



VOL: AÑO 9, NUMERO 26

FECHA: SEPTIEMBRE-DICIEMBRE 1994

TEMA: EL SIGLO XIX MEXICANO: Una visión de la historia desde la sociología

TITULO: **De ida y vuelta al siglo pasado: Políticas de inversión, relaciones de producción y dependencia económica**

AUTOR: *Priscilla Connolly* [\*]

SECCION: Artículos

## RESUMEN:

El artículo se basa en los resultados de una investigación sobre la política de inversión pública durante las últimas dos décadas del Porfiriato, y la participación en ella de la empresa contratista británica S. Pearson & Son. En particular, describe algunos de los pasos metodológicos aplicados en la misma, derivados de la sociología urbana marxista. El objetivo general es demostrar la vigencia de ciertos componentes del discurso marxista que, desprovisto de sus pretensiones políticas e históricas mayores, puede ser útilmente aplicado para comprender el funcionamiento del capitalismo: en este caso, los intereses económicos involucrados en la producción de obras públicas, tanto en el pasado como en la actualidad.

## ABSTRACT:

To the Nineteenth Century and Back: Investment Polices, Production Relations and Economical Dependence

This article is based upon the results of an investigation concerning public investment politics during the last two decades of the Porfirian age, and its participation with the British contractor enterprise S. Pearson & Son. Particularly, describes some of the methodological steps taken in such an investigation, as a result of the urban marxist sociology. The general objective is to show the validity of certain components of the marxist discourse which, without its greater political and historical pretensions, can still be usefully put into effect in order to understand the way capitalism functions: in this case, the economical interests involved in the production of public works, both in the past as well as at present.

## TEXTO

### Introducción

El propósito de estas páginas es compartir con los lectores la experiencia de estudiar un problema del Porfiriato a través de una lente conceptual extraída en alguna medida de la sociología urbana. El tema es la producción de las grandes obras públicas realizadas entre 1890 y 1906 y la participación en ella del mayor protagonista de los intereses británicos en México a principios de este siglo: Weetman Dickinson Pearson. [1] El enfoque conceptual empleado rescata ciertos principios clave de la corriente que suele llamarse "la economía política de la urbanización": muy en boga en los años setenta y ochenta, pero que ahora comparte el desprecio conferido al marxismo, en general. Los aspectos rescatados se refieren esencialmente a las relaciones de producción, incluidas

las propias relaciones de trabajo, y a una preocupación sobre la dependencia de los países periféricos o, si se quiere, sobre el desarrollo desigual del capitalismo. Los resultados obtenidos en la investigación permiten afirmar que dichos aspectos, por lo menos, sí son aprovechables no sólo para el análisis histórico, sino también para comprender la actual política de inversión ejercida por el gobierno mexicano.

Una primera sección del artículo describe la problemática de la investigación de referencia: los antecedentes y las principales interrogantes planteadas. El marco conceptual dentro del cual se analizó parte de dicha problemática se desarrolla en la segunda sección. En la siguiente, se presenta una síntesis de los resultados principales derivados de lo anterior. El artículo termina con unas reflexiones sobre la relevancia de este tipo de análisis para estudiar un tema propio de la sociología urbana hoy en día: una especie de "agenda de investigación" para comprender y evaluar las recientes transformaciones del paisaje urbano y regional.

El tema: Pearson y las obras públicas en México de 1890 a 1910

Weetman Pearson pisó suelo mexicano por vez primera en diciembre de 1889, como contratista de obras públicas. Tenía treinta y tres años; si bien ya había tenido cierto éxito y ascenso social a raíz de sus habilidades a la cabeza de su firma constructora familiar, seguía siendo Mr. Pearson de Bradford, modesta ciudad industrial del norte de Inglaterra. El motivo de esa visita era cerrar el trato para la construcción del Gran Canal de Desagüe del Valle de México. El monto acordado por lo menos duplicó el valor de cualquier contrato realizado por la empresa hasta ese momento. Después del Gran Canal siguieron otros contratos con el Gobierno Mexicano, todavía mayores: las obras portuarias y de saneamiento en Veracruz, entre 1895 y 1903; la reconstrucción del Ferrocarril de Tehuantepec y las obras portuarias de Coatzacoalcos y Salina Cruz, entre 1896 y 1909, además de diversos contratos de menor envergadura. De hecho, con la excepción de los ferrocarriles, casi todas las grandes obras públicas realizadas por el gobierno federal durante las últimas dos décadas del Porfiriato, fueron construidas por Pearson. Es más, casi el 90% de la inversión federal no ferrocarrilera financiada con deuda pública se destinó a obras contratadas con Pearson durante este lapso.

Para finales de la primera década del siglo XX, el mismo Pearson, transformado ya en el aristocrático Lord Cowdray, había adquirido, además del título nobiliario y propiedades en Inglaterra y Escocia, extensos y variados intereses económicos en todo el mundo, incluyendo ferrocarriles, empresas eléctricas, minas y tierras en México. A partir de 1910, además, Pearson ya controlaba la mitad del petróleo mexicano. Es éste, el Pearson maduro, el magnate, quien acapara la atención de los historiadores. En efecto, Pearson aparece como la figura dominante de los intereses económicos británicos en México durante los años en que la relación entre ambos países alcanzó una intensidad no igualada en los años anteriores, ni mucho menos después de la Revolución Mexicana. [2]

La fortuna acumulada en ese lapso dio lugar a la fundación de una dinastía que sigue hasta la fecha. Hoy en día, Pearson PLC encabeza un poderoso grupo de empresas de renombre internacional. En la línea editorial, se incluyen los nombres de Penguin y Longman, The Economist y Financial Times. Otras empresas controladas por la Pearson se ubican en la industria del entretenimiento, como productoras de películas y programas televisivos (Goldcrest Films, Thames TV), museos y espectáculos. El imperio incluye también un banco mercantil (Lazards) y grandes compañías en las ramas de cerámica y vidrio, ingeniería eléctrica y mecánica y petróleo.

Al hacer un poco de aritmética y comparar fechas, resulta evidente que la base de todo esto, es decir, el primer escalonamiento económico de la empresa, surgió a partir de las

actividades de Pearson como contratista entre 1890 y 1906, lapso durante el cual ocuparon un lugar preponderante los contratos realizados en México. En efecto, de las £24.6 que representan el valor nominal de todos los contratos ejecutados por la empresa entre 1890 y 1900, más de la mitad la constituye el importe de las obras contratadas por el gobierno mexicano. De 1901 a 1910, en la medida en que la empresa empezaba a diversificar sus intereses, el monto total de los contratos en cartera se redujo a £12.3, de las cuales £1.3 corresponden a contratos realizados en México. Así, la transformación de Mr. Pearson, contratista de Bradford, en Lord Cowdray, magnate y político internacional, se debió en gran medida a las ganancias logradas en la realización de obras públicas financiadas por el gobierno porfirista.

De la observación anterior se deriva otra, más general: los intereses extranjeros que se presentaron en el México de finales del siglo pasado no llegaron como algo ya creado independientemente de su acción en este país, sino que fue precisamente a raíz de las oportunidades encontradas aquí que se configuraron dichos intereses. De inmediato surgió la inquietud por conocer, en el caso de Pearson, el proceso de creación y consolidación de intereses en México. En términos generales ¿cómo lo hizo, en qué consistió el negocio? De ahí se desprendieron una serie de interrogantes más específicas, que orientaron la elaboración de la investigación.

¿Por qué el gobierno porfirista invirtió en las grandes obras públicas que fueron contratados con Pearson? ¿Por qué se contrataron estas obras, en general, y en particular con Pearson? ¿Cuáles fueron los costos y beneficios de las obras para México, y cuáles las ganancias para Pearson? ¿Cuál fue el impacto de la presencia de Pearson sobre la manera de producir obras públicas en México, en especial sobre las relaciones de trabajo empleadas en el sector? Si bien estas interrogantes son bastante simples y se tuvieron que complicar posteriormente, no son inocentes. Tras de ellas está una cierta convicción acerca de la relevancia, para comprender las políticas estatales, de las formas de producción, las relaciones de trabajo y la dimensión internacional de todo ello. Tal convicción se arraiga en un marco conceptual que mucho le debe, aunque no totalmente, a los planteamientos emanados en el pasado reciente de la sociología urbana.

Las relaciones de producción en la construcción: obras públicas y contratismo

La sociología urbana referida tiene poco que ver con la teoría sociológica, de la cual se ha ocupado un buen número de las páginas publicadas en esta revista: materia, por demás, en la que me declaro poco instruida. La sociología urbana que me ayudó a comprender los negocios de Pearson en México es, más bien, la que dominó los estudios urbanos en México y en América Latina, además de ocupar un lugar respetable en Europa, Australia y en los Estados Unidos durante los años setenta y ochenta. Se trata de los análisis marxistas de los problemas urbanos, los que, por cierto, dieron prioridad a los temas de la intervención estatal y la producción del medio construido.

El derrumbe del paradigma ha sido ampliamente comentado en Sociológica [3] y en otros lados. Algunas de las salidas adoptadas se discutieron, asimismo, en el número 18 de esta misma revista. A la luz de esta discusión, ha quedado bastante desacreditada la capacidad de esta corriente teórica para explicar las políticas urbanas, entre otras, las de inversión pública. Aunque esclarece muy bien las funciones, sobre todo económicas, de las políticas o intervenciones estatales, una vez que se realizan, of rece poco para entender por qué el Estado actúa de determinada manera y en determinado momento. En efecto, el paradigma de la economía política de la urbanización, arraigado en los planteamientos marxistas acerca de las "funciones del Estado capitalista", [4] brinda una explicación del intervencionismo estatal a partir de sus funciones para resolver ciertas contradicciones inherentes en el capitalismo. Las inversiones en obras públicas,

concretamente, responden a la necesidad de superar las dificultades que enfrenta una producción capitalista de bienes de alto costo y larga duración y/o de consumo colectivo. [5] Se confunden, pues, las causas con los efectos; se concibe la historia como la esclava de los requisitos predeterminados de la acumulación capitalista.

Al rechazar la capacidad explicativa de este enfoque, rechacé con ello la posibilidad de responder a mi primera pregunta -¿por qué el gobierno porfirista invirtió en las grandes obras públicas que fueron contratados con Pearson?- en términos, meramente, de su funcionalidad económica. La búsqueda más bien se orientó hacia la identificación de los márgenes de acción que circunscribieron las acciones de los agentes concretos: [6] márgenes que se determinaron, a su vez, por las herencias administrativas, las ideologías políticas y coyunturas especiales. [7] Pero, me quedaba otras tres preguntas: ¿por qué se le contrató a Pearson, y cuáles fueron los costos y otras implicaciones de esta contratación? Es aquí, donde la sociología urbana marxista me ofreció pistas más prometedoras.

Si bien, como se ha dicho, el derrumbe del paradigma de la "economía política de la urbanización" ha sido ampliamente discutido, ha recibido menos atención la cuestión de cómo sacar el niño del albañal: qué elementos de la construcción teórica marxista son rescatables y útiles para comprender la problemática urbana y la de la región, tanto la actual como la del pasado. Es innegable que los acontecimientos de los últimos años en el escenario internacional y la desmitificación del llamado "socialismo real" hacen insostenible los planteamientos globales del sistema de pensamiento marxista: como sueño, como proyecto político y como explicación totalizante de la historia. Sin embargo, como admite Rorty (1994:35) en un texto reciente, "algunas frases marxistas aún tienen sentido y pueden utilizarse productivamente". Cuando se trata de problemas relacionados con la producción y administración del ámbito físico, de las construcciones, de los efectos de las inversiones públicas en el aprovisionamiento de la infraestructura urbana y regional, me parece que más de unas cuantas frases marxistas pueden ser aprovechables para construir una lente conceptual adecuada.

En este caso, las frases tienen que ver con tres áreas del discurso marxista. La primera se refiere al concepto de "modo de producción" caracterizado por relaciones sociales específicas entre agentes o actores sociales, siendo la más importante la relación entre el productor directo y el propietario de los medios de producción. La utilidad de este concepto ya no estriba en su capacidad para explicar o predecir el devenir de la historia, sino en algo mucho más modesto; sirve como metodología de análisis microeconómico para comprender el funcionamiento y desarrollo de los negocios capitalistas.

La segunda área se refiere, entonces, a la extrapolación de estos principios básicos para analizar una esfera de la actividad humana escasamente contemplada por el propio Marx: la construcción o, en términos más generales, la urbanización. En México, los trabajos de Topalov (1973, 1974, 1979) fueron ampliamente difundidos y tuvieron una influencia decisiva en estudios locales sobre la producción habitacional (Schteingart, 1990) y de obras públicas (Garza, 1985; Ziccardi, 1991). Más cercanas a las inquietudes de mi propia investigación, las discusiones entabladas en la Bartlett Summer School también giraron en torno a las características de las relaciones sociales en el sector de la construcción, pero con mayor énfasis en las relaciones de trabajo. A raíz de estas discusiones, [8] y de los estudios históricos que las alimentaron, [9] se identificó el contratismo como una forma genérica de organización de la industria de la construcción, que permitió el desarrollo capitalista en la misma, a pesar de ciertas dificultades u obstáculos inherentes en el ramo: la propiedad de la tierra, la inamovilidad y el gran volumen y complejidad del producto y la indivisibilidad del consumo de muchas construcciones, entre otros. Recordemos que Pearson era contratista.

Dada la importancia que resultaba tener la comprensión de las relaciones sociales en el contratismo para analizar el caso histórico aquí abordado, [10] cabe detenernos un poco en su definición. El contratismo surgió en Inglaterra a fines del siglo XVIII a raíz de la construcción de los canales, y se perfeccionó con el auge ferrocarrilero y la urbanización masiva. A partir de la década de 1840, el modelo se empezó a exportar principalmente para la construcción de ferrocarriles en Europa. Hacia fines del siglo, ya existía un mercado mundial competitivo para contratistas tanto británicos, como de Alemania, Francia y Estados Unidos.

La característica dominante del contratismo es la separación del productor directo, el contratista, de la propiedad de la obra producida: vale decir, la separación del negocio de la construcción de las ganancias generadas por la explotación de la obra. Cuando se trata de la construcción de obras privadas, los ferrocarriles, por ejemplo, la compañía que va a explotar el bien le encarga al contratista la construcción de la obra, a quien paga por anticipado y/o por entregas parciales de obra concluida. Cuando se trata de la construcción de obras públicas, el Estado conserva la propiedad y los derechos de explotación de la obra, aunque delega la construcción a una o varias empresas privadas. En ambos casos se recurre al financiamiento: al capital accionario y/o a préstamos bancarios cuando se trata de obras privadas, así como a la deuda pública cuando las obras son financiadas por el Estado. Las ganancias del contratista no dependen de la rentabilidad o utilidad de la obra construida, sino del volumen del contrato, su precio y, sobre todo, de la puntualidad en el pago de anticipos y liquidaciones. Un rasgo secundario del contratismo es la subcontratación de partes de la obra, debido a la complejidad intrínseca de la construcción y, sobre todo, a la necesidad, por parte del contratista, de reducir sus propias necesidades de financiamiento para adquisiciones de materiales y pago de mano de obra. Entender el negocio del contratismo remite, pues, al esclarecimiento de las relaciones sociales que lo caracterizan, incluyendo la organización del trabajo y las relaciones laborales.

La consideración de que Pearson era un contratista británico que realizaba obras financiadas por el gobierno mexicano con empréstitos contraídos en su mayor parte en Londres, conlleva a una tercera veta en la tradición marxista, aunque no directamente derivada de los escritos de Marx: el problema del imperialismo. Para el propósito de mi investigación, dirigida como estaba a las determinaciones y efectos de la política de inversión desde el punto de vista mexicano, de poco servían las teorías clásicas que se enfocan exclusivamente a los países exportadores de capital. En efecto, Hilferding, Lenin y Hobson explican el imperialismo como mecanismo de sobrevivencia del capitalismo, frente a sus tendencias inherentes de exceso de ahorro o sobreacumulación, sin tomar demasiado en cuenta los factores derivados de los países receptores [11] (ni tampoco los efectos del imperialismo en dichos países). En cambio, los planteamientos sobre el "desarrollo desigual" que se originaron en el texto seminal de Luxemburg (1912, ed. 1978) resultaron mucho más fértiles, ya que conciernen fundamentalmente a los mecanismos por medio de los cuales la exportación de capital conduce al subdesarrollo en los países receptores. En este orden de cosas, resultaron útiles los esquemas propuestos por el geógrafo marxista David Harvey (1978 y 1982), sobre la complementariedad temporal y geográfica de los diferentes circuitos de capital. En particular, Harvey (1978, 118) ofrece una explicación de cómo "el desarrollo desigual en el espacio del medio construido era un elemento crucial para lograr la estabilidad global bajo el reino de la Pax Britannica". En todo caso, para los efectos de la investigación mencionada, importa más la preocupación general sobre el tema del imperialismo, o del desarrollo desigual, que cualquier explicación teórica particular. Dicha preocupación dirigió la atención a los costos y otras implicaciones para México de su política de inversión pública, frente a los beneficios cosechados por el contratista predilecto del régimen porfirista y su país de origen.

## Resultados historiográficos: contratismo, deuda pública y dependencia

Las tres vetas o "frases" del discurso marxista arriba referidas, dieron paso a una parte sustancial de los resultados historiográficos de mi investigación sobre Pearson. En efecto, los aportes principales parecerían desprenderse de la observación, bastante obvia para alguien que ha analizado las industrias de la construcción bajo una óptica marxista de que Pearson, el mayor hacedor de obras públicas en el Porfiriato era contratista. Esta observación permitió relacionar la llegada de Pearson a México a fines de 1889 con la transición de una forma de realizar obras públicas a otra: de la concesión de obras a empresas privadas, principalmente extranjeras, a su contratación directa con otro tipo de empresa, también extranjera. Las diferencias entre la concesión y la contratación de obras públicas marcan, a su vez, otras transiciones, con sus respectivas implicaciones políticas, financieras y laborales.

Primero, la transición al contratismo se asoció con un cambio hacia la producción en gran escala de un género de obra pública que, por diversos motivos, no era concesionable: principalmente porque no era rentable, como las obras de saneamiento, o bien, por su función militar y porque su control garantizaba la mayor parte de los ingresos estatales, como fue el caso de los puertos mayores. Esta transición significó, a la vez, una redefinición o, quizá, la inauguración de ciertas funciones del Estado relativas a la producción de obras públicas. Inclusive, la redefinición de estas funciones o atributos del Estado permitió el sentido moderno de "obras públicas"; por lo menos el significado que ha regido durante la mayor parte del siglo XX. De ahí en adelante, bajo el esquema del contratismo, el Estado tendría a su cargo la planeación, promoción y financiamiento de una gran gama de obras y servicios necesarios para el transporte de bienes y personas, para la prevención y atención de las enfermedades, además de las educativas, culturales y asistenciales. La determinación de este tipo de función estatal culminó con la política de Limantour tendiente a la nacionalización de la mayor parte de la red ferrocarrilera. En un segundo término, la consolidación del binomio contratismo-intervención directa del Estado en el aprovisionamiento de obras públicas, desde luego se acompañó de una redefinición de la intervención de los intereses económicos particulares en esta esfera de actividad. En este caso, se trataba de los intereses económicos extranjeros, los únicos con excedentes de capital y con la capacidad tecnológica para producir las obras de gran envergadura necesarias para modernizar el país. La transición al contratismo implicó un cambio de la inversión directa extranjera hacia la inversión indirecta: de la inversión de capital propio y accionario por parte de las empresas extranjeras, a la canalización del ahorro captado en el mercado de capitales como préstamos otorgados por la banca extranjera al Estado mexicano. Estos préstamos sirvieron para el pago a contratistas, y también para el pago de subsidios a las empresas ferroviarias y de navegación, entre otras. De hecho, las inversiones extranjeras directas no fueron eliminadas.

Todavía había amplias posibilidades de inversión lucrativa, aun dentro del mismo campo de obras y servicios públicos, gracias principalmente a los subsidios obtenidos del Estado mexicano. Sin embargo, buena parte de la inversión extranjera ya correspondía a deuda pública. Al reparto de actores extranjeros con intereses económicos en México, se agregaron los contratistas y banqueros, en su mayoría británicos. No es casual que los propios contratistas británicos -MacMurdo, Read & Campbell y, luego, el mismo Pearson- hayan tenido una influencia decisiva en la consecución de los préstamos; sin ellos, los contratistas no habrían tenido nada que hacer. De esta manera, la mexicanización de las obras públicas se logró mediante su estatización, ya sea mediante la producción de nuevos géneros de construcción, o mediante la nacionalización de los ya existentes, como los ferrocarriles. Pero no por ello disminuyó la dependencia del exterior, aunque sí cambió la sustancia de esta dependencia. Al sustituir la inversión directa por la inversión indirecta,

la deuda privada por la deuda pública, se introdujeron nuevas reglas del juego y nuevos jugadores, entre los que destacaron los banqueros, el Ministro de Hacienda y el contratista.

Una tercera característica de la implantación del contratismo durante el Porfiriato fue la extraordinaria concentración administrativa, económica y geográfica que ello implicó. Si bien ha sido ampliamente comentado este multifacético proceso concentrador que ocurrió durante la administración porfirista, [12] el estudio permitió apreciar algunas nuevas dimensiones de dicho proceso. Me refiero al muy reducido número de personas que participaron en los asuntos relativos a la producción de las obras públicas, ya sea en la toma de decisiones, o bien, como beneficiarios del negocio. Esto se hace evidente al analizar el papel del propio Pearson en este asunto. Si bien, antes de avanzar mucho en esta investigación, ya sabía que Pearson fue el contratista predilecto del régimen, el grado de monopolio que disfrutó el británico a la hora del reparto de los contratos sólo se hizo patente después de analizar en mayor detalle las inversiones públicas de la época. En efecto, los contratos ejecutados por Pearson absorbieron por lo menos el 40% de todos los recursos derivados del endeudamiento público del Porfiriato: porcentaje cercano al que se destinó al pago total de las subvenciones a un gran número de compañías ferrocarrileras. Esto, sin contar la proporción de los fondos fiscales canalizados hacia los mismos contratos. Esta concentración de recursos en beneficio de una sola compañía tuvo su contrapartida en la concentración administrativa de los mismos: en manos del Secretario de Hacienda, siempre con el visto bueno del Presidente. Así, la conclusión lógica, quizá la consecuencia casi inevitable, de la concentración administrativa y geográfica de los facultades y recursos del Estado, simultáneamente en el gobierno federal y la Ciudad de México, fue el virtual monopolio de la inversión pública por parte de la cúpula de la administración federal.

Un cuarto tipo de resultado arrojado por el análisis de la transición al contratismo en la esfera de las obras públicas producidas durante el Porfiriato, se refiere al costo, para México, de dichas obras. Aquí también, los resultados de este estudio agregan nuevas dimensiones a tendencias ya establecidas con anterioridad. Algunos autores como Coatsworth (1976, 1990) y Marichal (1988, 1989), ya habían llamado la atención sobre el gran costo, para el país, de los ferrocarriles y otros elementos de infraestructura pesada. Sin embargo, al integrar al análisis la lógica económica del contratismo, se pueden identificar y cuantificar los flujos financieros desde México hacia el extranjero, que ocasionaron las inversiones en obras públicas. En el caso de los contratos de obras financiadas con deuda pública externa (o efectivamente externa, como fue la deuda interior consolidada del Porfiriato), el contratista, siendo éste también extranjero, cumplió la función de devolver inmediatamente al país de origen gran parte del producto líquido de la deuda correspondiente, en la forma de ganancias y pagos realizados en dicho país.

En el primer contrato ejecutado por Pearson en México, el Gran Canal de Desagüe, que también le rindió las menores ganancias, el balance de estos flujos se resume como sigue. [13] El gobierno mexicano, a través de una Junta Directiva nombrada por el gobierno federal y dominada por J.Y. Limantour, invirtió en las obras de desagüe entre 1888 y 1900 la suma total de \$17.7 millones de pesos. De éstos, \$11.3 millones se obtuvieron por concepto de deuda y \$6.4 millones correspondieron a recursos fiscales y deuda flotante. Sin embargo, la obtención de los \$11.3 millones en empréstitos costó \$7.5 millones en descuentos y comisiones pagados principalmente en Inglaterra, sin contar el costo de la amortización y servicio de los mismos; es decir, el préstamo costó más que lo invertido directamente por el gobierno en las obras. Se ha podido comprobar que de los nueve millones pagados a Pearson por concepto de este contrato, más de la mitad se gastó en Inglaterra. Así, México tuvo que pagar a Inglaterra unos \$14.3 millones de pesos por una inversión directa de \$4.1 millones en su territorio, además de quedarse con una

deuda equivalente a casi \$18 millones. Visto de esta manera, con este arreglo del contratismo financiado con deuda pública externa, México tuvo que pagar por lo menos tres veces el valor de las obras producidas. La contrapartida de este costo, dada la extrema concentración de los recursos financieros obtenidos a favor del contratista, fue el extraordinario enriquecimiento de Pearson entre 1990 y 1906, lapso durante el cual se ejecutaron la mayor parte de sus contratos en México. De hecho, la fortuna acumulada por Pearson a expensas del endeudamiento del gobierno mexicano fue la base de su ascenso, igualmente notable, hasta los más altos escalones de la sociedad británica.

El quinto tipo de resultado historiográfico de este estudio, a diferencia de los anteriores, había sido poco explorado anteriormente. Se refiere a los cambios impulsados por el contratismo de Pearson en la forma de producción de las obras públicas en México. Después de todo, a pesar de su enorme costo, y a pesar de sus implicaciones negativas para la práctica administrativa, la política de inversión pública del régimen porfirista logró modernizar la infraestructura regional y urbana de México; las obras creadas funcionaron. ¿Pero, a lo largo de ese proceso, aprendieron los mexicanos cómo hacer ferrocarriles, puertos, sistemas de agua y drenaje? ¿Se modernizó la producción de obras públicas? El análisis de las relaciones de trabajo en los contratos de Pearson, necesariamente parcial e incompleto debido a la falta de antecedentes, no permite contestar a estas preguntas afirmativamente. El contratismo, por sí mismo, propicia poco la transformación de las relaciones de trabajo. Las prácticas del subcontratismo, el aprovechamiento de relaciones laborales existentes y la polarización de los procesos de trabajo entre algunas tareas altamente tecnificadas y otras desempeñadas por la fuerza muscular del trabajador "no calificado", tienden a reproducir relaciones atrasadas y poco productivas en la industria de la construcción. Estas tendencias se pudieron observar en los dos contratos ejecutados por Pearson que se analizaron en profundidad: el Gran Canal y las obras portuarias y de saneamiento de Veracruz. Pearson no dejó a México ninguna industria de construcción renovada, dinámica, productiva, con relaciones laborales sanas y justas. Lo que sí aprendieron los mexicanos de Pearson, aunque esto sería tema de otro estudio, fue el negocio del contratismo.

De vuelta de la historia: la relevancia de una evaluación de las políticas actuales de obras públicas

Existe la tendencia de asemejar la política de la administración mexicana actual con la política del Porfiriato. Ciertamente, se pueden detectar algunos rasgos comunes a ambos regímenes. Las ideologías políticas de corte liberal constituyen uno de ellos.

Otro es la precipitada apertura económica hacia el exterior. Más cercano al tema de la presente investigación, la urgente necesidad de modernizar la infraestructura física del país, para facilitar tal apertura, sería un tercer problema que comparte el actual gobierno mexicano con su antecesor porfirista. Sin embargo, en cuanto a la manera cómo se producen las obras públicas necesarias, las semejanzas terminan. Más bien encontramos contrastes. Si la política porfiriana en esta materia se caracterizó por una transición de las concesiones hacia el contratismo, en la actualidad la transición va en el sentido opuesto. Si en aquel momento la deuda pública tendía a sustituir a la deuda privada, ahora la tendencia se invierte. En lugar de las salidas a largo plazo en préstamos bancarios a gobiernos de ultramar, los excedentes de capital ya buscan las vías de exportación más versátiles y especulativas que ofrecen las bolsas de valores. En fin, si la implantación del contratismo y la política ferrocarrilera de Limantour marcan el inicio del largo e interrumpido camino hacia las nacionalizaciones, inclusive hacia la mexicanización de la propia industria de la construcción, hoy en día se trata por todos los medios de poner marcha atrás para alcanzar la privatización, no importa que ésta se haga a través de manos extranjeras.

Enfáticamente, pues, no se trata de una historia que se repite. La relevancia de un estudio sobre la política de inversión de hace cien años para comprender la situación actual tiene que tocar más bien cuestiones de método. La pregunta sería, entonces: ¿de qué manera este estudio puede contribuir a una agenda de investigación para comprender la política actual del Estado mexicano?

A mi juicio, la idea de los "márgenes de acción" sigue siendo válida. Cualquier evaluación de la política actual debe tomar en cuenta las opciones posibles, determinadas por las herencias, las prioridades impuestas por las nuevas ideologías y las limitaciones de los medios. Si hace más de ciento cincuenta años los gobernantes de México nunca dudaban de que el país necesitara ferrocarriles, sus sucesores contemporáneos tampoco pueden prescindir de la necesidad de modernizar el sistema de comunicaciones. Pero para lograr los satélites, las nuevas carreteras, la infraestructura portuaria y los transportes urbanos, por sólo mencionar algunos medios, existe una gama determinada de opciones más o menos identificables.

Un elemento crucial en la delimitación de las opciones sigue siendo la dependencia del exterior. Pero los intereses externos no tienen que verse como una abstracción amorfa, como a veces sugieren las referencias a la "globalización". Las transformaciones recientes del orden económico mundial arrojan a la periferia subdesarrollada nuevos agentes con nombre y apellido, y con determinados intereses y modos de funcionar. Ya no es el contratismo británico el que domina el escenario de las obras públicas. En su lugar, encontraremos a los vendedores de tecnología, tanto de hardware como de software, a las agencias bursátiles y, probablemente, a muchos más. Hay que entender la lógica del negocio de estos agentes. Al mismo tiempo, también hay que reconocer que su negocio en México no está hecho todavía. Su desenvolvimiento y, con ello, la determinación de los futuros márgenes de acción política, dependen de la forma particular cómo estos agentes de los intereses extranjeros se engarzan con la política gubernamental y con los actores mexicanos. Así, una contribución de la presente investigación para la comprensión de los procesos análogos actuales es la relevancia del análisis microeconómico, articulado con el análisis social y político.

Hay, desde luego, diversos y divergentes géneros de análisis microeconómicos. Uno, se dedica al funcionamiento de los mercados, tarea por demás útil y necesaria. El otro, fundamentado en el discurso marxista clásico, descubre en el proceso de trabajo la raíz del desarrollo económico, de la modernización. Aunque sea de manera parcial e incompleta, espero que la investigación referida haya demostrado la relevancia de las relaciones sociales de trabajo para comprender el funcionamiento y el éxito del contratismo en la producción de obras públicas en México, hace cien años. De ahí se plantearía, como línea de investigación prioritaria, la búsqueda de las transformaciones del proceso de trabajo en la raíz de la reestructuración económica actual. En lo específico, se buscarían los cambios laborales que acompañan la transición del contratismo hacia las concesiones y la construcción especulativa en la producción de carreteras, de obras portuarias y de infraestructura urbana. En fin, quizá la relevancia principal de esta ida y vuelta a la historia decimonónica para comprender y evaluar la política de inversión actual, sería la búsqueda de los efectos desiguales y contradictorios de las obras que se construyen con el afán de modernizar el país.

CITAS:

[\*] Profesora-Investigadora del Departamento de Sociología UAM-Azcapotzalco.

[1] En investigación que constituye la referencia básica del presente artículo se titula "El Contratista de Don Porfirio. Obras Públicas y Modernización Desigual", y fue presentada

por la autora como Tesis Doctoral en Ciencias Sociales en el Colegio de Michoacán, en mayo de 1994.

[2] Sobre el papel de Pearson en las relaciones anglomexicanas, véanse Meyer (1972 y 1991), Katz (1982), Calvert (1968) y Thorup (1982) entre otros.

[3] Véanse Azuela y Duhau (1987), Connolly, Cruz y Huarte (1991), Duhau (1991).

[4] Tal como se expone, por ejemplo, en dos textos de amplia circulación de principios a mediados de los años setenta: Kaplan (1969, especialmente pp. 41-50) y Alvater (1977).

[5] Planteamiento ampliamente difundido a través de textos como los de Topalov (1979), Lojkine (1979) y O'Connor (1972).

[6] La idea de los "márgenes de acción" no es necesariamente incompatible con el análisis marxista. De hecho, este enfoque lo debo principalmente al historiador marxista E.P. Thompson (1978) en su crítica a Althusser y a las propuestas de Ozlac (1981).

[7] En otro artículo, he analizado la cuestión de la determinación de la política de obras públicas en el Porfiriato (Connolly 1993).

[8] Véanse, por ejemplo, Clarke (1980: 1984) y Ball (1980: 1988),

[9] Por ejemplo, Clarke (1992), Jensen (1985), Cooney (1955) y Hobhouse (1971).

[10] Y habría que agregar que para entender también el funcionamiento de la industria de la construcción mexicana actual; véase Ball y Connolly (1987).

[11] Una buena reseña crítica de las teorías del imperialismo, a la luz de los análisis históricos de la exportación de capital, puede encontrarse en Stallings (1990).

[12] Véanse, por ejemplo, Moreno Toscano (1973), Moreno Toscano y Florescano (1977) y Garza (1979).

[13] La base de estos cálculos la constituyen tres fuentes principales: a) la contabilidad oficial registrada en la Memoria del Desagüe, editada por González Obregón en 1902; b) información relativa a los pagos a la empresa S. Pearson & Son, por concepto de liquidaciones y anticipos relacionados con los contratos del Gran Canal, contenida en las Actas de la Junta de Desagüe de 1889 a 1900 (Archivo Histórico de la Ciudad de México), y c) las anotaciones en los cuadernos personales de W.D. Pearson acerca de los costos y gastos relacionados con la ejecución de los contratos del Gran Canal de Desagüe (Archivo de la Compañía S. Pearson & Son, en la Biblioteca del Museo de Ciencias, Londres).

#### BIBLIOGRAFIA:

Altvater, E. (1977), "Notas sobre algunos problemas del intervencionismo del Estado", en Sonntag y Valecillos, El Estado en el capitalismo contemporáneo, Siglo XXI, México.

Azuela, A. Y Duhau, E. (1987), "De la economía política de la urbanización a la sociología de las políticas urbanas", Sociológica, Año 2, no.2, pp.41-70

Ball, M. (1980), "Capitalist accumulation in the building industry", Proceedings of the Ist. Bartlett Summer School, University College London, London.

Ball, M. (1988), *Rebuilding Construction. Economic Change in the British Construction Industry*, Routledge, London.

Ball, M., y Connolly, P. (1987), "Capital accumulation in the Mexican construction industry, 1930-82", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol II, no.2, pp. 153-171

Calvert, P. (1968), *The Mexican Revolution 1910-1914. The Diplomacy of Anglo-American Conflict*, Cambridge University Press, Cambridge.

Clarke, L. (1980), "The importance of the historical approach. Changes in the construction industry", *Proceedings of the 1st. Bartlett Summer School*, University College London, London.

Clarke, L. (1985), "The production of the built environment. Peculiar or backward?", *Proceedings of the 6th. Bartlett Summer School*, University College London, London.

Clarke, L. (1992), *Building Capitalism. Historical Change and the Labour Process in the Production of the Built Environment*, Routledge, London.

Coatsworth, J. (1976), *El Impacto Económico de los Ferrocarriles en el Porfiriato*, 2 Vols. México SEP-70; también en su versión corregida y ampliada en un vol. Ediciones Era, 1984, México.

Coatsworth, J. (1990), *Los Orígenes del Atraso*, Alianza Editorial Mexicano, México.

Connolly, P. (1993), "Lo público y lo privado de las obras públicas. Los primeros cien años", *Sociológica*, año 8, no.22, pp.103-124

Connolly, P., Cruz, Ma. S. y Huarte, Ma.C . (1991), "Sociología urbana en la UAM Azcapotzalco", *Sociológica*, Año 6, no. 15, pp. 281-322

Cooney, E. (1955), "The origins of the Victorian master builder", *Economic History Review*, No. 8, pp. 167-76

Duhau, E. (1991), "La sociología y la ciudad. Panorama y perspectiva de los estudios urbanos en los años ochenta", *Sociológica*, año 6, no.15, pp. 211-280

Garza, G. (1985), *El Proceso de Industrialización de la Ciudad de México*, El Colegio de México, México.

Harvey, D. (1978), "The urban process under capitalism", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.2, no.1, pp. 101-132

Harvey, D. (1982), *The Limits to Capital*, Basil Blackwell, Oxford.

Hobhouse, H. (1971), *Thomas Cubitt Master Builder*, Macmillan, London.

Kaplan, M. (1969), *Formación del Estado Nacional en América Latina*, Santiago de Chile, Editorial Universitaria.

Katz, F. (1982), *La Guerra Secreta de México*, Ediciones Era, 2 vols., México.

Lojkin, J . (1979) *El Marxismo, El Estado y la Cuestión Urbana*, Siglo XXI, México.

- Luxemburg, R. (1912, ed. 1978), *La Acumulación de Capital*, Editorial Grijalbo, Barcelona.
- Marichal, C. (1988), "La deuda externa y las políticas de desarrollo económico durante el Porfiriato: algunas hipótesis de trabajo", *Siglo XIX*, Año III, no.5, pp.89-124
- Marichal, C. (1989), *Economic development policies and foreign loans in Mexico 1888-1910*, paper presented at the Conference on Foreign Loans, Debt and economic Development in the 19th. and 20th. Centuries, University of Campinas, julio.
- Meyer, L. (1972), *México y los Estados Unidos en el Conflicto Petrolero (1917-1942)*, El Colegio de México, México.
- Meyer, L. (1991), *Su Majestad contra la revolución Mexicana, 1900-1950. El Fin de un Imperio Informal*, El Colegio de México, México.
- Moreno Toscano, A. (1973), "México" en Morse, R. (ed.) *Las Ciudades Latinoamericanas. 2. Desarrollo Histórico*, SEP-70 no. 97, México.
- Moreno Toscano, A. y Florescano, E. (1977), *El Sector Externo y la Organización Espacial y Regional de México 1521-1910*, Universidad Autónoma de Puebla, Puebla.
- O'Connor, J. (1972), *The Fiscal Crisis and the State*, St. Martin's Press, New York.
- Ozlac, O. (1981), "The historical formation of the state in Latin America. Some methodological guidelines", *Latin American Research Review*, vol. XVI, no.2, pp.3-32
- Rorty, R. (1984), "Los intelectuales al final de socialismo", *La Jornada Semanal*, 29 de mayo, pp. 30-37
- Scheingart, M. (1990), *Los Productores del Espacio Habitable*, El Colegio de México, México.
- Stallings, B. (1990), *Banquero para el Tercer Mundo*, México, Alianza Editorial/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes
- Thompson, E.P. (1987), *The Poverty of Theory and other Essays*, Monthly Review Press, New York.
- Thorup, C. (1982), "La competencia económica norteamericana y británica en México (1887-1910)", *Historia Mexicana*, Vol. XXXI, no. 4, abril-junio
- Topalov, C. (1973), *Capital et Propriété Foncière*, Centre de Sociologie, Politique, Paris.
- Topalov, C. (1974), *Les Promoteurs Immobiliers*, Mouton, Paris.
- Topalov, C. (1979), *La Urbanización Capitalista*, Ediciones Edicol, México.
- Ziccardi, A. (1991), *Las Obras Públicas de la Ciudad de México. Política Urbana e Industria de la Construcción*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales