



LOS FERROCARRILES  
Y EL  
GENERAL MANUEL GONZÁLEZ

NECESIDAD, NEGOCIOS Y POLÍTICA



GEORGETTE JOSÉ VALENZUELA

UNIVERSIDAD  
IBEROAMERICANA

*Los Ferrocarriles y el general Manuel González: necesidad, negocios y política.*

Publicado por la  
BIBLIOTECA FRANCISCO XAVIER CLAVIGERO  
CENTRO DE INFORMACIÓN ACADÉMICA de la  
Universidad Iberoamericana.  
Área de Difusión de la Biblioteca.

ISBN 968-859-161-0

© 1994, Universidad Iberoamericana  
Prolongación Paseo de la Reforma 880,  
Lomas de Santa Fe,  
01210, México, D. F.

CENTRO DE INFORMACIÓN ACADÉMICA  
BIBLIOTECA FRANCISCO XAVIER CLAVIGERO

---

Los Ferrocarriles y el general Manuel González :  
necesidad, negocios y política / Georgette José  
Valenzuela, [compilador].  
467 p. ; 23 cm.

Incluye índice  
ISBN 968-859-161-0

1. Ferrocarriles - México - Historia - Fuentes.  
I. José Valenzuela, Georgette.

HE 2818 / F47 / 1994

---

# TABLA DE CONTENIDO

Presentación y Agradecimientos	5
Introducción	7
Advertencias	17
Notas y pies de página	19
Fuentes Básicas para la Historia del Desarrollo de los Ferrocarriles en México	23
Aguascalientes	29
Campeche	31
Coahuila	33
Colima	39
Chiapas	41
Chihuahua	43
Distrito Federal	45
Durango	49
Estado de México	51
Guanajuato	57
Hidalgo	107
Jalisco	111
Michoacán	121
Morelos	145



INVESTIGACIONES  
SOCIALES

Nuevo León	153
Oaxaca	157
Puebla	195
Querétaro	251
San Luis Potosí	253
Sinaloa	269
Sonora	271
Tabasco	275
Tamaulipas	277
Tepic	321
Tlaxcala	353
Veracruz •	357
Yucatán	371
Zacatecas	377
Nacionales	381

# PRESENTACIÓN

A finales de 1987, en las instalaciones de la Universidad Iberoamericana se efectuó la firma de un contrato de comodato entre las autoridades de la misma y los descendientes del general Manuel González, con el fin de poner en custodia de la Universidad el archivo particular del expresidente y llevar a cabo la organización, clasificación, depuración y preservación de este valioso acervo histórico.

Después de casi seis años de ardua e intensa labor (en virtud del estado en el que llegó el material: sin organización alguna, hongado, húmedo, etcétera), en la que participaron buen número de personas coordinadas por la que esto escribe y Ma. Eugenia Ponce, al fin se llevó a feliz término el compromiso adquirido y en noviembre de 1993 el archivo fue puesto a disposición del público.

Este importantísimo acervo -que hasta ahora sólo había sido consultado parcialmente por José C. Valadés y Ralph Rhoeder-, junto con el archivo del general Porfirio Díaz (el cual también se encuentra en la Universidad Iberoamericana), brindará a los investigadores interesados en el devenir histórico de la dictadura porfirista mayores oportunidades para su cabal comprensión e interpretación. Contiene 262,137 folios ubicados en 322 cajas (AG12) y en seis secciones: 1ª Sección: "Un país, un hombre" (cronológico); 2ª Sección: "Una vida, una familia" (temático); 3ª Sección: Publicaciones e impresos; 4ª Sección: Copiadores; 5ª Sección: Documentos familiares posteriores a la muerte del general González; y 6ª Sección: Microfichas.<sup>1</sup>

Ahora bien, como es sabido, durante la administración gonzalista se tendieron, en relación a todos los años que duró la dictadura, el mayor número de kilómetros de vías férreas; por eso, al hacer la revisión de todo el archivo, uno de los temas que sabíamos que con más frecuencia nos íbamos a encontrar era precisamente el de la construcción de las mismas. Pero lo novedoso y original en este caso era que esos documentos nos mostraban una serie de aspectos desconocidos hasta ahora, por lo que consideramos era del todo punto pertinente darlos a conocer en una forma ordenada para que con ello se tuviera un "botón de muestra" de la riqueza documental del archivo, a la vez que se brindara al investigador especializado en estos asuntos una información sobre las necesidades, los negocios y la política que influyeron en la cotidianidad de la construcción de los caminos de hierro.

Por otro lado, además de los documentos que integran la antología, la misma va acompañada de una introducción sobre los aspectos más relevantes relacionados con la construcción de vías férreas durante el porfiriato, en especial para los años de la presidencia del general González, y una bibliografía básica de la historia de los ferroca-

riles en México.

Este trabajo fue realizado al mismo tiempo que se concluía la organización del archivo durante mi estancia sabática, en 1992, en el Área de Acervos Históricos, gracias al apoyo brindado por la directora del Centro de Información Académica de la Universidad Iberoamericana, Ing. Pilar Verdejo, y por el director del Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM (centro de mi adscripción como investigadora), doctor Ricardo Pozas Horcasitas. Sin la comprensión de ambos en torno a la cada vez más importante e imprescindible colaboración interinstitucional, el trabajo no hubiera llegado a cabal término. Asimismo, agradezco a la coordinadora del Área Teresa Matabuena, todas las facilidades brindadas a lo largo de estos años, y a Magdalena Orta y a sus colaboradores por la paciencia demostrada en la edición de este trabajo.

En el largo proceso de organización del archivo Manuel González intervinieron, como ya se mencionó, muchas personas, algunas de ellas de manera desinteresada y con un espíritu de solidaridad académica y de franca amistad. De manera especial quiero dejar constancia de mi agradecimiento a Ma. Eugenia Ponce Alcocer, Verónica Sánchez Porta, Ma. de Jesús Díaz Nava y Ma. del Rayo González. También a Cecilia Haro por su contribución en la captura de parte de este material; a los becarios Alberto Barragán, Ma. del Carmen Gutiérrez, Julia Villanueva y Norma García, por haber efectuado una primera transcripción mecanográfica de algunos materiales; a Norma Parra por su apoyo secretarial durante los años mencionados, y a Lili Buj por la revisión en la corrección de estilo. A Javier Garcíadiego, Alvaro Matute y Josefina Macgregor por sus valiosas observaciones y sugerencias para mejorar este trabajo; aunque es por demás obvio, que los errores u omisiones son exclusivamente responsabilidad de la autora.

# I N T R O D U C C I Ó N

A lo largo de la historia de los inventos realizados por el hombre, pocos han influido e impactado tanto en el desarrollo global de la humanidad como el de los ferrocarriles, cuya aparición a principios del siglo XIX<sup>2</sup>, significó una verdadera revolución económica, política y social, quizás comparable en la actualidad con la que estamos viviendo a través de la evolución acelerada de los medios de comunicación (satélites, computadoras, etcétera).

Gracias a la construcción del ferrocarril, y de su compañero inseparable, el telégrafo, por primera vez diversas regiones del mundo, sobre todo en Europa y América, acortaron las distancias que las separaban, y el intercambio comercial, ideológico y cultural influyó, cambió y trastocó la vida cotidiana de miles de seres humanos.<sup>3</sup>

A su vez, el incremento en el intercambio comercial de los países desarrollados generó un aumento considerable en las ganancias, especialmente para los inversionistas ferrocarrileros ingleses y norteamericanos, quienes a partir de la década de los setenta del siglo pasado buscaron traspasar las fronteras de sus propios países mediante la colocación de nuevas inversiones en países menos desarrollados, con el objeto de acrecentar sus capitales y el dominio e influencia económica y política sobre otras áreas del mundo.

El paradigma de los cambios y de un rápido y espectacular crecimiento provocado por el ferrocarril sería Estados Unidos, país que de 1827 a 1900 construyó 209,822 kilómetros de caminos de fierro<sup>4</sup>, logrando así la comunicación e integración de todo su territorio. Al mismo tiempo que esta nación tendió vías férreas, impuso y justificó su expansionismo económico y político, primero de Este a Oeste (producto de ello es la pérdida de la mitad del territorio mexicano), y después de Norte a Sur.

Por lo que se refiere a nuestro país, a partir de la independencia se hicieron los primeros intentos por promover la construcción de vías férreas. En 1824 el Congreso Nacional expidió el primer decreto que autorizaba la construcción de un camino de fierro interoceánico. Sin embargo, no fue sino hasta 1837 que se otorgó la primera concesión a Francisco Arrillaga, para construir una línea de Veracruz a la ciudad de México.

Desde entonces hasta 1873, fecha en que se pudo realizar el primer viaje del Ferrocarril Mexicano de México a Veracruz, los distintos gobiernos que se sucedieron en esa época otorgaron un sinnúmero de concesiones tanto a nacionales como a extranjeros, quienes fracasaron en sus intentos, ya fuera por no contar con los recursos pecuniarios suficientes, ya por carecer de los conocimientos técnico-geográficos necesarios, o por las vicisitudes e inestabilidad económica y política que debió enfrentar el país a lo largo de esos años.

Cuando el general Porfirio Díaz llegó al poder en 1876, México sólo contaba con 684.4 kilómetros de vías férreas, y por ello una de las metas prioritarias del primer gobierno del general Díaz giró en torno a la necesidad de impulsar a toda costa el tendido de caminos de fierro. Con ese objetivo el secretario de Fomento, Vicente Riva Palacio, diseñó un plan que contempla tres instancias:

1.- El Estado financiaría con sus propios recursos la construcción. Bajo este esquema se tendió la vía Tehuacán-Esperanza, en Puebla.

2.- Se otorgarían concesiones a los estados de la Federación, con el fin de que participaran económicamente en conjunto con inversionistas locales o extranjeros. De 1876 a 1880 se otorgaron 28 concesiones, de las cuales cuatro caducaron, doce no se utilizaron, y con las otro ocho sólo se lograron construir 226 kilómetros de vía angosta.<sup>5</sup>

3.- Se darían concesiones al capital privado (nacional o extranjero) que presentara proyectos ambiciosos, como los ferrocarriles interoceánico e internacional.

De las tres propuestas, la que con el paso del primer cuatrienio presidencial de Porfirio Díaz resultó la única viable<sup>6</sup> fue la tercera, básicamente con capital extranjero, en virtud de las escasas posibilidades económicas y técnicas con las que para esos años contaban el Estado, los inversionistas nacionales y los gobiernos locales, es decir la única alternativa fue dejar en manos extranjeras la construcción de los ferrocarriles. Por estos motivos, para septiembre de 1880, el gobierno federal decidió dar un verdadero impulso a la construcción de líneas férreas, y a través del Congreso Nacional se aprobó la propuesta ferrocarrilera de tres compañías norteamericanas<sup>7</sup>: la del Ferrocarril Central Mexicano, que iría de la Ciudad de México a Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez); la Constructora Nacional Mexicana, de la Ciudad de México a Nuevo Laredo y de la capital a Manzanillo; y la del ferrocarril de Sonora, que enlazaría a Guaymas con Paso del Norte. Estas concesiones gozarían del subsidio federal y durarían 99 años, a cuyo término pasarían a ser propiedad de la Nación.

Ahora bien, uno de los aspectos más criticados y al mismo tiempo más reconocidos a la larga dictadura del general Porfirio Díaz fue el relativo a los ferrocarriles. Por un lado se destaca la importancia que tuvo para el crecimiento e integración económica, política y social de México el tendido de las vías férreas, frente a la necesidad impostergable de introducir en el país el más moderno sistema de comunicación existente hasta entonces; y por otro, también se ha señalado equivocadamente que el trazado de las líneas importantes estuvo determinado más por las necesidades e intereses de las compañías extranjeras y sus países de origen, especialmente de Estados Unidos, que por las necesidades reales de México.

Sin embargo, como lo señaló acertadamente Francisco R. Calderón en su momento, si bien es cierto que hubo una política tarifaria de privilegios en favor de los extranjeros y en detrimento de los nacionales, también lo es que en cuanto al trazado de las rutas ello se hizo a través de los lugares más importantes y más poblados, cruzando las regiones agrícolas más productivas y las minas más prósperas y uniendo el Norte con el Sur y el Golfo con el Pacífico. Es decir, su tendido se realizó en virtud de la localización de las "fuerzas productivas" y de la "estructura social" prevaleciente, pues "no se les podía pedir que sujetaran su ruta al patrón de necesidades de un país industrial, social y económicamente más avanzado".<sup>8</sup>

Respecto del crecimiento económico generado a lo largo de la dictadura porfirista, el sector que resultó más beneficiado fue el de las exportaciones, en perjuicio de la producción nacional, ya que "más de la mitad" de ese crecimiento fue efecto del tendido de vías férreas. Además, ese mismo tipo de crecimiento económico que privilegió las exportaciones fue el que provocó el desarrollo de un mercado nacional desequilibrado, económica y socialmente, y se volvió un factor determinante de la acelerada concentración de la tierra a través de los latifundios, en virtud de que los principales productos de exportación requerían de amplias unidades de producción, constituyéndose así en una de las causas que con el tiempo dieron origen al estallido de la Revolución mexicana.<sup>9</sup>

Asimismo, los caminos de fierro posibilitaron el surgimiento de un mercado nacional, aunque desigual y distorsionado, que a su vez generó la desaparición de una organización económica autárquica en muchas regiones del país y permitió al "latifundista entrar a la economía de cambio con productos más lucrativos que sustituían a los de consumo popular, con lo que la masa campesina vio reducidos sus ingresos reales, mientras que la riqueza afluyó al escaso número de terratenientes".<sup>10</sup>

A pesar de los efectos negativos de la manera en que se autorizó la construcción de ferrocarriles en México, un hecho es indiscutible: a la caída del régimen porfirista el país contaba con casi 20 mil kilómetros de caminos de fierro; ni antes ni después se volvió a dar un crecimiento igual. Por otra parte, es un hecho reconocido que la etapa en la que el país vivió lo que se calificó de "fiebre ferrocarrilera", es decir los años en que se tendieron más kilómetros de vías férreas, se dio justamente en el periodo presidencial del general Manuel González.

Las concesiones de tres de las cuatro líneas más importantes no fueron otorgadas durante su administración, sino pocos meses antes de que el general Díaz concluyera su primer mandato presidencial: en septiembre de 1880 se autorizó que empezaran a operar las compañías del Ferrocarril Central Mexicano, la del Ferrocarril Nacional Mexicano, y la del Ferrocarril de Sonora. Es decir, cuando el general González asumió la presidencia, las condiciones bajo las cuales operarían dichas empresas ya habían sido fijadas de antemano. El solamente otorgó en 1881 una concesión de igual importancia que las dos

primeras, a la compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano. Ello no quiere decir que en ese periodo de cuatro años no se hubieran otorgado o autorizado otra gran cantidad de concesiones, traspasos, ventas, etcétera, sino que correspondieron a líneas de menor importancia .<sup>11</sup>

La fiebre ferrocarrilera fue de tal magnitud, que el secretario de Fomento de la administración gonzalista, el general Carlos Pacheco, continuó con la política iniciada desde tiempo atrás, y no se detuvo a pensar en las posibilidades reales de llevar a cabo los proyectos presentados y en la verdadera necesidad de las concesiones solicitadas. Esto tuvo como resultado que el sistema ferroviario mexicano fuera totalmente heterogéneo: una parte importante del kilometraje fue construido en vía angosta y otra, en vía ancha. Se buscó a toda costa que la construcción fuera rápida y barata sin importar que no se lograra la unificación de todo el sistema y sin tomar en cuenta el despojo que representaba para los tenedores de tierras, aunque incluso con ello el trazo resultara más largo .<sup>12</sup> A pesar de estas fallas, la política ferroviaria del general González no fue dispendiosa como sus contemporáneos señalaron, "pues en la mayoría de los casos se limitó a cumplir con las obligaciones contraídas por el régimen anterior". Tanto el presidente como su secretario de Fomento tuvieron "el mérito ... de [no] recargar al erario" .<sup>13</sup>

Ahora bien, casi la totalidad de la historiografía ferrocarrilera, nacional y extranjera, con la que contamos en la actualidad se ha abocado al estudio de las cuatro líneas más importantes que se construyeron durante el porfiriato; por un lado, es muy poco lo que sabemos respecto de las líneas troncales o locales, y por otro, prácticamente no existe nada en relación con la cotidianidad de su misma construcción.

Los documentos que ahora presentamos, provenientes del archivo del general González, van de 1879 a 1898 y son en total 572, entre telegramas, cartas, contratos, informes, etcétera. Para su mejor ubicación, fueron divididos por estados y por líneas férreas de carácter nacional.

Como la recopilación fue realizada en un archivo particular, en muchas ocasiones los documentos pueden traer información exclusivamente sobre los caminos de fierro, pero en muchas otras el lector encontrará información relativa a la situación particular de cada estado, cada región o aun en torno a los asuntos de carácter estrictamente familiar o privado de la vida del general González o de otras personas cercanas a él. Para que el documento no apareciera mutilado decidimos conservarlo en su integridad, y no sólo publicar lo que se refería a los ferrocarriles, porque insistimos, a riesgo de ser reiterativas, nuestro objetivo básico es dar a conocer la cotidianidad que marcó la llamada "fiebre ferrocarrilera" en la construcción de los ferrocarriles en el país.

Asimismo, la información es dispereja, ya que existen algunos estados para los que

sólo contamos con un documento, y otros para los que la información es muy abundante, pero ello tienen que ver con los ferrocarriles propiedad del general González o con los lazos político-económicos y clientelares del expresidente. De esta manera, la distribución de los documentos que se incluyen y que prácticamente podrían ser todos los que contiene el archivo Manuel González, nos da la siguiente relación numérica:

	<b>Número de documentos</b>	<b>Años</b>
1.- Aguascalientes	3	1882
2.- Campeche	3	1881, 1882
3.- Coahuila	9	1881, 1883
4.- Colima	6	1882
5.- Chiapas	2	1883
6.- Chihuahua	3	1881, 1883
7.- Distrito Federal	6	1882, 1883, 1884
8.- Durango	1	Sin fecha
9.- Estado de México	5	1882, 1885
10.- Guanajuato	6	1882
11.- Salamanca -Valle de Santiago- El Jaral	63	1886-1892
12.- Hidalgo	5	1882, 1883, 1885, 1889
13.- Jalisco	16	1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1888
14.- Michoacán	39	1880, 1881, 1883, 1884
15.- Morelos	12	1881, 1882, 1885, 1886, 1888
16.- Nuevo León	4	1880, 1881, 1883, 1890
17.- Oaxaca	26	1882, 1883, 1885, 1889, 1890
18.- Puebla	5	1882, 1883
19.- Tehuacán - Esperanza	78	1881-1893
20.- Querétaro	2	1882, 1883
21.- San Luis Potosí	21	1880, 1882, 1883, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892
22.- Sinaloa	3	1882, 1883, 1884
23.- Sonora	3	1881
24.- Tabasco	1	1882
25.- Tamaulipas	56	1881-1898

26.- Tepic	48	1880 -1884
27.- Tlaxcala	5	1881, 1882
28.- Veracruz	17	1880 -1884
29.- Yucatán	9	1881-1883
30.- Zacatecas	3	1881
31.- Nacionales	88	1879 -1893

Por lo que se refiere a una parte de los nombres de personas o compañías que aparecen en la antología, para los estudiosos de los ferrocarriles y de la economía durante la dictadura porfirista resultan de sobra conocidos, pues estuvieron ligados a ese desarrollo específico y al económico en general de manera inextricable, como por ejemplo los de las compañías de las cuatro líneas principales a las que ya hicimos referencia; los españoles Delfín Sánchez (1828-1898, yerno de Benito Juárez), Remigio e Iñigo Noriega (1853-1920), Telésforo García (1844-1918); Francisco M. Prida (tío de la esposa de Manuel González) y Gabriel Mancera (1839-1925). O bien, los empresarios Ramón G. Guzmán (1825-1884); Sebastián Camacho; Patricio Milmo (?-1899); Evaristo Madero (1828-1911); Ulises S. Grant (1822-1885), la compañía Read and Campbell, etcétera.

En esta compilación el lector también podrá encontrar otros nombres que con el paso del tiempo se perdieron o se han relacionado más bien con acontecimientos de carácter político, como los de los generales Jerónimo Treviño (1836-1914); Francisco Naranjo (1839-1908); Ramón Corona (1837-1889) y Francisco Tolentino (?-1903), por sólo mencionar a algunos.

Aparte de los gobernadores o jefes militares que por su misma investidura tomaron parte o quisieron hacerlo en la fiebre ferrocarrilera, encontramos otros que participaron y se beneficiaron económica y políticamente de ella, comenzando por el mismo general González y por las personas cercanas a él, como por ejemplo:

- El licenciado Carlos Rivas (1843-1923), secretario particular del presidente, agente oficiosos de México en Europa durante la negociación de la llamada "deuda inglesa", gobernador del Distrito Federal, senador en varios períodos, concesionario de "una cantidad considerable de líneas telegráficas" y de gestor económico, político y familiar del general hasta su muerte. Nació en Guaymas, Sonora, pero él y su familia asentaron su hogar en Tepic. La posición política que logró alcanzar, sobre todo de 1880 a 1884, influyó de manera determinante en la construcción del ferrocarril urbano en su tierra adoptiva, en su conexión con el Ferrocarril Central, (junto con su hermano Luis Rivas Gómez y el jefe político de Tepic, y el coronel Leopoldo Romano); y en la separación de ese cantón de Jalisco para convertirlo en territorio de la federación.

- El doctor Ramón Fernández (1833-1905), originario de San Luis Potosí y

vinculado al general González desde fechas muy tempranas en asuntos de carácter público y privado, Gobernador del Distrito Federal, Ministro Plenipotenciario de México en Francia y senador en varias ocasiones. Casado con Irene Fernández de Arteaga, hermana de Laura Mantecón, esposa del general y consuegro del mismo, pues Manuel González hijo se casó con Guadalupe Fernández. Socio del exmandatario en muchos negocios de carácter privado y representante de los gobiernos de Guanajuato y Michoacán en la obtención de concesiones ferrocarrileras ante el Congreso Federal.

- El general José Montesinos (1839-1895), originario de Veracruz, quien llegó a ocupar el cargo de Oficial Mayor de la Secretaría de Guerra y Marina con el general Carlos Pacheco como su titular. También consuegro de Manuel González por el casamiento de su hijo Fernando González con Laura Montesinos, y a la muerte de ésta con Dolores Montesinos. Administrador general de todos los bienes, urbanos y rurales, del ex-presidente.

- Gumesindo Enríquez, abogado de todos los asuntos del general, ya fueran privados como su divorcio de Laura Mantecón, o de negocios. Ocupó la curul de diputado por varios periodos durante la dictadura porfirista.

- El coronel Cástulo Zenteno quien se vinculó estrechamente con González desde la rebelión de Tuxtepec al encargarse del cuidado de sus hijos mientras duró ésta.

- El general Miguel Orellana Noguera, dueño de la hacienda de la Bolsa y funcionario público en la administración gonzalista de Guanajuato.

- El arquitecto Antonio Rivas Mercado (1853-1927), primo hermano de Carlos Rivas, y constructor de obras públicas y privadas encomendadas por el general González.

- Los hermanos Malo, arrendatario del ferrocarril de Tehuantepec por un tiempo, y Alberto, ambos:

"ingenieros, mecánicos constructores e Importadores de toda clase de Maquinaria, Especialidades, Maquinaria para Minas, Molinos de Harina, Maquinaria para Azúcar, Motores hidráulicos, Máquinas de vapor, bombas y pulsómetros, caracoles, barandales, columnas de fierro, techos y escaleras, etc... Instalaciones completas de: Baños, cañerías de fierro, alumbrado eléctrico, campanas eléctricas, pararrayos, Molinos de viento para bombear, etc., etc... Construcción de toda clase de Madera y Fierro para edificios, puertas y ventanas, pisos, lambrequines, techos de cartón, betuminado de patente, etc., etc... Torneado y calado de madera, Duelas y Molduras".

- Por último, es importante mencionar al español José Domenech, quien tuvo a su

cargo la administración general del ferrocarril Tehuacán- Esperanza y de las negociaciones aledañas a éste: el Molino de San Diego y la cantera de mármol y ónix "La Sorpresa, así como la concesión de construcción del ferrocarril Salamanca-Valle de Santiago- El Jaral, en Ganajuato, que en realidad fue propiedad del general.

Otros nombres que podríamos señalar son los siguientes: Antonio Traslosheros, jefe de telegrafistas; el general Rafael Olvera, gobernador de Querétaro y prestanombre del ex-presidente en la compra del ferrocarril Tehuacán-Esperanza, en Puebla, y el general Jesús Lalanne, gobernador del Estado de México, y antiguo dueño de la hacienda de Chapingo antes de que ésta fuera vendida, en secreto y en abonos, al general González.

Por lo que atañe a la cuestión temática, consideramos que el material que constituye esta compilación brindará la oportunidad de:

- Valorar en su exacta dimensión histórica el papel que jugó el presidente Manuel González en el proyecto más amplio y que abarca toda la dictadura y el proyecto liberal, de alcanzar la tan anhelada modernización del país.

- Rastrear el surgimiento de las élites locales, regionales o nacionales con el apoyo del centro, que da luz al proceso que hace posible la gestación de la burguesía porfiriana.

- Vislumbrar cuáles fueron los problemas, viejos y nuevos, para el cumplimiento de los contratos celebrados, las prórrogas solicitadas, las subvenciones, el suministro de rieles, las tarifas, las negociaciones que tuvieron que llevarse a cabo, las vicisitudes, las intrigas, y la estrecha relación entre negocios y política en el otorgamiento de concesiones, traspasos, y preferencias en la construcción de las líneas férreas entre los inversionistas nacionales y los extranjeros. Para muchos, la forma en que se manejó este asunto conformaba el futuro del país y la explotación de esas riquezas inacabables de las que se creía que México tenía en abundancia.

- Rescatar el impacto, la emoción, que para la población en general implicó en su vida cotidiana verse comunicada por la locomotora y por el telégrafo, y la lucha que tuvo que darse para vencer cuestiones como el clima, los terrenos accidentados, la oposición o no de la gente, etcétera.

- Entrando a algunos de los aspectos que abordan los documentos, resultan por demás interesantes, por mencionar únicamente algunos, las quejas de Evaristo Madero ante lo que consideraba la preferencia del gobierno federal por impulsar el desarrollo de Nuevo León por encima del de Coahuila; los conflictos entre las compañías de Symon y Palmer Sullivan en Michoacán para obtener el traspaso de la concesión estatal, y la confusión entre González y Porfirio Díaz al respecto.

- Asimismo, no puede dejar de mencionarse el extenso y precioso documento elaborado por el español Telésforo García para justificar la necesidad económica, política y de seguridad nacional que tenía el gobierno federal de conservar bajo su propiedad el ferrocarril del istmo de Tehuantepec, o la petición del general Trinidad García de la Cadena para que no se autorizara la construcción del ferrocarril de Aguascalientes a San Luis Potosí pues con ello se perjudicaría a Zacatecas, al no comprender que Aguascalientes era "un niño que pretende acomodarse al traje de un hombre", así como la explotación de los trabajadores en la construcción del ferrocarril Mérida-Peto, o la situación angustiosa de los telegrafistas de muchos puntos de la República por la falta constante de pago.

- También hay que destacar la problemática para reformar la lotería nacional con el fin de allegarse recursos que aliviaran el pago de las subvenciones, o el documento signado en agosto de 1889 en el que se sugiere que Manuel González obtenga una concesión del gobierno federal para construir un ferrocarril llamado del Este Mexicano, el cual iría de un punto del río Bravo, entre Laredo y Matamoros, hasta la ciudad de México, con ramales a la Barra de Jesús de María, Soto la Marina, Tampico, Tuxpan y Veracruz, para ser luego traspasado al coronel Cástulo Zenteno y a las compañías inglesas Puchard Mc Jaggart Lowther y Compañía, o a la Pearson and Son a través de A. Duff Morrison; González obtendría por el traspaso 20 mil libras y el compromiso de la compañía que de ese trato surgiera, de comprar todos los terrenos que éste poseía en Tamaulipas: 202 sitios de ganado, mayor y menor, valuados en cerca de un millón de pesos.

En fin, los asuntos son muchos y muy variados, y no queremos privar al lector de adentrarse en la lectura de tan sugerentes documentos.

*Ciudad de México, 1993*  
*Georgette José Valenzuela*



**INVESTIGACIONES  
SOCIALES**