LA MANO DE BISHOPSGATE
LA CASA ANTONY GIBBS & SONS Y EL FERROCARRIL MEXICANO

THE HAND OF BISHOPSGATE
THE HOUSE ANTONY GIBBS & SONS AND THE MEXICAN RAILWAY

Paris Padilla[2]

Resumen

La participación de la casa inglesa Antony Gibbs & Sons en el financiamiento y construcción del Ferrocarril Mexicano resulta un fenómeno interesante porque en esa época en México la presencia de este tipo de organizaciones era algo poco común. La casa Gibbs es parte del conjunto de organizaciones británicas de corte financiero, conocidas como merchant bankers, que se expandieron fuera de las islas británicas después de las guerras napoleónicas a través del comercio y la banca. Para la década de 1850-1859 los Gibbs disfrutaban de un auge económico gracias en buena medida a sus actividades en el cono sur y pasaban por un relevo generacional que habría de conducir a su incursión en el proyecto del ferrocarril en México. Sus vínculos con la familia Escandón fueron relevantes para que se involucraran en el ferrocarril, pero esto no estuvo exento de negociaciones relacionadas con los riesgos que conllevaba un proyecto de esta naturaleza. En suma, la participación de los Gibbs trajo consigo legitimidad a la compañía ferroviaria, el respaldo financiero necesario para terminar el ferrocarril, así como experiencia técnica y gerencial.

Palabras clave: Gibbs, ferrocarril, Londres, finanzas, Escandón.

Abstract

The involvement of the house Antony Gibbs & Sons in the financing and building of the Mexican Railway comes as a distinctive phenomenon since the presence of such kind of organizations in Mexico was somewhat uncommon during that age. House Gibs was one of the many British merchant banking houses that expanded overseas after the Napoleonic Wars through commerce and banking. By the decade of the 1850s the Gibbs were enjoying an economic boom mostly due to its activities in South America and were going through a generational change that ultimately lead to joining the railway project in Mexico. Their ties to the Mexican family Escandon were fundamental for the involvement in the railway, but this didn´t come without negotiations concerning the risks of such kind of projects. Overall, the Gibbs involvement brought in legitimacy to the railway company, the financial backup that was necessary to finish the railway as well as technical and managerial expertise.

Keywords: Gibbs, railway, England, London, finances, Escandón

Introducción

La terminación de la construcción de la primera ruta ferroviaria de gran importancia en México a finales de 1872, el ferrocarril entre la capital del país y el puerto de Veracruz, fue, sin duda, un evento relevante dentro del ámbito de la infraestructura, la tecnología y la economía. El país venía arrastrando las consecuencias de una guerra civil, intervenciones extranjeras, rebeliones internas y una economía incipiente cuando en enero de 1873 finalmente se llevó a cabo el primer viaje completo en una locomotora de vapor entre la Ciudad de México y el puerto. Para dar realce y significación al evento los pasajeros estelares del primer viaje fueron políticos como el presidente Benito Juárez, destacados periodistas, los ingenieros constructores y los empresarios e inversionistas de la obra, entre los que se encontraba el señor Joseph H. Gibbs, un joven súbdito inglés que en ese entonces fungía como director local de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano. Gibbs no era un apellido cualquiera. Se trataba del nombre de una prestigiosa casa comercial bancaria inglesa que tenía operaciones e inversiones en diversas latitudes del mundo y era una organización de reputación en el distrito financiero de la City de Londres.

La presencia de estos ingleses en México llamaba la atención en su tiempo, así como resalta a la vista desde el presente, por las condiciones en las que se encontraba el país y lo trascendental que se había vuelto el proyecto de ese ferrocarril para la vida nacional. Si bien se tenía claro que un grupo de ingleses inversionistas participaban en el proyecto ferroviario, la opinión pública manifestó en reiteradas ocasiones su interés por saber cuál era el papel de estos "aventureros desconocidos", como se les llegó a llamar, en la obra del ferrocarril[3]. La realidad era que la casa Antony Gibbs & Sons era uno de los principales entes financieros detrás de la obra entre la capital y el puerto de Veracruz, al que se le terminó conociendo comúnmente como el Ferrocarril Mexicano, y una organización altamente involucrada en su construcción y operación. Su presencia es significativa para la historia por el papel que desempeñaba en el proyecto ferroviario siendo una firma importante en el comercio internacional y en los mercados financieros; sin embargo, este rol se diferenció del que tenían en otros países de América Latina en donde estaban fuertemente afincados y operaban a través de oficinas de representación altamente competitivas y de peso económico. Tales peculiaridades nos invitan a reflexionar sobre cómo se inmiscuyó la casa Gibbs en un proyecto tan controvertido y relevante como fue el Ferrocarril Mexicano, así como sobre la relación de México con este tipo de compañías en el contexto de la paulatina y dificultosa apertura económica del país de mediados del siglo XIX.

El ascenso de la Casa Antony Gibs & Sons

No se puede comprender la presencia de los Gibbs en México y en la construcción del Ferrocarril Mexicano sin conocer el ambiente de los negocios internacionales en el siglo XIX, principalmente el que llevaban a cabo las organizaciones empresariales que en inglés se conocen como Merchant Banking Houses, cuyo término se traduce regularmente al español como casas comerciales bancarias, y que en los países de América Latina eran usualmente llamadas en su tiempo como "la banca de" o "la casa de" seguido del nombre de la organización. Valga destacar que el apelativo de "casa" tenía claras connotaciones aristocráticas, pues gracias al poderío económico que llegaron a conseguir se comparaban con las grandes casas nobiliarias europeas.

Las casas comerciales bancarias tuvieron un papel importante en el crecimiento del comercio internacional liderado por Inglaterra, sobre todo después de las guerras napoleónicas. Esta etapa bélica generó quiebras y el retiro de muchas organizaciones comerciales que se dedicaban al comercio internacional debido a la disrupción del mismo, pero también propició nuevos participantes y el crecimiento de sociedades ya existentes.[4] Casas como Huth, Goschen, Schröder, Brandt, Barclays, Barings y Rothschild expandieron sus actividades en la Europa continental después de la guerra en lugares como India, China, partes de África y Australia. Barings y Rothschild fueron las más reconocidas y las más exitosas, sobre todo porque intervinieron en el financiamiento de la guerra contra Napoleón y en la posterior recuperación de Europa.[5] Esto ocasionó que las deudas internacionales se manejaran en libras esterlinas,[6] lo que a su vez impactó en las dinámicas de los flujos internacionales de capital y motivó a más compañías inglesas a buscar fortuna fuera de sus fronteras, muchas veces en países recién independizados o colonizados que estaban ávidos de liquidez para reactivar su economía.

Los procesos de independencia de las colonias españolas en América representaron la apertura de todo un gran mercado de potenciales ganancias y con este panorama se crearon nuevas compañías inglesas únicamente orientadas a explotar las oportunidades al otro lado del Atlántico, mientras que otras ya existentes que habían tenido un éxito moderado comenzaron a dirigir actividades hacia nuevos destinos. Una de ellas fue la casa Antony Gibbs & Sons, la cual fue fundada por Antony Gibbs, un comerciante originario de la región de Exeter que se dedicaba principalmente al comercio de lana entre Inglaterra y España. Gibbs, nacido en 1756, había sido un talentoso aprendiz de comerciante que fundó sus propias empresas hacia finales del siglo XVIII. Después de vivir un tiempo en España donde aprendió el idioma y estableció una compañía de venta de

textiles que terminó en la quiebra volvió a Inglaterra para establecerse en Londres en 1808, ya involucrado también en el comercio vinícola y hortofrutícola. Tuvo siete hijas e hijos, pero serían principalmente dos, el primogénito George Henry, nacido en 1785, y William, nacido en 1790, quienes seguirían la carrera comercial iniciada por su padre y contribuirían a la ampliación de los negocios. De ahí el nombre que adquirió la compañía y con la que se le conocería en los países hispanohablantes: la casa Antonio Gibbs e Hijos.

Con esta segunda generación de Gibbs se comienza a ver la práctica que luego sería común de que los miembros más jóvenes pasaran tiempo en los países en donde se realizaban los negocios para que aprendieran el oficio y el idioma. Esto había sucedido con George Henry bajo la tutela de Antony, y posteriormente sucedió con William, enviado a España durante una temporada. Pero en 1815 el viejo Antony falleció y William se vio obligado a regresar a Inglaterra para acompañar a su hermano mayor a llevar las riendas de la empresa. Los dos hermanos, incorporando a otros miembros de la familia y parientes lejanos, llevaron los negocios familiares hacia nuevos lugares, abriendo representaciones en Gibraltar en 1818, Lima en 1822 y Arequipa y Guayaquil en 1823. Para la década de 1830-1839 los hermanos Gibbs ya formaban parte de la élite londinense y participaban en clubes y sociedades de reputación del distrito financiero de la City. Incursionaron en nuevos negocios y proyectos de infraestructura, sin embargo, en 1842 George Henry falleció y William, con 52 años, quedó como el líder de la compañía.

Para entonces, Antony Gibbs & Sons ya era una organización amplia y en franco acenso, en la que participaban hijos, sobrinos, nietos y amigos cercanos a la familia en las crecientes ramas y franquicias de la compañía. A mediados del siglo ya se les ubica como una de las quince casas comerciales bancarias

reconocidas del distrito de la City[7] y sus socios confluían con miembros de peso o líderes de instituciones tan relevantes como el Banco de Inglaterra o el Parlamento, mediante las cuales fortalecían sus intereses comerciales y de clase. Así, quien comenzaría a destacar en los negocios desde muy joven sería Henry Hucks Gibbs, hijo de George Henry, nacido en 1819, quien inmediatamente después de la muerte de su padre mostraría un protagonismo cada vez más marcado y llegaría a estar detrás de algunas de las decisiones más trascendentales para la casa.

En la década de 1850-1859 algunos negocios ingleses en América Latina comienzan a despuntar y en países como Chile los Gibbs tuvieron un papel destacado en el comercio

de exportación llegando a ser representativos en la venta de metales, principalmente el cobre.[8] En Perú intensificaron sus actividades, pues llevaban un lucrativo negocio con el guano, producto utilizado como fertilizante, y a lo largo de los años fueron acordando varios contratos como consignatarios con el gobierno peruano en los que disfrutaron de derechos de exportación beneficiosos.[9] La expansión de los ingresos derivados del guano se adjudica precisamente a Henry Hucks, de quien se habla como una figura que, gracias a la fortuna que ya había acumulado su familia, bien pudo haber llevado una vida apacible en el campo inglés dedicada al ocio, pero que resultó tener una sorpresiva audacia e iniciativa para el mundo comercial.[10] En este sentido, acertadamente el estudio de William M. Mathew sobre la casa Gibbs en Perú muestra cómo en la década de 1850-1859, cuando esta empresa tuvo uno de sus auges económicos, el nombre de Henry Hucks adquiere relevancia en las cartas que el autor retoma, mismas que dejan ver muchas veces las diferencias de opinión sobre los negocios que tenía con su tío William, quien se encontraba ya en una especie de semi retiro.[11]

Bien puede decirse que durante esta época la casa Gibbs prosperó en buena medida gracias a sus inversiones en América latina, particularmente en Chile y Perú. A pesar de que el viaje desde Inglaterra hacia los países del cono sur en el Pacífico era dificultoso y duraba en ocasiones hasta tres meses, la comunicación entre las oficinas de representación que tenían en estos países y las oficinas de los Gibbs, ubicadas históricamente en la calle Bishopsgate del distrito de la City, era fluida y llevaba consigo rendición de cuentas, información sobre cambios políticos de los países sedes, indicaciones e incluso parabienes. Sin embargo, entre las naciones del otro lado del mar, México no figuraba demasiado para ellos. En el país, al sur del río grande, la presencia de hombres de negocios extranjeros era escasa y las pérdidas sufridas por ciudadanos extranjeros generaban cautela a la hora de invertir.[12] Pero esto habría de cambiar con la aparición del proyecto del Ferrocarril Mexicano.

Cambios en las tendencias de negocios

Desde que los británicos comenzaron a incursionar con mayor ímpetu en los negocios en América derivado del fin de las guerras napoleónicas y los procesos independentistas hasta mediados del siglo, ocurrieron cambios en el ámbito de los negocios que habrían de hacer mella en las actividades de sociedades como la Gibbs. La aparición del ferrocarril como medio de transporte fue uno de estos cambios, y fue después de la inauguración de la primera ruta de pasajeros con el ferrocarril entre Liverpool y

Manchester que se produjo una intensa construcción ferroviaria privada en Inglaterra la cual atrajo a empresas dedicadas primordialmente a otras actividades. Con el liderazgo de George Henry, los Gibbs participaron en la construcción del Great Western Railway en la década de 1830-1839, ferrocarril que conectaría Londres con el suroeste de Inglaterra. En la siguiente década (1840-1849) se construyó gran parte de la red ferroviaria de las islas británicas, expansión que formó parte de una serie de "oleadas" de inversión ferroviaria que serían seguidas de sus respectivas crisis financieras. Esta década tuvo su peak en 1840, la segunda crisis se vivió en 1847-1848 y la tercera en 1865-1866.[13] Para entonces ya había aproximadamente diez mil millas de vías construidas en las islas británicas.

Estas incursiones en temas ferroviarios influenciaron las perspectivas de las inversiones privadas, pues a lo largo de estos años hubo modificaciones tecnológicas en los sistemas de vías y de vapor, reformas políticas enfocadas en los ferrocarriles, reubicaciones geográficas de las inversiones y retraimiento y expansión de la inversión[14], de tal manera que compañías que se dedicaban mayormente al comercio, algunas con fuerte presencia en el extranjero, en ocasiones volcaron su atención a la compra de acciones y bonos ferroviarios con el objetivo de diversificar sus actividades e incrementar sus rendimientos. Influenció también el hecho de que Estados Unidos incursionó prontamente en la industria ferroviaria, generando innovaciones tecnológicas propias, como las modificaciones en los rieles y en las locomotoras para pendientes elevadas,[15] aspectos que arrastraron parte del capital inglés hacia aquel país. Henry Hucks, como líder en ascenso de la casa Gibbs, presenció todos estos cambios, y al igual que el despunte del negocio del guano se consideró una de sus proezas, otra fue el involucramiento mayor de la casa Gobbs en el sector bursátil, vinculado de manrea adyacente a los ferrocarriles.

El proyecto del primer ferrocarril en México: un riesgo compartido

La fiebre por construir ferrocarriles no tardó mucho en reflejarse en otros países además de Inglaterra y Estados Unidos. En América aparecieron las primeras vías férreas en Cuba, Jamaica y Guyana, y algunos lustros más tarde también en países del cono sur como Perú y Chile. En México, el primer proyecto para construir un ferrocarril apareció en 1837, pero este no vio ningún resultado debido a que ni siquiera se pudo reunir el capital inicial para dar arranque a la obra. Un par de años más tarde comenzaron a construirse las vías del que sería el primer tramo que se inauguró en México, de escasos once kilómetros, el cual corría de Veracruz al Molino, mismo que no

tuvo mayor trascendencia económica y que con los años habría de incorporarse al proyecto del Ferrocarril Mexicano.

En la década de 1850-1850 México experimentó un periodo turbulento de grandes cambios políticos. La guerra con Estados Unidos, la venta de los territorios del norte y las constantes rebeliones y guerras internas conformaron un escenario poco propicio para que las casas comerciales británicas se interesaran mucho en el país. El default de la deuda extranjera y la mala experiencia que habían tenido varias compañías mineras británicas causaron un impacto negativo en la imagen de México dentro del panorama de los negocios. Aunque algunos comerciantes británicos, como la empresa Manning & Macintosh prevalecieron por varios años, en realidad no había muchas oficinas de representación de casas comerciales foráneas ni largas cadenas de producción y exportación vinculadas a empresas extranjeras como sí las había en otros países de América Latina, y las que había tenían limitadas sus operaciones tanto por el gobierno como por los capitalistas locales.[16]

Desde los primeros proyectos mexicanos la idea más sonada era la de conectar Veracruz, el principal puerto, con la capital, e incluso extender la ruta hasta Acapulco para crear un circuito entre los dos océanos, pero se trataba de un proyecto tan caro y ambicioso que parecía imposible de llevar a cabo para un país que no tenía experiencia en la materia y en el que las fuentes de financiamiento eran escasas. Pero en 1856 este proyecto se reactivó cuando fue retomado por los hermanos Manuel y Antonio Escandón, empresarios prestamistas y comerciantes acaudalados con fuertes vínculos con el exterior. En julio de 1857 los Escandón consiguieron inaugurar con recursos propios y de algunos parientes políticos como don Eustaquio Barrón el tramo que salía de la capital al pueblo de la Villa de Guadalupe (aproximadamente cinco kilómetros) y ese año recibieron la concesión por parte del gobierno para llevar a cabo la obra completa. La guerra de reforma detuvo los planes de construcción, pero con la vuelta de los liberales en 1861 su concesión fue renovada y esta permitió establecer nuevos esquemas de financiamiento y de asociación para poder hacer realidad la construcción.[17]

Con la concesión de 1861 se da un primer acercamiento con el capital extranjero, pues a partir de las nuevas disposiciones legales se constituyó una empresa denominada Ferrocarril de México a Puebla, de la cual se definieron “corresponsales en el exterior de la compañía” para vender acciones al público. Tales corresponsales estarían en La Habana, Nueva Orleans, Nueva York, París y Londres, siendo los de esta última ciudad la casa Antony Gibbs & Sons, lo cual constituye la primera ocasión

que se tenga registro de su involucramiento con el proyecto del ferrocarril de los Escandón. Sin embargo, los planes para impulsar esta empresa se vieron frustrados nuevamente por el contexto bélico en el que entró el país a partir de la llamada Intervención Tripartita de la que derivó la invasión francesa. Al no haber un gobierno estable, era difícil conseguir los fondos públicos constantes que requería una obra de tal embergadura.

Manuel Escandón, el mayor de los hermanos falleció en 1862, cuando el país vivía la penetración de la intervención francesa. Desde entonces Antonio quedó como el líder de la sociedad familiar y una de sus tareas principales fue encontrar inversionistas en el extranjero que pudieran estar interesados en el proyecto del ferrocarril. Después de todo, una obra de ese tipo auguraba grandes ganancias e Inglaterra pasaba por una nueva "manía" ferroviaria. Con la invasión francesa avanzando en el país Antonio realizó varios viajes de negocio a Europa. Se sabe que en 1863 se asoció con la casa Gibbs para que supliera rieles a cambio de una comisión por el costo de los mismos, además de una participación en las órdenes de material rodante y el envío de plata de México.[18]

La estadía de Escandón en el viejo continente parece haberse prolongado debido a que buscaba financiamiento para el proyecto del ferrocarril y aprovechó su paso por Inglaterra para solicitar a los Gibbs un préstamo por trescientas mil libras.[19] Por esas fechas la intervención francesa en México ya había conseguido afianzarse en la capital con un gobierno regente, mientras que el gobierno legítimo de Benito Juárez se encontraba errante por el país al tiempo que en diversos estados se daban luchas de resistencia por parte de lideres liberales republicanos. En este contexto fue que un grupo de políticos conservadores salió para Europa para ofrecer el trono de México al príncipe austriaco Maximiliano de Habsburgo, lo que llegó a oídos de Antonio Escandón, quien detuvo sus negociaciones en Londres para asistir al castillo de Miramar para participar en el acto y de paso mencionarle al futuro emperador su proyecto ferroviario.

Escandón tuvo la oportunidad de hablar con Habsburgo y contarle de sus avances en conseguir financiamiento inglés. Con la venia del futuro emperador de México volvió a Londres para continuar sus negociaciones y le propuso a Henry Hucks que aceptara los bonos de construcción que había creado el gobierno mexicano como garantía para el préstamo. Henry Hucks consultó la idea con su tío William, pues no se trataba de un negocio que regularmente hiciera la casa Gibbs y después de unas prolongadas negociaciones aceptaron los bonos, pero decidieron que junto con Escandón crearían una compañía en Londres en la que ellos fungirían como fundadores, tenedores

de acciones de primera categoría e intermediarios. Para los Gibbs sin duda fue una apuesta con cierto riesgo. En 1860 Inglaterra crecía vigorosamente y el sector financiero pasaba por una etapa muy activa, pero invertir en acciones ordinarias de compañías ferroviarias se consideraba una mala idea, sobre todo por las pérdidas sufridas en la manía ferroviaria de la década de 1840-1849.[20] De ahí, que el viejo William manifestara sus dudas y que la casa Gibbs decidiera establecer sus condiciones frente a Escandón.

Se creó entonces la Imperial Mexican Railway Company Limited, en la que quedaron como socios fundadores Antonio Escandón, Henry Hucks Gibbs, Robert Wigram Crawford, James Stewart Hodgson, George Louis M, Gibbs, August Sillem, George Baden Crawley y William Lloyd. Los personajes que integran este listado no son simples accionistas, todos jugaban un papel crucial en el desarrollo de la obra. Crawford era inversionista en la India y miembro del parlamento, mientras que Crawley y Lloyd eran empresarios contratistas especializados en la construcción que habían trabajado en otros proyectos con los Gibbs. George Louis era un muy activo miembro de la sociedad Gibbs y primo de Henry Hucks, mientras que este último ya para entonces tenía una reputación importante dentro del distrito financiero de la City e integraba la Internacional Financial Society, una gran organización recién conformada por merchant bankers de Londres que tenía el objetivo de crear sindicatos bancarios en torno a distintos proyectos. Así pues, crear una compañía de esta naturaleza, con socios de tal reputación, en el lugar más dinámico para los negocios y acobijada por una organización como la International Financial Society[21] fue una gran jugada que permitió ofrecer acciones a un gran número de inversionistas y legitimarse como un proyecto sólido y con futuro.

Anteriormente, la relación de la casa Gibbs con México había sido a través de vínculos menores, individuales y esporádicos, mayormente relacionadas con depósitos de letras de cambio en esa casa, tal como da cuenta una carta enviada por Lucas Alamán a la casa Huth en la que informa de una letra de cambio depositada en la banca de los Gibbs.[22] Pero las familias mexicanas Escandón y Barrón habían sido probablemente de las más involucradas en uno u otro sentido con los ingleses de la calle de Bishopsgate. La historiografía británica sobre la historia de la casa Antony Gibbs & Sons hace una pauta cuando aborda las actividades de esta empresa con México y aclara que si bien los Gibbs no tenían una oficina de representación en este país la relación se articulaba meramente a través de la amistad entre las familias, pues el fundador de la casa inglesa había conocido a los ancestros de Escandón y Barrón cuando éstos radicaban en España. Esta cercanía perduró por mucho tiempo y fue más allá del involucramiento en el proyecto del ferrocarril, pues se

sabe que al morir Antonio Escandón dejó parte de su fortuna depositada en la banca de los Gibbs.[23]

Pero la construcción del ferrocarril fue sin duda la actividad más importante que realizaron en conjunto ambos inversionistas. Con la denominación de una compañía británica establecida en Londres la obra ferroviaria pudo continuar llevándose a cabo con varios lapsos de construcción acelerados. El mismo Henry Hucks fue uno de los directores del primer consejo directivo y llama la atención que a un año de haberse constituido varios de los integrantes de la familia Gibbs aparecen como accionistas, entre los que destacan el viejo William Gibbs (1000 acciones), Henry Hucks (252 acciones) y sus hermanos menores, el reverendo John Lomax (100 acciones) y Charles (150 acciones), su esposa Anne Leslie (6 acciones), su primo Henry George (2 acciones) y su hijo George Alban, de entonces 18 años, 18 acciones.[24] Asimismo, a partir de 1865 George Luis Monck Gibbs, hijo Joseph Gibbs, hermano menor del viejo William, y quien había sido uno de los socios fundadores, sería uno de los miembros que más estaría al pendiente de la operación del ferrocarril y de su construcción.

El contexto político en México durante el Imperio de Maximiliano I permitió avances relevantes en la obra, pero con la prevalencia de los juaristas y la eventual caída del gobierno imperial esta se desaceleró y en 1867, ya con el orden republicano, tuvo que emitirse una nueva concesión para que el proyecto pudiera seguir avanzando. A la compañía se le cambió de nombre simplemente a Mexican Railway Company Limited y los Gibbs fueron quienes, en buena medida, encabezaron esta nueva etapa, pues Antonio Escandón tuvo que retraerse un poco de la dirección por sus vínculos con los imperialistas, aunque continuó siendo un accionista mayoritario.

En 1868 los miembros de la mesa directiva en Londres decidieron abrir una junta directiva local a semejanza de la de Londres para poder tomar decisiones operativas de mejor manera. Enviaron a México a Joseph H. Gibbs, hermano de George Louis M. Gibbs, para que radicara en el país, representara sus intereses y compensara los de los accionistas mexicanos. Ya para entonces las decisiones de la casa Gibbs recaían mayormente en Henry Hucks, pues su tío William se había retirado definitivamente a Tyntesfield, su suntuosa mansión campestre, y la llegada de Joseph a México, o Joe, como le llamaban sus primos, era la personificación más clara de la casa en este país.

Durante sus años en México, Joe Gibbs afianzó las relaciones con las autoridades mexicanas y lidió con las demandas de los demás socios al tiempo que trataba lo más posible de integrarse en la alta sociedad mexicana. Incluso sin haberse concluido en su totalidad

el ferrocarril éste operaba en los tramos que se iban terminando y no faltaron las quejas por las tarifas que manejaba la compañía, así como por los fondos públicos destinados a la obra. El Gibbs radicado en México fue la cara de la empresa ante estos litigios y cuando finalmente la obra fue terminada en su totalidad, en diciembre de 1872, tuvo el honor de viajar por vez primera en el tren junto con George B. Crawley. socio recurrente de los Gibbs y también primo de Henry Hucks por el lado materno.

Si bien Joseph Gibbs permaneció en México hasta 1874, lo intereses de la casa inglesa fueron representados por otros miembros inversionistas como el propio Crawley. Durante todo este tiempo el involucramiento de los Gibbs había incrementado. El libro de accionistas de 1874, por ejemplo, muestra que varios familiares de Henry Hucks continuaban como accionistas menores, mientras que William Gibbs, ya entonces de 83 años, había acumulado cinco mil acciones a su nombre, y el propio Henry Hucks 459.[25] Un año después fue cuando la Compañía decidió hacer una reorganización financiera en la que se pudo constatar que la casa Antony Gibbs & Sons era por entonces una de las principales acreedoras de la obra, pues tenía casi 20 % de la deuda de la misma.

El levantamiento de Porfirio Díaz en 1876 preocupó a los ingleses en Londres, pero éstos supieron maniobrar la turbulencia y permanecieron como importantes accionistas de la compañía a lo largo del porfiriato. En 1988 la casa Gibbs participó en la flotación de un crédito del gobierno mexicano en Londres, lo que expresó otro de sus vínculos relevantes con el país. Pero el mayor activo de los descendientes de Antony Gibbs continuó siendo el ferrocarril entre México y Veracruz, de tal suerte que conservaron un número importante de acciones incluso durante la Revolución mexicana y fueron ellos quienes en 1946 iniciaron el proceso de la venta de toda la empresa al gobierno mexicano para que el Ferrocarril Mexicano pudiera ser incorporado a la red de ferrocarriles de la que ya era dueño el Estado.

El factor Gibbs

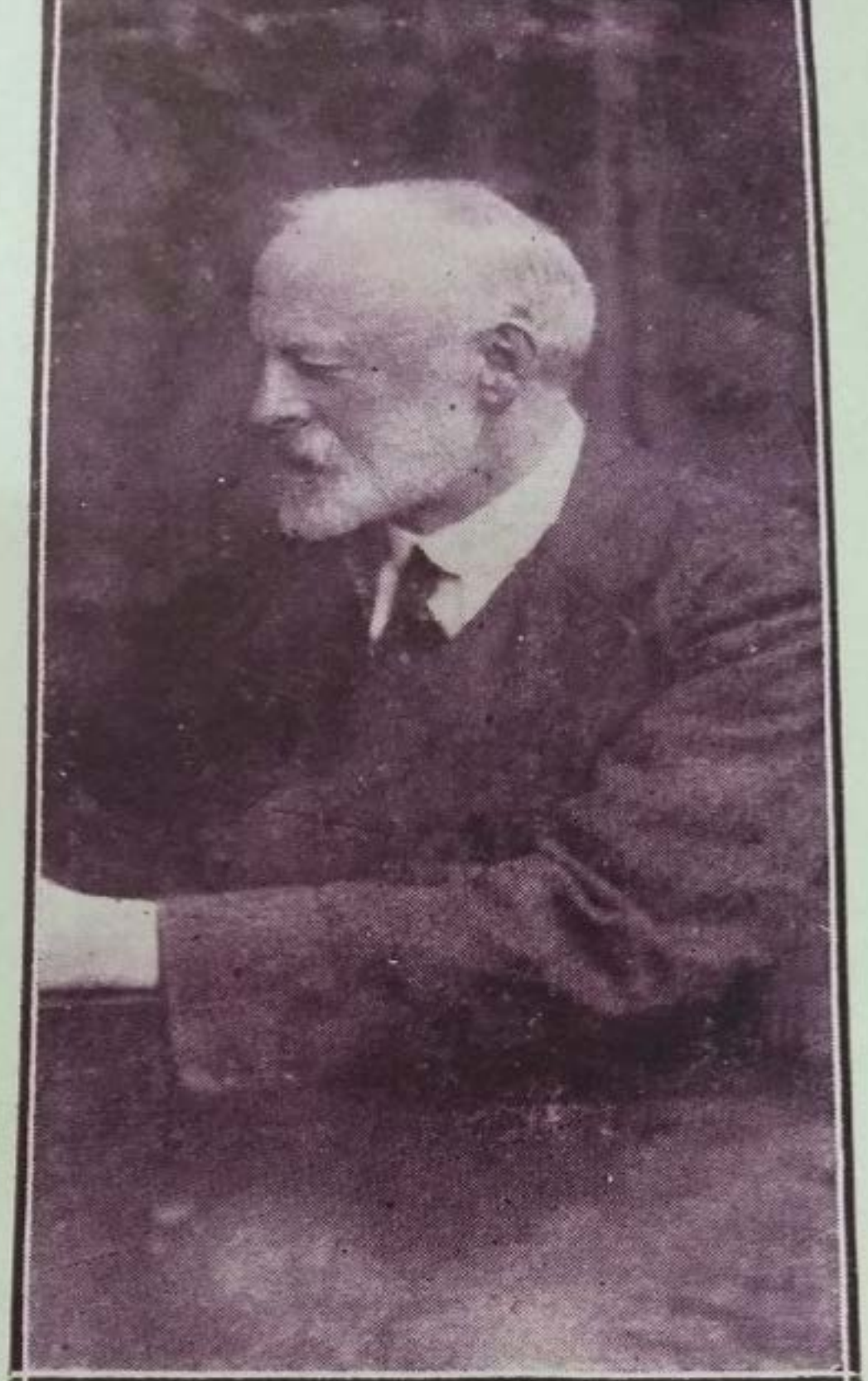
La incursión de la casa Antony Gibbs & Sons fue trascendente para el proyecto del Ferrocarril Mexicano por diversas razones. Una de los más importantes es la legitimidad que se le imprimió al proyecto porque la compañía fue fundada la por distinguidos banqueros ingleses, así como por el acceso al financiamiento externo que esto significó. Estos aspectos resultaron de gran importancia ante los anteriores debacles o retrasos que había tenido la construcción del ferrocarril y ante la escasez de fuentes de financiamiento en México. La incursión de la casa Antony Gibbs & Sons fue trascendente para el proyecto del Ferrocarril

Mexicano por diversas razones. Una de los más importantes es la legitimidad que se le imprimió al proyecto porque la compañía fue fundada la por distinguidos banqueros ingleses, así como por el acceso al financiamiento externo que esto significó.

Página siguiente
John A. Gibbs

Estos aspectos resultaron de gran importancia ante los anteriores debacles o retrasos que había tenido la construcción del ferrocarril y ante la escasez de fuentes de financiamiento en México. El posicionamiento en el extranjero fue sumamente relevante toda vez que en el proyecto se estableció que la compañía tenía un techo de endeudamiento del doble de su capital accionario, y tal aspecto solo pudo haber sido sustentable gracias a la confianza y el respaldo de los banqueros londinenses que cobijaron a la compañía. Esta vinculación externa también le permitió al ferrocarril insertarse en diarios comerciales ingleses como el Herapath Railway Journal, por el cual se informaban las actividades de compañías tanto locales como extranjeras, lo que significó una fuente de información para los accionistas que vivían en el extranjero y una manera de mantener la circulación de acciones. Cabe también adjudicarles a los Gibbs la implementación en México, a través del ferrocarril, de los modelos de financiación propios de la época, como la emisión de diferentes tipos de acciones, el esquema de convocatorias a los accionistas (calls) y el uso de endeudamiento quirografario.

Otro elemento que proveyó la casa Gibbs fue la acumulada experiencia en el sector ferroviario que tenían algunos de sus socios, quienes sabían conseguir materiales de construcción a bajos costos, exportarlos hasta su destino final y armarlos en torno al sistema ferroviario. Antes de 1864 los contratistas de la obra habían sido mayormente mexicanos, pero con los Gibbs se incorporó a la compañía Smith Knight and Company la cual tenía experiencia en la materia en Inglaterra. Igualmente, los contratistas posteriores, William Lloyd y George B. Crowley, habían trabajado en la construcción de otros ferrocarriles y conocían las problemáticas de los mismos. Este último, por ejemplo, ingresó en medio de una crisis importante y consiguió reducir los gastos de construcción.[26] Asimismo, los Gibbs proveyeron de lobbistas que ayudaron a sacar adelante negociaciones con el gobierno en momentos cruciales, como fue el caso de Thomas Sanders, quien lideró la negociación con el recién instaurado gobierno imperial cuando este buscó hacer modificaciones a la concesión concedida a Antonio Escandón y regular las tarifas de los tramos en operación de la compañía. Este tipo de negociaciones se dieron a lo largo de la construcción, pero también después, cuando, una vez una vez construido el ferrocarril, el levantamiento y arribo de Porfirio Díaz a la presidencia planteó nuevamente requisitos para la empresa por parte del gobierno.



JOHN A. GIBBS.

1905.

Miembro de la razón social "Antony Gibbs & Sons", de Londres, la cual estuvo relacionada con el Ferrocarril en los primeros tiempos de éste.

Fuentes consultadas

Archivos
Centro de Estudios de Historia de México, Ciudad de México, México
The National Archives, Londres, Inglaterra

Hemerografía
El siglo XIX

Bibliografía
Clarke, Thomas Curtis, The American Railway: Its construction, development, management and trains (ebook). Nueva York: Skyhorse Publishing, 2012.

Cottrell, P. L., Investment Banking in England, 1856-1881, vol 1, A Case Study of the International Financial Society. Nueva York: Garlang Publishing, 2012.

Ferguson, Niall, El triunfo del dinero. Cómo las finanzas mueven el mundo. México: Debate, 2010.

Heat, Hilarie J., "Los primeros escarceos del imperialismo en México: las casas comerciales británicas, 1821-1867", Historias, núm. 22, México, 1989, pp.77-89.

Kenwood, A. G., "Railway Investment in Britain, 1825-1875", Economica, nueva serie, vol. 32, núm. 127, agosto, agosto, 1965, pp. 313-322.

Jeremy David (ed.), Dictionary of Business Biography, A Biographical Dictionary of Business Leaders Active in Britain in the Period 1860-1980, vol. II. Londres: Buterworths, 1986.

Landes, David, Dinastías. Fortunas y desdichas de las grandes familias de negocios. Barcelona: Crítica, 2006.

Lisle-William, Michael, "Merchant Banking Dynasties in the English Class Structure", The British Journal of Sociology, vol. 35, núm. 3, septiembre,1984, pp. 333-362.

Llorca-Jaña, Manuel, "Shaping globalization: London´s Merchant Banckers in the Early Nineteenth Century", The Business History Review, vol. 88, núm. 3, otoño, 2014, pp. 469-495.

Mathew, William M., La firma inglesa Gibbs y el monopolio del Guano en el Perú. Lima, Perú: Banco Central de Reserva del Perú / Instituto de Estudios Peruanos, 2009.

Mayo, John, British Merchants and Chilean Development, 1851-1886. Boulder / Londres / Estados Unidos: Westview Press, 1987.
Odlyzko, Andrew, “The railway mania of the 1860s”, en: Liffen J. y Jones S. K. (eds.), Early Railways 7: Pappers from the Seventh International Early Railways Conference. Durham: Early Railways Conference Committee, 2022, pp. 105-119.

Padilla, Paris, El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876. México: Instituto Mora, 2016.

Pérez-Rayón Elizunda, Nora, Entre la tradición señorial y la modernidad: la familia Escandón y Barrón Arango: formación y desarrollo de la burguesía en México durante el porfirismo, 1890-1910. México: Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Azcapotzalco, División de Ciencias Sociales y Humanidades, 1995.

Platt, D. C. M., “Finanzas británicas en México (1821-1867)”, Historia Mexicana, vol. 32, núm. 2, pp. 226-261.

Citas

[2] Es especialista en Historia Económica por la UNAM y Maestro en Historia Moderna y Contemporánea por el Instituto Mora. Es autor del libro El sueño de una generación: una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México, 1857-1876. Es asesor político y de instituciones de gobierno y colabora en medios como Bicentenario, Huffington Post y la Silla Rota, entre otros. Contacto: padillaparis@hotmail.com

[3] En 1868 la opinión pública manifestó un particular interés en los inversionistas ingleses del ferrocarril cuando en el Congreso discutían la concesión otorgada por el gobierno de Juárez de 1867. “Suplemento al num. 14”, *El Siglo XIX*, México, 25 de enero de 1868, p. 1

[4] Manuel Llorca-Jaña, “Shaping globalization: London´s Merchant Banckers in the Early Nineteenth Century”, The Business History Review, vol. 88, núm. 3, otoño, 2014, p. 470.

[5] David Landes, *Dinastías. Fortunas y desdichas de las grandes familias de negocios,* pp. 20-23 y 50-52.

[6] Niall Ferguson, *El triunfo del dinero. Cómo las finanzas mueven el mundo*, p. 104.

[7] Michael Lisle-William, “Merchant banking dynasties in the English class structure”, *The British Journal of Sociology,* vol. 35, núm. 3, septiembre, 1984, pp. 339 y 342-344.

[8] John Mayo, *British Merchants and Chilean Development, 1851-1886,* pp. 113-114.

[9] William M. Mathew, *La firma inglesa Gibbs y el monopolio del Guano en el Perú,* p. 146.

[10] David Jeremy (ed.), *Dictionary of Business Biography: A Biographical Dictionary of Business Leaders Active in Britain in the Period 1860-1980,* p. 549.

[11] Mathew, *op. cit,* p. 155.

[12] Hilarie J. Heat, "Los primeros escarceos del imperialismo en México: las casas comerciales británicas, 1821-1867", *Historias,* vol. 22, México, 1989, p. 81.

[13] A. G. Kenwood, "Railway investment in Britain, 1825-1875", *Economica,* new series, vol 32, núm. 127, agosto 1965, p. 314.

[14] Desde 1830 y hasta 1870 los ferrocarriles en Inglaterra experimentaron varias innovaciones tecnológicas, como la incorporación de suspensiones y otras en el sistema de cambio de vías. En el ámbito político Inglaterra autorizó regulaciones relacionadas con las rutas y la seguridad, como la Railway Act de 1844. Asimismo, la década de 1860 vio una construcción enfocada particularmente en las cercanías de Londres.

[15] Thomas Curtis, Clarke, *The American Railway: Its construction, development, management and trains,* p. 44.

[16] D. C. M. Platt, "Finanzas británicas en México (1821-1867)", *Historia Mexicana,* vol. 32, núm. 2, México, p. 242.

[17] Paris Padilla, *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876,* pp. 45-48.

[18] P. L. Cottrell, *Investment Banking in England, 1856-1881,* vol 1, A case study of the International Financial Society, p. 284.

[19] *Idem.*

[20] Andrew Odlyzko, "The Railway Mania of the 1860S", en: J. Liffen J. y S. K. Jones (eds.), *Early Railways 7: Pappers from the Seventh International Early Railways Conference,* p. 108.

[21] Además de la Gibbs, a dicha sociedad pertenecían las casas Goschen y Huth, ambas accionistas del ferrocarril.

[22] Lucas Alamán a Federico Huth y Cía, México, 23 de diciembre de 1851, Archivo Lucas Alamán, Núm. Fondo: CCLXXXVII, Clasificación: CCLXXXVII.20.1654.1.

[23] Pérez-Rayón Elizunda, Nora, *Entre la tradición señorial y la modernidad: la familia Escandón y Barrón Arango: formación y desarrollo de la burguesía en México durante el porfirismo, 1890-1910,* p. 77.

[24] Mexican Railway Company Limited No. 1534C, 1865, en The National Archives, Board of Trade.

[25] Mexican Railway Company Limited No. 1534C, 1874, en *The National Archives, Board of Trade*.

[26] Padilla, *op. cit.,* p. 112.