

BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA



FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

COLEGIO DE HISTORIA

ORÍGENES Y FORMACIÓN DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO.

TESIS PARA OBTENER TÍTULO DE
LICENCIADO EN HISTORIA

PRESENTA

JORGE VILLANUEVA JIMÉNEZ

DIRECTOR

DR. ROGELIO JIMÉNEZ MARCE



Puebla, Pue. Agosto de 2022

Índice

Presentación.....	2
Agradecimientos.....	3
Introducción.....	4
Capítulo 1. Expansionismo y Ferrocarril en los Estados Unidos.....	17
1.1 La largada al oeste.....	17
1.2 Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe y Ferrocarril de Sonora.....	26
Capítulo 2. Crónica ferroviaria con relación en México hasta 1876.....	35
2.1 La Línea México a Veracruz.....	35
2.2 Estadounidenses en el tema ferroviario mexicano.....	41
2.3 Otras concesiones relacionadas al Ferrocarril Central.....	48
2.4 Consideraciones adicionales al capítulo.....	49
Capítulo 3: El Porfiriato: Cuestiones Políticas, Económicas y Ferroviarias.....	53
3.1 El Porfiriato y sus características. 1876-1884.....	53
3.2 La cuestión económica.....	58
3.3 Desarrollo ferroviario del Porfiriato.....	62
3.3.1 Idea general del ferrocarril en el Porfiriato.....	62
3.3.2 Desarrollo ferroviario de 1876 a 1880.....	69
Capítulo 4: Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, Limitada.....	74
4.1 La consolidación.....	75
4.2 Construcción de la Línea México- Paso del Norte.....	88
4.2.1 Elementos característicos de la construcción.....	88
4.2.2 La construcción.....	94
Conclusiones.....	117
Archivos Consultados.....	123
Hemerografía.....	123
Bibliografía.....	124
Referencias hemerográficas.....	131
Ilustraciones.....	143

Presentación

La razón de la investigación es el interés del tema general del ferrocarril, sumado a un gusto personal por el tema. Que sumado a la incógnita sobre el origen de este, nos remontamos al evento que podría considerarse uno de los más importantes en la historia ferroviaria del país, que es el desarrollo y la construcción del Ferrocarril Central Mexicano. Un evento ocurrido en la segunda mitad del siglo XIX, donde nos enfocamos hasta la construcción de la Línea de México a Paso del Norte –Ciudad Juárez- pues la cúspide de aquel logro y el inicio de una época de desarrollo ferroviario como nunca se vio ni con el Ferrocarril Mexicano –cuya línea iba de Veracruz a México-.

Para comprender la razón del Ferrocarril Central, tomamos a analizar los elementos que llevan a su razón tales como los intereses del régimen Porfirista, así como el de capitalistas estadounidenses, ansiosos por llevar más allá de las fronteras los intereses comerciales e ideológicos estadounidenses –entre ellos, se incluye el ferrocarril-. Entonces, entendemos que el origen del Ferrocarril Central, procede del pensamiento expansionista, el deseo de ferrocarriles en ambas naciones como herramienta del desarrollo y progreso, particularmente la necesidad de desarrollar al país en los primeros años del Porfiriato. Algo que se mantiene con cierta vigencia, es el desarrollo económico a través de las vías.

Las complicaciones al realizar la investigación fueron el poder ingresar a un archivo físico por las cuestiones de sana distancia a raíz de la Pandemia por Covid-19, no obstante, fue posible ingresar al Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria de manera complementaria a lo ya obtenido de recursos web. Como historiadores del siglo XXI nos damos a la tarea de encontrar las fuentes de primera mano en recursos alternos para sus explotación mientras el recurso exista, como los que representa la digitalización de archivos subidos a la web, y la obtención de ellos gracias a los esfuerzos de aquellos involucrados en los archivos digitales de la Hemeroteca Nacional Digital de México, la mediateca del INAH, incluso proyectos internacionales de archivos digitales como lo es *Chronicling America*, proyecto de la Biblioteca del Congreso en Estados Unidos; el área de la biblioteca especializada del CEDIF; además de investigaciones y artículos obtenidos de páginas como Scielo, Dialnet, Jstor, entre otras.

Agradecimientos

A mi madre, mi padre, por ser mis primeros educadores, a mi hermano Samuel, sirva de ejemplo mi esfuerzo y trabajo como fuente de inspiración. A mi esposa Aylin, mi hija Diana Lucía, por más exitosa que sea esta investigación, jamás se comparara contigo, mi mayor logro.

A los docentes que me han impartido las materias correspondientes para mi formación: Mtro. Julián Alejandro Andrade Campos, Dr. Miguel Ángel Burgos Gómez, Mtra. Antonieta Castell Quiñones, Mtra. Esther Cuatzon Mora, Dra. Erika Galicia Isasmendi, Mtra. Norma García Jorge, Dra. Lidia E. Gómez García, Dra. Anel Hernández Sotelo, Dr. Rogelio Jiménez Marce, Mtra. María del Carmen Labastida Claudio, Dr. Amado Manuel Cortés, Dra. Josefina Manjarrez Rosas, Dr. Abraham Moctezuma Franco, Mtro. Isidro Mozo Águila, Mtra. Estela Munguía Escamilla, Mtra. María del Pilar Paleta Vázquez, Dr. Juan Alberto Soberanis Carrillo, Dra. Mayra Toxqui Furlong, Dr. Marco A. Velázquez Albo y a todo académico e investigador que no haya podido hacer mención por cualesquiera motivo, sin embargo, los recuerdos y estudios complementan mi formación y han otorgado una nueva perspectiva del tiempo presente y pasado encaminado hacia el futuro.

Un agradecimiento especial al Lic. Román Moreno Soto, Lic. Isabel Bonilla Galindo, y todo personal dentro del archivo del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, así como del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, por facilitarme el ingreso tanto para el Servicio Social, como la accesibilidad al archivo.

Agradecimiento especial al Dr. Rogelio Jiménez por aceptar ser mi director de Tesis y acompañarme en el proyecto que pese a las complicaciones, ha estado para apoyar la investigación, al Dr. Humberto Morales Moreno, por abrirme las puertas al campo de investigación al auxiliarme en sus proyectos que contribuyen a la conciencia histórica y colectiva; al Dr. Alberto Soberanis, por otorgar prestigio y dar recomendación de mi trabajo a investigadores profesionales, siendo na de las puertas de mi experiencia curricular dentro del oficio de la historia; a la Dra. Mayra Toxqui Furlong, no solo por sus cátedras de Mundo Antiguo, sino también por aceptar ser un miembro importante del jurado para esta tesis de investigación y a mi compañero Alexei Otañez, que de él he aprendido el valor de la unidad, colectivismo y la importancia del materialismo dentro de la historia.

Agradecimiento a todos mis familiares y conocidos, maestros desde primaria a bachillerato, así como compañeros que llevo en el recuerdo.

Esta investigación va por cada uno de los individuos interesados en la historia, que contribuya al crecimiento de la conciencia colectiva y nos lleve a ser empáticos con las posturas de cada uno, libre de extremismos y todo tipo de discriminación, basándonos en principios de Unión, Equidad e Integridad.

Introducción

Esta investigación surge de un planteamiento de problema: cuál ha sido el desarrollo ferroviario en México así como el auge del mismo, representado en un momento que es crucial para el logro de ello, y es que la década de los 1880 cuando se consolida la compañía del Ferrocarril Central Mexicano, y junto con la empresa, la consolidación de lo que podemos considerar el proyecto más ambicioso de los ferrocarriles en México, conectando en una línea de México a Paso del Norte, en un tiempo y fuerza de trabajo sin precedentes.

El evento nos hace preguntarnos, ¿Por qué construir un ferrocarril a la frontera con Estados Unidos? La incógnita nos conduce a tiempos más allá de los eventos a los que queremos llegar, separados en dos direcciones: México y los Estados Unidos. Sucesivamente el primer camino se subdivide en dos características, el primero la construcción de un ferrocarril que impulse el desarrollo de México en diversos sentidos: por otra parte tenemos el Porfiriato, pues aquella etapa en la que ha vivido el país, es donde surge el auge ferroviario, y a consecuencia de ellos, conduce al futuro de la red ferroviaria como la conocemos.

Pero para comprender todo ello es necesario, no solamente mirar a la brevedad la historia del desarrollo ferroviario en México desde la consumación de la independencia, sino mirar a los factores externos, puesto que la mayoría de los principales ferrocarriles en el país, se sabe que dependieron de la mano de obra extranjera. Este trabajo representa un análisis y una reflexión que involucra un “más allá” de las fronteras nacionales y un “más allá” del tema ferroviario, que nos hace saltar a la cuestión del desarrollo estadounidense, como idea de nación así como su ideal de expansión.

Por ello es importante tener como raíces del ferrocarril en México, elementos pertenecientes a la nación estadounidense. Y sí mantenemos la hipótesis del Ferrocarril Central, como idea viva de los intereses de estos tres puntos –origen del ideal que forma a los Estados Unidos, Historia del Ferrocarril en México hasta 1880 y el Porfiriato- en el primer punto tenemos concebida la idea que el origen de un ideal nacionalista estadounidense, impulsa al desarrollo ferroviario, que a pesar de estar separado del ideal expansionista, este elemento se convierte en un motor expansionista que aquel país necesitaba para consolidar sus ideales, incluso más allá de sus fronteras cuando cumple la

labor en suelo estadounidense, a donde conduce el Ferrocarril Central como el ejemplo principal. Pero aún, lejos del elemento que llevó a la construcción del mismo, por ello nos detenemos a observar brevemente el origen de la compañía impulsora a la idea del Ferrocarril Central, que dentro de una batalla de distintos hombres estadounidenses a nombre de la civilización y el progreso, por adquirir una concesión en México, tenemos a los hombres del Ferrocarril de Atchison Topeka & Santa Fe.

En el segundo punto observamos brevemente la historia ferroviaria en México hasta la década de los años 1870, donde principalmente se liga la construcción de la obra ferroviaria antes de la línea México Paso del Norte, el Ferrocarril Mexicano. Posteriormente traeremos en el contexto de los primeros años del Porfiriato y sus características que conducen al tema del desarrollo ferroviario en la época.

Con los tres elementos mencionados, estos llegan a un momento en la historia que nos lleva a un cuarto punto, que reunidos llevan al tema en sí del desarrollo de la consolidación de la compañía del Ferrocarril Central Mexicano Limitada.

Entonces podemos decir que el objetivo de esta investigación es el desarrollo de un discurso historiográfico sobre la formación, consolidación y construcción del Ferrocarril Central Mexicano, que abarque desde sus antecedentes -El expansionismo y ferrocarril en Estados Unidos así como la búsqueda de una red ferroviaria en México, el proyecto porfirista-hasta la consolidación de la compañía y construcción de la línea México Paso del Norte, como objetivo principal de la empresa incluyendo el primer viaje de la ruta México-Chicago como la consumación del desarrollo del Ferrocarril central. Esto incluye las cuestiones administrativas que tuvieron que tratarse para dar legalidad a la empresa con carácter independiente –aunque impulsada e influenciada por el Ferrocarril Atchison, Topeka & Santa Fe- tanto en México como en Estados Unidos. Y así, poder obtener una lectura comprensible para cualquier sector de los lectores –historiadores hasta público en general- que adquiriera un interés por la investigación presente. Logrando así, una concientización sobre la importancia del desarrollo ferroviario en nuestro país, como un motor de desarrollo en diversas áreas que ha beneficiado como perjudicado a la nación, con base a la reconstrucción historiográfica de la historia del desarrollo del Ferrocarril Central.

Para la elaboración del cuerpo del texto, se ha decidido dividir en cuatro capítulos los puntos a tratar, cada capítulo representará el análisis de las cuestiones históricas que

representa los elementos pertenecientes a la esencia que conforma el origen del Ferrocarril Central; por ello, los tres elementos que son antecedentes, poseerán un capítulo explicado desde el punto de origen de los mismos hasta el momento del tiempo donde se desarrolla la formación de la compañía. El cuarto capítulo se caracteriza entonces por ser el punto de formación de la sociedad consolidada, mostrando algunos de los elementos característicos, para posteriormente, un análisis de la construcción de la línea principal, objetivo general de aquellos empresarios como políticos, ansiosos por el fin de las obras que lleven a un viaje desde la capital mexicana hasta la frontera con Estados Unidos. Se puede expresar gráficamente la relación de todos los elementos en el siguiente diagrama de Venn:



Los capítulos y elementos se construyeron bajo la lógica de correlacionarse una con otra, así como la centralización de sus objetivos dentro del tema los orígenes que representa la Construcción y Formación del Ferrocarril Central. Las relaciones entre una con otra son: El Expansionismo y Ferrocarril en Estados Unidos se relaciona con la formación de una Red Ferroviaria en México, dentro del ideal expansionista estadounidense, cuando este necesita ir más allá de las fronteras cuando este aliada con el ferrocarril cumplen con la tarea de conectar los territorios nacionales, viniendo a México a fomentar la formación de una red, con la esperanza de conectar la red ferroviaria de ambas naciones en un futuro así como una apertura a nuevas rutas comerciales entre ambas repúblicas, independientemente de los objetivos principales de aquellos promotores; la Red Ferroviaria en México se relaciona con El Porfiriato en una acción urgente por el fomento de una red nacional, manteniendo la idea que el ferrocarril es aquel promotor de la civilización y el desarrollo de una nación, además de poder generar beneficios al régimen oligárquico; mientras que los ideales del expansionismo estadounidenses, relacionados con el régimen en turno, permite a los

promotores estadounidenses establecer exitosamente sus proyectos mediante concesiones que pretenderán favorecer a ambos bandos.

Por último el Ferrocarril Central, posee estas tres características, aquellos intereses estadounidenses por expandirse más allá de las fronteras, promueve al crecimiento de la red ferroviaria nacional con su construcción, y fomenta el ideal de civilización, progreso y desarrollo en favor del régimen porfirista.

La realización de la investigación posee distintos pilares que sostienen la hipótesis de que el Ferrocarril Central Mexicano fue una compañía de origen extranjero con elementos mexicanos, que se desarrolló como un plan para conectar México a través de una red de comunicaciones efectiva que impulsara el desarrollo del país llevando a la consolidación de la empresa con directivos tanto mexicanos, como estadounidenses, siendo así como se desenlazó al primer periodo del ferrocarril central (1880-1884). Los pilares principales de la investigación, han sido los trabajos de Sandra Kuntz Ficker –*Empresa Extranjera y Mercado Interno: el Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)* (1995); *El Proceso Económico. México 1880/1930* (2015); John Henry Coatsworth – *Crecimiento contra desarrollo: El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*, 2 vols. (1976)- y Robert William Howes –*Development of the Mexican railway systems from its early beginings down to 1911* (1970)-; Francisco R. Calderón “V. Los Ferrocarriles, en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México El Porfiriato, La Vida Económica* (1985) Vicente Fuentes Díaz, *El Problema Ferrocarrilero de México* (1951), entre otras, que son investigaciones completas y promueven la información y conocimiento sobre los ferrocarriles de México a los lectores. Secundariamente a estos, habrá más autores cuyos trabajos son necesarios para explicar los elementos en sus correspondientes capítulos.

La obtención de recursos se añaden artículos de revistas académicas obtenidas de sitios como Dialnet, administrados por la Universidad de la Rioja; SciELO; Jstor y la revista digital Mirada Ferroviaria, del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

Los problemas provocados por la Pandemia del Covid-19, llegaron a provocar un obstáculo en cuanto a la investigación de fuentes de primera mano, sin embargo no se ha limitado el recurso esencial para la verdadera fuente de documentación que exige la investigación historiográfica. Las fuentes de la época fueron posibles obtenerse del Centro de

Documentación e Investigación Ferroviaria –cuando el semáforo epidemiológico estuvo en verde-. Sumándose los proyectos en línea de digitalización –especialmente hemerográficos- como la Hemeroteca Nacional Digital de México, la Mediateca Digital del INAH y la hemeroteca Digital Chronicling America, proyecto de la Biblioteca del Congreso de EE.UU. Habiendo explicado lo que en general es el cuerpo de la investigación, iniciamos con la explicación de cada elemento de acuerdo a su capítulo a manera de dar un entendimiento sobre las cualidades pertenecientes a los orígenes y predecesores del Ferrocarril Central.

En el primer capítulo hablamos sobre la expansión del territorio estadounidense y sus ideales, para posteriormente adentrarnos a la cuestión del ferrocarril. Lo primero aquí es ubicar el punto de partida que se toma como el origen del “favor divino” de la nación para permitirse un crecimiento, que proviene desde los ideales Jeffersonistas, hasta las ideas de James Monroe a las que Polk definiría más adelante como doctrina Monroe (Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, p.p. 185-224). Cuyo triunfo nos lleva analizar dichas cualidades que representan aquellos pensamientos con los que se justificaban para la expansión territorial a partir del arrebato de tierras a distintos pueblos, así como la guerra fue beneficiosa para su proyecto supremacista de expansión (Marín Guzmán, 1982, pp.123-15,132-136; Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 240-299).

Tras ello, se empieza a tratar brevemente la historia de los ferrocarriles en Estados Unidos desde el primer posible predecesor de un ferrocarril como conocemos, y como en un principio se vieron en competencia contra las autopistas y las compañías canaleras (Cootner, 1963, p. 484), hasta entrando las décadas de los años 1850, el ferrocarril funciona como instrumento dentro de la expansión cuando el primero se desplaza al noreoeste –medio oeste- (Wolmar, 2012, posición 1716). También se puede considerar en sus principios como fuerza para el desarrollo económico, pero con el paso del tiempo, se secundarizaría como una cuestión de ajustes de innovación externa (Jenk, 1944, p.15), y es el punto donde decimos que termina la tarea del ferrocarril como instrumento expansionista, y que para mantener vigente habría que superar las fronteras nacionales.

Dentro del proceso histórico ferroviario llegamos al punto de la Guerra Civil estadounidense donde describimos de manera breve el papel ferroviario en la guerra, hasta llegar al momento en que se explica porque los servicios trancontinentales partían desde Chicago, que se convirtió en la capital ferroviaria de la nación durante la guerra. (Morison,

Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 488, 501; Wesley, 2018; Wolmar, 2012, posición 1457-1485,1978-1999). Como finalización de la primera parte del capítulo, mencionamos también el comienzo de los proyectos transcontinentales que comienza con la Ley de Ferrocarril es del Pacífico en 1862, otorgados al Union Pacific y Central Pacific, para la construcción del Ferrocarril Trancontinental, unión fue concretada en 1869; siguiéndoles después otros como el Southern Pacific, Northern Pacific, hasta el Atchison Topeka & Santa Fe (Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 455-458; Union Pacific, s.f; United States Senate, s.f ; Wolmar, 2012, posición 3256-3267).

Este último ferrocarril es uno de los responsables de impulsar la formación del Ferrocarril Central, además de personas físicas y/o morales que se incorporan como accionistas – ejemplos que se muestran en el capítulo 4-. Se tiene un análisis general del desarrollo del Ferrocarril de Santa Fe, desde su fundación (American-Rails, s.f), hasta 1880, año en el que se forma la compañía del Ferrocarril Central. Entre las características que rodean al Santa Fe, es que en un principio, se habían empezado los acuerdos para la concesión de un Ferrocarril en el Estado de Sonora, el cual precedía al Ferrocarril Central. Dicha concesión fue otorgada a Sebastián Camacho y Socios (Juárez Lucas, 2004, p.18) y consolidada más tarde en 1879 como la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora (Romo,2019). Que por el contenido analizado, se llegó al punto de deducir que se trata de una “empresa satélite” del Santa Fe.

Por último se destaca la presencia del Sr. Thomas Nickerson dentro del proyecto del Ferrocarril de Santa Fe como el Central, al ser cabeza y líder durante la consolidación de las compañías, suponiendo también la imposibilidad que se produjeran dichos proyectos sin la presencia de este personaje.

El segundo elemento nos conduce a un capítulo dedicado a la Historia Ferroviaria en México desde sus comienzos como nación hasta 1876. Es importante dar una visión de los comienzos del ferrocarril en México hasta el punto en que Díaz logra consolidar un proyecto que resultase efectivo de concretar, pues en antelala, uno se pregunta ¿Por qué de manera tardía funcionó el ferrocarril en México?, y es que la historia oficial jamás mostrara el lado oscuro de la historia nacional ferroviaria. Uno puede tener una hipótesis, teoría y suposición acerca del retraso de la construcción de ferrocarriles que incluyan cualidades como la falta de capital para llevar a cabo un proyecto así, falta de organización, conflictos

internos, etc. Pero para no caer en el equivoquismo, hace falta el análisis que se propone en el segundo capítulo.

Y es que el deseo de un ferrocarril y la visión de los posibles beneficios de aquel medio naciente, circulaban desde que nació la república, pero este no tendría éxito en la primera década de vida del país (Carregha Lamadrid 1996, p.4; Oñate, 1980, p.69). Entonces saltamos al primer intento por consolidar un proyecto en 1837, para un ferrocarril de Veracruz a la Ciudad de México, proyecto que fracasó por falta de apoyo principalmente (Oñate, 1980, p.69; Padilla, 2017; Womack Jr., 2010, p.13). A partir de aquí, se comprende que gran parte de la Historia temprana del ferrocarril en México –en su mayoría-, se centra en el intento por conectar la ruta entre el puerto y la capital a través de las vías. Pero también se consideró en el trabajo otras rutas, entre todas, se encuentra también una línea interoceánica.

Con el avance de la lectura, uno se da cuenta que uno de los factores que se suman al retraso ferroviario son los conflictos externos como internos. Por mencionar solamente, la intervención estadounidense, Guerra de los tres años, intervención francesa.

Cuando hablamos hasta el fin de la construcción de la línea México-Veracruz a manos de la empresa del Ferrocarril Mexicano, (Márquez Martínez & Bonilla, 2014, p.15), incorporamos un ejemplo de competencia en cuanto a la ruta México a Veracruz, tenemos al Ferrocarril de Zangronis, la “Compañía Mexicana del Ferrocarril Veracruz a Puebla por Jalapa y Perote”, que no prosperó por cuestiones monopólicas contra el Ferrocarril Mexicano (Cruz Velázquez, 2008, [pp. 39-41]; Riva Palacios, 1973c. pp. 1-2).

Tras la revisión de los eventos y los beneficios que traería... y a quién traería estos, vamos a la cuestión de relaciones entre México y Estados Unidos, dentro de la rama ferroviaria, cuando los primeros acercamientos entre ambas repúblicas surgen entre los 60's y 70's del siglo XIX, cuando empezaron las negociaciones con William S. Rosecrans con respecto al Union Contract (Pletcher, 1952, pp. 657- 661, 666). Proyecto que se vio frustrado tras la muerte de Juárez y el favoritismo del presidente electo, Lerdo de Tejada, por el proyecto de su rival Edward Lee Plumb, concesión que tampoco prosperó tras el triunfo del plan de Tuxtepec (Knapp Jr., 1956, pp. 17-18; Pletcher, 1952, pp. 670-675).

El siguiente punto representa una revisión de las concesiones del que se consideraran parte de los orígenes del Ferrocarril Central, los cuales son las primeras concesiones otorgadas

para la línea México a Toluca y Cuautitlán, así como la concesión para un ferrocarril en Guanajuato. Para concluir con un último capítulo, dedicado a la visión del ferrocarril y sus características descriptivas así como una revisión a la visión que se mantuvo durante una época anterior al Porfiriato, que debemos considerar relevante para comprender eventos próximos a las fechas en el que se empezó a profundizar sobre cómo tratar los intentos – nacionales como extranjeros- de consolidar y formar nuevas compañías ferroviarias que lleven consigo la construcción, desarrollo y enriquecimiento del país por medio del ferrocarril.

En el tercer capítulo, lo encontramos subdivididos tres partes, que abarcan una visión general de la estructura de la administración porfiriana, centrado en su primera etapa, pasando inmediatamente a las cuestiones económicas que rodearan a su gobierno, y conmenzándolo a relacionar con los aspectos ferroviarios, el cuál se mostrara sus características. En el último punto, subdividido en dos partes, la idea general del ferrocarril en la primera etapa del régimen así como su desarrollo, solamente sus primeros cuatro años -1876 a 1880-.

En la primera parte del tercer capítulo comienza desde la revolución de Tuxtepec así como las características y algunas de sus razones por las cuales Díaz, había justificado el levantamiento, así como una de las cualidades de aquel levantamiento de grupos locales agraviados, que llevaron a la búsqueda y lograron elecciones en 1877 que colocaron a Díaz en el poder. (Lomelí Vanegas, 2018, p. 148; Tello Macias, 2010, p.45).

Dentro las características generales se tomará el tiempo para explicar la conformación de aquel grupo oligaáquico que acompañó a Díaz durante sus mandatos, caracterizados por tres generaciones de oligarcas, entre los que se incluye el grupo de científicos. Cuya estructura de organización era heterogénea, es decir, las cualidades eran dialéccticas al tipo de gobernantes que se seleccionaba acorde a las necesidades del régimen (Guerra, 1991, pp.60-61,64,96-106; Lomelí Vanegas, pp. 161-163,169; Tobler, 113-117).

Además de la estructura, se revisará también cuestiones de la relación con los extranjeros en paralelo con la cuestión de modernización, con la finalidad de una supuesta transformación en beneficio para todo México a través de las ventajas económicas.

Posteriormente, revisaremos de manera breve lo que representa la política de “pan o palo” conocida como *Pax Porfiriana*, que no es otra más que la búsqueda de estabilidad en el país

por medio de una estricta política mediante de un instrumento civilizador para dicho crecimiento –el ferrocarril fue el elemento central-, incluyendo una política de reconciliación entre diversas facciones políticas y sociales (*Confróntes* Matthews, 2013, pp. 23-24,26, Moya Gutiérrez, 2008, pp. 94-95; Tobler, 1994, p. 47, 56-59).

En el segundo punto del tercer capítulo, se mostrará una visión breve y general de las características que comprende la cuestión económica durante el porfiriato, el que también tiene cabida un vínculo con el desarrollo de ferrocarriles en el país (Coatsworth, 1976a, p.44). Entre los principales recursos a este apartado, se pueden apreciar contenidos de autores como Paolo Riguzzi (2010) Sandra Kuntz Ficker, (1995), John Henry Coatsworth (1976a; 1976b) Hans Werner Tobler (1994), entre otros.

El tercer y último punto del capítulo consiste enteramente en el desarrollo ferroviario en el país durante la primera etapa del porfiriato así como la vinculación más próxima como antecedente al Ferrocarril Central y que en primer lugar, se tiene un punto en lo que se refiere a la idea central general de lo que presentaba el ferrocarril, seguido de una visión del desarrollo de 1876 a 1880 del ferrocarril durante el Porfiriato.

Dentro de la idea general del ferrocarril durante el porfiriato, comenzamos con una breve explicación de la estrategia de Vicente Riva Palacio como primer ministro de fomento durante el porfiriato en relación a la construcción ferroviaria (Calderón, 1985, pp. 488-489). Sucesivamente le seguirá la descripción del momento en el que se ubicaban los ferrocarriles en tiempos de Porfirio Díaz, como la postura con los ferrocarriles así como las complicaciones que se fueron superando con el tiempo y así lograr una confianza incluso entre aquellos extranjeros interesados por invertir en ferrocarriles en México, y las formas en qué se constituían las rutas para las líneas.

No obstante, se retoman ejemplos de ferrocarriles nacionales que analizaremos durante la lectura, tales como el Ferrocarril de Hidalgo y los ferrocarriles en Yucatán (García de Fuentes, 1987 p. 145, Menes Llaguno, 2015; Wan Moguel, 2020, p.7).

Se añade también la explicación del método para la obtención de tierras por medio de la usurpación y/o cesión del terreno. Ante el primero de ellos se prestará mayor atención y detalle sobre las prácticas de usurpación y enajenación de tierras (*véase* Coatsworth 1976b, pp. 41-50, 63-64; García de Fuentes, 1987, pp. 144-145; Tobler, 1994, pp. 94-95).

También se dejará en claro cómo se quedarán las cosas para el fin del primer periodo de Díaz, y la sucesión que se marcará con Manuel González –brevemente- en su papel ejercido como presidente y en relación al tema ferroviario, cuyas nuevas legislaturas dejan un privilegio al poder ejecutivo para la selección de elegir las concesiones que mejor se presentaran para el desarrollo ferroviario (*véase* Calderón, pp. 513-514; Kuntz Ficker, 1995, pp. 40-42; Matthews, 2013, pp. 40; Lomelí Vanegas, 2018, pp. 170-172, 174, 176).

En el segundo subpunto de los ferrocarriles en el porfiriato, se revisará de manera breve la situación de la construcción y concesiones de los ferrocarriles en un periodo de 1876 a 1880, comenzando desde la situación ferroviaria después de la Revolución de Tuxtepec y la primera opción de Riva Palacio para la promoción de la construcción de vías en el país (*véase* Calderón 483-491). Sucesivamente se revisarán la concesiones estatales desde el Ferrocarril de Guanajuato, y una revisión breve de alguna de las más importantes vías que se podrían vincular como antecedente de la formación del Ferrocarril central o bien, una línea con relevancia por el simple hecho que pudo construirse una cantidad significativa de vías.

Esta última parte del tercer capítulo concluye con la tercera propuesta de Riva Palacio y también se analiza la obtención de la concesión de la Constructora Nacional Mexicana para una línea de la capital a la frontera norte, inclusión propia del considerado sucesor directo del Union Contract y rival del Ferrocarril Central (*véase* Calderón, 1985, pp. 514-516; Howea, 1970, pp. 88-89, 116).

El cuarto y último capítulo es el mayor de todos y consiste en la formación y consolidación -que es la construcción de la línea México a Paso del Norte-, una vez revisados los antecedentes que marcaron el origen del Ferrocarril Central. Para este capítulo, es necesario hacer una división de dos partes, La consolidación de la compañía y la otra en referente a la construcción de la línea de México a Paso del Norte, esta última se subdividirá en los elementos que caracterizan la ruta por donde pasará la vía y la segunda subdivisión, representará la construcción en sí.

El primer punto implica una observación general desde el debate entre la idea que México debía construir sus vías con sus propios recursos, o bien esta será superada por la urgente necesidad de construir vías, requiriendo la ayuda de capitales extranjeros, y sucesivamente provocó una reacción de oposición que demostraba una postura patriótica no contra el

ferrocarril en sí, sino a cualquier plan de inclusión estadounidense, producidos por los eventos transcurridos de la intervención estadounidense –y como se analizará con profundidad en el capítulo- sin embargo, se cuestionará cómo es la forma correcta de interpretar los elogios de los estadounidenses por los recursos del territorio mexicano así como la forma en que se desean interactuar con las posibilidades halladas en México.

Todo lo anterior, constará de una centralización dentro del tema ferroviario, como un elemento para la civilización y enriquecimiento de las naciones (*confróntese* The Rock Island Argus, 1883, p. 4).

Posteriormente, se revisa de manera breve la administración Gonzalista, ya que es en ésta el momento en el que se construirá y terminará la línea troncal del Ferrocarril Central, dentro de la parte del contenido del primer punto del capítulo, observaremos el rol que correspondía a González cubrir para el regreso de Díaz (Lomelí Vanegas, 2018, pp. 170-176), entre otras características del cual fue pieza clave para los intereses porfiristas como el de los inversionistas estadounidenses del Ferrocarril Central. Hablando por estos últimos, observaremos sus primeras acciones relacionadas con el tema Ferrocarril Central, sus primeros acercamientos a México, y ya más a profundidd, los eventos de formación de la compañía y su mediación legal, primeramente en Estados Unidos – presentación de la Compañía, su organización, sus objetivos de construir una vía ferrea en México, etc.- y después la organización entre la compañía y el Gobierno mexicano para obtener una concesión en México. Incluyéndose dentro del tema, la disputa de ellas contra la Constructora Nacional, y el debate de la vía ancha contra la angosta.

El segundo punto del último capítulo, comienza con los elementos que caracterizan la línea y la razón de su construcción, que implica lo que es el Camino Real de Tierra Adentro – aparte de lo observado en el capítulo 2- se tiene una expectativa de la línea del Ferrocarril Central –incluyendo la supuesta línea interoceánica- (Rand Macnally and Company, 1881), que se fue transformando y modificando más que por las necesidades mexicanas de conectar los principales centros económicos –y por la ausencia de regulaciones específicas- se prefería la construcción del trayecto más corto y rápido a la frontera.

En otras cuestiones tenemos la obtención de materiales como madera, rieles así como la obtención de terrenos; vinculación con el Atchison Topeka & Santa Fe; las ambiciones de

los gobernantes de los estados así como hacendados por lograr conseguir el paso de vías, que llevaron a la modificación del trayecto final.

El último subpunto es la construcción en sí, en la que se observarán los acontecimientos de los años de 1880 a 1884 relacionados en la construcción, visión general del movimiento de los materiales a las zonas en construcción de la vías así como los avances del mismo, los problemas de diversos tipos que se enfrentaron dentro de las obras –tanto la compañía como el Gobierno como cualquier otro involucrado en el asunto-, entre cualquier otro seguimiento de la época o contemporáneo a nuestro tiempo con relación al desarrollo de la construcción de la vía de México a Paso del Norte. Esto incluye también una revisión de los datos económicos correspondientes al año -1884- en el que se termina de construir la línea troncal.

El punto concluye con una breve mención a lo que corresponde el primer viaje dentro de la línea troncal, que también fue parte del inicio de la ruta México a Chicago, puesto que por ello fue el Ferrocarril Central, su línea troncal correspondería la unión de dos naciones a través de los caminos de hierro.

Capítulo 1. Expansionismo y Ferrocarril en los Estados Unidos.

1.1 La largada al oeste.

En este capítulo se hace una revisión breve a los eventos del siglo XIX en Estados Unidos para comprender la razón de su expansión –geográfica, ideológica, económica, etc.- ligada al desarrollo ferroviario. La razón de comenzar de manera breve con los orígenes y reflexión del expansionismo estadounidense, es porque nos debemos guiar por una hipótesis que atribuye razón de procedencia del éxito ferroviario como elemento para la colonización y expansión a tierras no explotadas para los estadounidenses. Sin expansionismo en Estados Unidos no pudo existir el ferrocarril como se conoce, y sin este sistema de transporte no hay desarrollo ferroviario como el que existió en México durante el Porfiriato –hay que ser claros, ciertamente antes del ferrocarril, se hablaba de expansionismo, pero si vamos a hablar del vínculo entre ambos, si no hay expansionismo como se conoce no hay cabida para que el ferrocarril trascienda sobre otro medio de transporte en los Estados Unidos durante el Siglo XIX como conocemos, ya que una de las ventajas del ferrocarril sobre la compañías canaleras por ejemplo, era que podía adentrarse tierra adentro, alcanzando sitios donde la construcción de canales se ven imposibilitados por los costes principalmente, se observará más adelante - . Porque todo procede de eventos históricos que comienzan desde distintos puntos, que coinciden en un destino final que demarcaremos en el desarrollo temprano del Ferrocarril Central. Para ello debemos de partir desde la esencia más pura de lo que representaba la idea del expansionismo, procedente desde los ideales puritanos de nación desde la Guerra de Independencia con George Washington, quién declaraba la intervención de Dios en la formación del nuevo país; Thomas Jefferson proclamaba la actuación de Dios dentro de los acontecimientos históricos incluido la liberación de las colonias norteamericanas, ya tierras estadounidenses que junto con su gobierno, eran la “nación escogida”. (Blanch, 2010, p.125; Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 185-186).

Pronto comenzó la idea de expandir el territorio, con la compra de la Luisiana por 12 millones de francos al imperio francés; las disputas del país de Tecumseh y la supuesta “amenaza india” con la creencia que colaboraban con la corona británica, llevaron al intento de anexionarse el Alto Canadá y una guerra con Gran Bretaña en 1812 y que concluye con el tratado de Gante de 1814; sucesivamente habría problemas con el imperio

Español en 1819, lo que llevó a la adquisición de Florida y territorios del Oregón por 5 millones de dólares (Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 188-189, p.p.203-222).

Con la consumación de la independencia de varios países latinoamericanos, Monroe temía que una expedición de alguna potencia europea llegara al continente (Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 223-224). Ante estos temores se proclamó la política fundamental que lleva su nombre. No se comenzaría a reconocer a las jóvenes repúblicas latinas del continente hasta 1822, y una vez hecho aquello se dictaminó su política, América no debía ser colonizada por ninguna potencia europea. Aquella política fue conocida como Doctrina Monroe, y por vez primera por el presidente Polk apeló y dio nombre a sus principios en la década de los 1850 (Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 223-224; Freidel & Sidey, 2006 como se citó en WhiteHouse.gov, s.f).

Bajo el amparo de la doctrina Monroe, la nación aseguró su expansión territorial robusteciendo el destino manifiesto, cuyos antecedentes van desde el siglo XVI y fue tomada por los norteamericanos, para justificar su imperialismo que discriminaba entre elegidos y réprobos –hombres, razas, naciones- todo esto se suma la reforma calvinista, que desemboca en el capitalismo liberal (libertad) y glorificación de la misma, aquel destino manifiesto se basa en Ideales de John Locke, Calvino y Jefferson (Marín Guzmán, 1982, pp.123-124).

Con el tiempo el calvinismo pasaría de ortodoxo a liberal –laico- (Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 268-271), traduciendo la libertad civil, espíritu comercial y seguridad –de la propiedad y expansionismo territorial- en lo que se conoce como puritarismo. Una doctrina para una minoría republicana demócrata, anglosajona y protestante, llamados a “civilizar y evangelizar” a otros pueblos inferiores como una obligación de “raza superior” (Marín Guzmán, 1982, pp. 125-126).

Una aclaración, no debe tratarse el puritarismo como algo homogéneo, los partidos demócrata y el partido Whig –los dos partidos más importantes del momento- tenían una distinta visión nacionalista, nutridas del puritarismo pero interpretados de formas diferentes. Los demócratas veían el destino del país hacia la grandeza, mientras las familias e individuos incrementaran sus riquezas, y solo un gran número de esfuerzos individuales se

llegaría a un “destino colectivo y nacional glorioso” –sin la necesidad de defender el colectivo- (McKenna, 2007, p. 108, como se citó en Blanch, 2010, p. 128). Mientras que los whigs, defenderían el nacionalismo colectivo, dentro de un sistema de gobierno republicano, vinculado el espiritualismo con las mejoras económicas y sociales a través de los principios de sacrificio y moralidad, haciendo la política nacional “virtuosa y gloriosa” –esta filosofía whig, conservará el laicismo e influirá profundamente con Lincoln durante la Guerra Civil más adelante- (McKenna, 2007, p. 195, como se citó en Blanch, 2010, p. 128)

Las riquezas y tierras se van interpretando como la acción divina demostrada por la expansión territorial junto con sus recursos naturales en pro del desarrollo de la nación de hombres blancos. Las creencias de superioridad racial llevaron al desplazamiento de los indios al oeste del Mississippi, despojándolos de sus tierras con engaños, mientras que por otra parte, al menos en los estados del sur, los esclavistas pensaban que los negros, fueron creados por Dios y entregados a los blancos para servirles. La ortodoxia en el sur fue tan radical que en la década de los años 1850, no existía cabida para el hombre blanco pobre (Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 238-240, 250-256), es decir, si no generas tu riquezas, no perteneces a aquel colectivismo nacional “glorioso”.

Parte de la “supremacía blanca” se complementa tras la supuesta visiones de Joseph Smith, sobre ciertas tribus provenientes de Israel -indios- y que los santos deben rescatar del paganismo, desplazándose al oeste, todos aquellos durante los albores de la intervención estadounidense a México. Cuando este conflicto estalló, se dio por el pretexto de ir a la guerra contra la constitución centralista y la independencia de Texas, del conflicto se debate sobre la acción de incorporar un estado esclavista, aunque para suerte, del territorio anexado, el Estado de California se incorpora como un estado libre, preocupando al sur por la abolición de las prácticas esclavistas, poniendo en riesgo las ganancias del monopolio algodonero. (Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 282-299). La guerra nos demuestra que los estadounidenses habían de tener un interes en las riquezas naturales que provee la nación mexicana, incluso Roberto Marín Guzmán (1982), nos describe que en un momento se propuso anexionar todo México, pero las ideas racistas contra una nación de mestizos que “representaba todos los males del mundo” no lo permitieron. Sobre la anexión parcial, fue gracias a los objetivos de Polk de provocar a los mexicanos con el

despliegue de tropas a la anexada Texas, y habiendo empezado la guerra México –según los estadounidenses- se buscaría humillar al país del sur para imponer los acuerdos de paz, con pretexto que fue necesario para castigar un pueblo que ofendió y agredió –supuestamente- a la nación estadounidense (pp. 132-136). Aquella guerra no dejará por finalizado el expandirse al sur, de hecho, los estadounidenses seguirán mostrando sus anhelos de establecer sus ideales e intereses sobre la nación mexicana, tal como lo demuestra la llegada de los ferrocarriles, aunque el capital yanqui no fue el único, tuvo una gran relevancia para el desarrollo ferroviario en territorio mexicano –del cual se expone más adelante en otros capítulos-.

La relevancia del expansionismo estadounidense para nuestro tema nos permite introducirnos a la historia ferroviaria estadounidense y llegar a nuestro punto clave en el que los deseos de un transcontinental se convierten para algunas empresas, en el anhelo por expandirse a través de nuevos horizontes, y el caso del rumbo de la investigación, podemos llegar a observar la historia del Ferrocarril de Santa Fe y su expansión, que supera las fronteras nacionales, producto del pensamiento expansionista como cualidad de los estadounidenses, producto de la consolidación del destino manifiesto en la cultura de la población.

El ferrocarril en un principio no puede considerarse como parte del movimiento expansionista, los antecesores del ferrocarril no se parecían a como los conocemos hoy en días. Los predecesores más antiguos fueron el llamado ‘gravity road’ -1764- entre el puerto de Niagara y Lewiston, Nueva York, construido con fines militares por el capitán John Montross; mucho tiempo después fue un tranvía comercial de vías de madera en 1809, llamado ‘Leiper’s Railroad’. (Library of Congress, s.f). Los primeros intentos de ferrocarril se dieron en 1815, el primero cuando John Steven, un pionero en el ferrocarril, contactado para construir una línea que conectara con los grandes lagos; seguido de una carta de ferrocarril dirigida al *New Jersey Railroad Company*, para una línea que fuera del río Delaware cerca de Trenton y conectara con el Río Raritan –ambos en el estado de Nueva Jersey- aunque no tuvo éxito en atraer inversionistas que respaldaran el proyecto (Library of Congress, s.f; Wolmar, 2012, posición 537-543). Para el desarrollo de la producción ferroviaria, provenía del producto del crecimiento demográfico que se dio en Estados Unidos que llevó a una demanda de recursos –como madera para construcción y

combustible, llevó al agotamiento de los bosques cercanos, lo que obligó a recurrir a zonas más distantes. Otro recurso fue la hulla o carbón, que para la década de 1820 multiplicó sesenta veces su producción siendo que, de 1820 a 1825 su precio cayó un 40%- (Cootner, 1963, pp.484-485). El ejemplo de este último, se toma con la llegada del que se considera el primer ferrocarril comercial completado en 1826, el ‘Granite Railway’ tenía tres millas de distancia y conectaba una cantera en Quincy, Massachussetts con un muelle en el puerto de Boston, los tres vagones que podía transportar iban sobre rieles de madera protegidas por capas de hierro. (Wolmar, 2012, posición 537-543). En un principio los ferrocarriles se distribuían los peajes entre autopistas y canales, en donde su ocupación se daba conforme a los costes por el uso del transporte fuesen más bajos, al menos hablando del ferrocarril, los costos de construcción podrían ser independiente de la pendiente –construcción de rieles sobre elevaciones -, mientras que los costos del canal aumentarían por el costo de esclusas –la subida y bajada total significaba un gasto adicional- y por ello se utilizaban los primeros ferrocarriles exclusivamente para transportar carbón de minas en colinas donde el transporte era cuesta abajo. Otra razón por la que en un principio los ferrocarriles eran limitados, se debía al alto precio de hierro. (Cootner, 1963, p. 484). Se suma que los primeros ferrocarriles eran impulsados por tracción animal, y no se empezarían a utilizar las primeras locomotoras de vapor hasta que en 1829 se realizó el primer viaje en locomotora con la *Stourbridge Lion*, que fue importada desde Inglaterra y cuyo funcionamiento le fue encargado al ingeniero Horatio Allen, el mismo quien se le encomendaría la tarea de la construcción de la primera locomotora construida en los Estados Unidos, *Best Friend of Charleston*, construida en la fundidora de West Point, Nueva York, llevada en barco hasta Charleston y puesta en operación en 1830 para el ferrocarril Charleston & Hamburg (Wolmar, 2012, posición 550-556, 590- 604). Otro importante elemento para el desarrollo locomotor en el ferrocarril estadounidense fue cuando Mathias W. Baldwin –principal constructor de locomotoras estadounidense y cuya empresa se convertiría en el mayor productor mundial de motores- es contactado por agentes del Germantown and Norristown Railroad –entró en operación el 16 de junio de 1832- impresionados por su locomotora de vía circular de un museo local en Filadelfia, le solicitaron construir una locomotora que entró en operaciones el 23 de noviembre de 1832. Baldwin perfeccionó su máquina, y llegó

a correr hasta una velocidad máxima de 28 a 30 millas y llevar cuatro vagones cargados y completar la línea en 28 minutos. (Ushistory, s.f; Wolmar, 2012, posición 965-984).

Los proyectos para ferrocarriles de largas distancias, comienzan a finales de la década de los años 1820. Dos ejemplos relevantes para el desarrollo ferroviario e inicio de una expansión estadounidense, podemos comenzar por mencionar el ‘Baltimore & Ohio Railroad’, proyecto de una línea de doble vía de 380 millas que conducía de Baltimore – ciudad portuaria de Maryland- hasta Wheeling, ubicado en lo que hoy es el estado de Virginia Occidental, su carta de ferrocarril fue otorgada en 1827 por la legislatura de Maryland, y su construcción comenzó en 1828, y concluyó hasta 1852 (Wolmar, 2012, posición 564-596). Aunque el primero no se compara con el siguiente ejemplo, era mucho más amplio. El ‘New York and Erie Railroad’ o simplemente, ferrocarril Erie, se convirtió en el primer ferrocarril de larga distancia del país, el proyecto fue presentado por William C. Redfield como el *Gran Ferrocarril*, su construcción comienza en 1832 en Nueva York y concluiría con 433 millas en Dunkirk en las orillas del lago Erie en 1851. Con el tiempo sus líneas llegarían a Chicago. (Railway & Locomotive Historical Society, 1974, pp. 5-6; Wolmar, 2012, posición, 1150-1169).

En resumen del inicio de los ferrocarriles en Estados Unidos, comenzó con un avance veloz, aleatorio y sin supervisión de los estados, produciendo líneas cortas poco rentables, la competencia contra las compañías de canales llevó a algunas vías parcialmente terminadas al abandono. Además antes de la década de los 1850 el gobierno subsidiaba indirectamente a las compañías y el aporte de estudios de rutas, que eran realizadas por el ejército. Otros fondos para las compañías, provenían de la extensión de crédito de los bancos estadounidenses y de las divisas proporcionadas por inversiones europeas. Aunque también algunas acciones ferroviarias se vendieron con descuentos para residentes locales -, estos último por lo regular se otorgaban a cambio de terrenos, servicios legales y legislativas, crédito bancario o como bonificación para la venta de bonos. El costo original del capital monetario para los ferrocarriles estadounidenses es imposible calcularlo en términos reales, esto se debe que los registros de aquellas organizaciones se extraviaban de forma conveniente (Jenks, 1944, p.8; Library of Congress, s.f).

Tras llegar a la década de 1850, se transforma la filosofía del objetivo ferroviario y se unifica el expansionismo con el desarrollo ferroviario cuando se desplaza a las llanuras del

noroeste, es decir, lo que hoy conocemos como el medio oeste (Wolmar, 2012, posición 1716) –la región del medio oeste representa desde Ohio hasta el estado de Nebraska e incluye a Dakota del Norte, Dakota del Sur, Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Michigan, Minnesota, Missouri y Wisconsin (Embajada de los Estados Unidos en Argentina, s.f)-.

La primera línea del oeste sería el ‘Illinois Central Railroad’, cuya construcción inició en 1851 y concluyó su fase inicial en 1856, con más de 700 millas –entre la línea troncal y sus ramales-, se convirtió en el ferrocarril más largo del mundo en su época, su línea principal era hacia el sur desde Galena, Illinois, corriendo en paralela con el río Mississippi hasta Cairo, en el mismo estado, en la confluencia entre el río Ohio y el primero ya mencionado (Wolmar, 2012, posición 1716-1726). Este ferrocarril conectaba el sur con el Noroeste, gracias al comercio del algodón, que fue desplazado cuando el noroeste se volvió autosuficiente, virando su vista a las tierras del oeste, y los ferrocarriles desplazarían poco a poco al medio oeste, conectando sus granjas con las ciudades, y cambiando la relación económica Sur-Noroeste a Este-Oeste. Estas transformaciones llevarían a los estadounidenses a confiar en el uso ferroviario para la expansión hacia el oeste y explotación del mismo, trayendo consigo la concepción de la ambiciosa idea de un ferrocarril transcontinental cuyas exploraciones comenzaron en 1854. El lado negativo que provoca la expansión es la invasión y robo de tierras a los indios, privándoles de sus territorios y llevados a reservas federales. Fuera del problema, los ferrocarriles demostraron su importancia en cuanto a llevar el transporte a áreas que sin él, no hubiera tenido existencia comercial. El ferrocarril constituye un caso de rentabilidad creciente, con características especiales que le dan un giro decisivo a su impacto en la estructura económica, sus costos sociales por unidad de tráfico disminuyen rápidamente con la densidad de tráfico –a mayor uso del medio ferroviario, menores los gastos-. (Jenks, 1944, p. 13; Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 305-308).

Aunque el ferrocarril colaboró en generar ingresos reales y participar en la expansión, no equivale a una fuerza para el desarrollo económico –o al menos lo fue al principio-. En la estructura económica, el impacto del ferrocarril como empresa en funcionamiento fue más decisivo en los primeros años de expansión. Con el tiempo se reforzó la tendencia polarizada del ferrocarril, los centros urbanos se convirtieron en metrópolis, y el rendimiento de los ferrocarriles derivados del aumento de la densidad tendieron a aumentar

a un ritmo cada vez menor que convirtieron gradualmente más en una cuestión de ajuste a las innovaciones externas que en una fuente primaria de perturbación de la estructura económica (Jenks, 1944, p.15). Lo que indica, que el ferrocarril era una fuerza económica ya que estaba ligada al expansionismo, y cuando no queda tierra por abarcar, la estructura económica estadounidense se transforma, y el ferrocarril pasa a un elemento secundario cuando concluye su tarea como contribuyente a la expansión de los intereses estadounidenses, lo que conduce a la búsqueda de traspasar las fronteras nacionales, para continuar con la expansión ferroviaria –la expansión ferroviaria en México-.

Los conflictos entre norte y sur por el tema de esclavitud y el debate sobre la admisión de nuevos estados bajo ley esclavista llevaron a condenar al país estadounidense a la guerra civil, los Estados Confederados se habrían consolidado el 8 de febrero de 1861, antes de que Lincoln comenzara su mandato el 4 de marzo del mismo año. El 12 de abril comienza la guerra con el bombardeo confederado a Fort Sumter (Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 319-327). Los ferrocarriles en aquella guerra jugaron un papel muy importante, al formar parte de las campañas, transporte de personal y víveres, llevaron también a la creación de poderes para el presidente en el ferrocarril y su control así como la consolidación del ferrocarril militar en Estados Unidos, los ferrocarriles del sur fueron los que más sufrieron en la guerra debido al inferior número de millas construidas comparadas con el norte, así como la variedad de anchos de vía y el no estar conectados, retenía demasiado el transporte de tropas como víveres (Civil War, s.f.). La primera batalla en la que se utilizó el ferrocarril como elemento táctico fue en julio de 1861, la primera batalla de Bull Run, las vías involucradas serían de la compañía de ‘Manassas Gap Railway’ y ‘Orange & Alexandria Railroad’, aunque el primero jugó un mayor rol táctico y de transporte de suministros y tropas, que llevarían a la victoria confederada (Wesley, 2018; Wolmar, 2012, posición 1978-1999). No definía esta batalla la guerra pero dejaba en claro la relevancia del rol ferroviario en la guerra.

Con el fin de la guerra, podríamos hablar de la consolidación de una red nacional ferroviaria, sin embargo después de que oriente y poniente se conectaran por medio del ferrocarril, los servicios transcontinentales partían desde Chicago -que se convirtió en capital ferroviaria del país en tiempos de guerra-. Dicha ciudad se convirtió en una terminal de transferencia de distintos ferrocarriles –no poseía estación genuina sino terminales y

líneas de carga- de regulación de Massachussets como la tipo Granger. Dichas leyes pretendían darse una regulación, en los precios –debían ser razonables y justos- y la no discriminación, los dos tipos de ferrocarriles eran incompatibles unos con otros en el propósito y desarrollo financiero (Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 488, 501 ;Wolmar, 2012, posición 1457-1485).

Sobre la unión del oriente como occidente, se alcanzaría la visión del proyecto transcontinental, que ya habiendo dicho que sus orígenes del debate sobre anhelada vía son desde la década de 1850, fue el presidente Lincoln quien firmó un acta de proyecto del Ferrocarril Transcontinental, el 1 de julio de 1862 –Ley de Ferrocarriles del Pacífico- , autoriza a dos compañías ferroviarias a construir la línea, Unión Pacific construiría al oeste del río Missouri, mientras que el Central Pacific, estaría autorizado a construir una línea al este de Sacramento, California. Los ferrocarriles habrían concluido la línea el 10 de mayo de 1869, con la ceremonia de ‘Golden Spike’ en Promontory, Utah (Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 455-458; Union Pacific, s.f; United States Senate, s.f).

Otros transatlánticos se formarían con el paso del tiempo, tales como Southern Pacific, que iba de Nueva Orleans a Los Ángeles, California, producto de cuatro empresas pertenecientes al Central Pacific que dependían de la construcción de vías para pagar deudas incurridas en la construcción del transcontinental original; Northern Pacific, que corría del lago Superior, atravesando Dakota, las aguas del río Missouri, las montañas rocosas hasta el Pacífico –este ferrocarril estaba desvinculado con Union, Central y Southern-; el Atchison Topeka & Santa Fe del cual hablaremos pronto- y el ‘Great Northern’, aunque este último es el más joven de las cinco compañías y llegaría hasta 1893 al Pacífico (Wolmar, 2012, posición 3256-3267; Morison, Steele Commager & Leuchtenburg, 1999, pp. 455-458) .

Para completar información general ferroviaria en Estados Unidos, podemos tomar en cuenta del anuario de McCarty, y el interesante avance de construcción de vías en Estados Unidos desde 1830 –registra 37 kilómetros- hasta los años 1880, cuando se construyeron 150,563 kilómetros de vías construidas, y 202,224 kilómetros para 1884 –año en que se completó la línea México Paso del Norte, como veremos más adelante- y hasta 1866 con 222,558 kilómetros. Con el mayor aumento anual de vías construidas para 1882 con 18,658

kilómetros, respaldan la importancia del ferrocarril como fuerza motriz del desarrollo nacional y expansionismo de ideales estadounidenses. Si tomáramos solamente el último dato, el total de vías en México para 1887 solamente representa casi la tercera parte de dicho aumento anual -seis mil kilómetros- (El Ferrocarrilero, 1887, p.23),

Para complementar la sección de expansionismo y desarrollo ferroviario en Estados Unidos, sería importante un espacio para revisar las estadísticas y otros datos económicos que hicieran falta, por desgracia, la ausencia de los mismos es debido a la falta de información existente, recapitulando que el costo original del capital monetario para los ferrocarriles estadounidenses es imposible calcularlo en términos reales, por el extravío de los registros de aquellas organizaciones, así como las cifras de toneladas-millas y millas- pasajeros antes de 1890, son imprecisas e incompletas. Produciendo un problema al momento de desarrollar comparaciones que puedan dar soluciones al problema histórico así como imposibilita el poder adentrarse por la cuestión económica dentro del ferrocarril estadounidense (Jenks, 1944, pp. 8, 12).

1.2 Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe y Ferrocarril de Sonora.

No podemos hablar sobre la historia del Ferrocarril Central Mexicano –la construcción de su línea principal- sin hallar los precedentes y analizarlos en contexto a la explicación del porqué del tema. Y es que el *Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe*, es el predecesor y razón de la consolidación de la compañía del F.C Central, pero antes de la compañía que nos dimos por objetivo estudiarla, debemos enfocarnos también en lo que fue el primer intento de la compañía en incursionar en suelo mexicano, y que en paralelo al F.C Central, se consolidó el *Ferrocarril de Sonora*. Una compañía que podríamos considerarla como pariente del Central Mexicano respecto a lo siguiente: ambas fueron impulsadas por el FC Santa Fe, y se consolidaron gracias a las personas al mando del ferrocarril estadounidense y la oligarquía porfiriana.

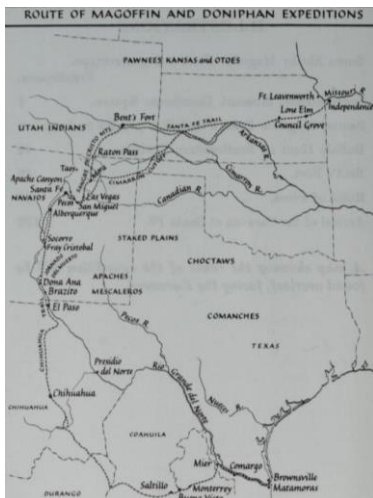
El Ferrocarril de Santa Fe surgió en el estado de Kansas en 1859, aunque incorporada hasta 1860, bajo el nombre de *Atchison & Topeka Railroad Company*, su fundador fue Cyrus K. Holliday, y se habría rebautizado su compañía con el nombre de *Atchison Topeka & Santa Fe* el 3 de marzo de 1863, y se habría autorizado emitir 1.5 millones de dólares en acciones y su organización era restringida. La supervivencia de este ferrocarril se debe a que fue incluido dentro de la ley de ferrocarriles del pacífico –la misma que Lincoln firmó en 1862.

No sólo incorporó al Union Pacific y Central Pacific-, que le otorgaba la obtención de terrenos que le dio cierta liquidez a la compañía. Su construcción no inició sino hasta el 3 de octubre de 1868 en Topeka, Kansas, y se dice que apenas contaba con 7 millas para 1869 (American-Rails, s.f; Editors of Encyclopaedia Britannica, s.f.; Gosper & McClintock, 1879, p.1 ; Kuntz Ficker, 1995, p. 57). El anterior número de millas debe referirse al comienzo de aquel año, ya que para el mismo año el periódico, *The Phoenix Herald* publica una breve “historia” del AT&SF, donde se registraron 28 millas en 1869; 34 millas en 1870 ; y 75 millas en 1871 respectivamente. Y en el años siguientes se construyeron 360 millas en menos de nueve meses, y para el 28 de septiembre de 1872, los carros –a través de las vías- circulaban a través del estado de Kansas, y en años siguientes aumentaría su extensión por medio de construcción de vías o arrendando otras líneas por acuerdos no menores a treinta años (Gosper & McClintock, 1879, p.1).

En un comienzo de su historia, la compañía no parecía aspirar a ser una organización modesta, que no pasaría a la historia sino como una de las cientos de compañías férreas que han existido a lo largo de la historia de Estados Unidos. ¿Pero a que se debió el cambio? Los socios que anteriormente representaban hombres del este del país y capitalistas de Nueva York –su primer gerente fue William M. Gaylord- que aparecieron con el tiempo fueron desplazados por los intereses de grupos procedentes de Boston hacia 1868 – coincidiendo con el inicio de construcciones importantes. Poco después se da la incorporación de personajes como Alden Spear, Joseph y Thomas Nickerson, siendo este último miembro de la legislatura de Massachusetts, llega a la administración del comité ejecutivo del AT&SF, pasando a la vicepresidencia y de 1874 a 1880 fungiendo como el presidente de la compañía. Nickerson como los capitales bostonianos fueron dejan en claro su importancia con la expansión presenta el ferrocarril AT&SF, y para 1883, los accionistas bostonianos representaban el 96% de acciones adquiridas de la compañía, seguidos en su minoría por accionistas de Nueva York y Chicago-, y al menos la familia Nickerson con 25,000 acciones en 1883. (Gosper & McClintock, 1879, p.1 ; Kuntz Ficker, 1995, pp. 58-59) Esto permitió el desarrollo de la compañía y ampliación de su vía a través del país consolidándose como una de las más grandes en el territorio estadounidense para el siglo XIX.

Uno de los eventos que definiría a la compañía sería el tendido de vías en el camino de Santa Fe, un camino comercial entre 1821 y 1880 que conectaba Missouri con Santa Fe, Nuevo México. Y una vez transcurridos los eventos de la invasión a México y la Guerra Civil, se llegó a la disputa por cuál sería el ferrocarril que obtendría el derecho de vía en la ruta -el camino de Santa Fe, fue una ruta comercial para los viajeros, comprendía dos variantes: Raton pass, abundante en agua, pero arduo. Y la ruta Cimarron, más corta y rápida pero con escasos suministros de agua.-, específicamente en Raton Pass, única ruta factible de Colorado a Nuevo México en la época, y por ello se disputó y llevó a las armas y contratación de mercenarios entre el Ferrocarril de Santa Fe y *Denver & Rio Grande Railroad*, el cuál ganó el primero en febrero de 1878. Acortó la distancia de viaje en la ruta y llegó a Santa Fe en febrero de 1880 en la primera etapa de ‘Guerra Ferroviaria’. Otro punto clave fue Royal Gorge donde se libraron batallas donde dos miembros del Santa Fe perdieron la vida y sus trenes asaltados y vandalizados. En Boston se dio la disputa legal por el derecho a vía y en febrero de 1880 se le concedió el derecho de paso al Denver & Rio Grande (National Park Service, s.f.; Wolmar, 2012, posición 3216-3230).

A continuación, una imagen del camino de Santa Fe. Ruta que fue aprovechado por el AT&SF para el tendido de sus vías, acortando la distancia efectiva del Santa Fe. (National Park Service, s.f.).



Route of Macgoffin and Doniphan Expeditions (Drumm, 1982, p.[viii])

El ferrocarril de Atchison Topeka & Santa Fe poco a poco se fue acercando a la frontera con México, llegando primero a Deming, Nuevo México y posteriormente a un acuerdo con el Southern Pacific para alcanzar el Pacífico a través del estado de California (Wolmar,

2012, Posición 3270). Compararemos dos mapas que nos muestran la evolución de la vías del Santa Fe a continuación.



(Map showing the Atchison, Topeka and Santa Fe railroad system: with its connections, 1885).

En el primer mapa, observamos que las vías en México fueron primero que la conexión al Pacífico que dentro de los Estados Unidos, demostrado en aquel tramo es lo que corresponde el *Ferrocarril de Sonora*.



(Williams, 1888).

Este segundo mapa nos da una referencia sobre la llegada tardía del Santa Fe al Pacífico del lado norte de la frontera, por medio de un acuerdo entre el Southern y Santa Fe que dataría

entre 1885 y 1888 –mucho después que la consolidación del FC Central y conclusión de su línea troncal, como observaremos más adelante-.

Nickerson debía poseer una ambición visionaria como para querer incursionar más allá de los Estados Unidos, priorizando la llegada al pacífico vía Sonora, antes que un acuerdo para alcanzar el mar por la costa de California. Y está demostrado en cuanto hablamos de la relación que tuvo el AT&SF, no solo con la construcción del F.C Central, sino de la vinculación de aquella compañía con la consolidación del Ferrocarril de Sonora, a su vez es el primer intento de Nickerson por consolidar una compañía que llevara a beneficiar al AT&SF fuera del territorio estadounidense.

Si bien, Nickerson, expresó en una entrevista, su satisfacción cuando se le preguntó sobre los progresos del AT&SF –construcción de una milla por día-, exaltando también las ganancias económicas del ferrocarril, así como las relaciones que tiene la compañía con el Southern Pacific. Lo destacable es que ha manifestado y confirmado que su compañía ha adquirido los derechos de concesión para la compañía del Ferrocarril de Sonora, En una entrevista que dio para Chicago Tribune en el mes de agosto (Perkins, 1879, p.2).

Una vez adentrados en la parte del Ferrocarril de Sonora, es necesario aclarar dos puntos: el primero, el F.C de Sonora pensado para que el AT&SF pudiera conectar al Pacífico desde México, suponiendo que le daría una ventaja a la compañía de Nickerson frente a otros ferrocarriles rivales; en segundo lugar, es que fue el primer intento del AT&SF por lograr un cometido de los intereses expansionistas de la empresa en México, poco antes que se lograra la consolidación de la compañía del FC Central.

En un momento al desarrollo histórico relacionado con el Ferrocarril de Sonora, se puede apreciar un grupo político de ‘oposidores’, que argumentaban como una amenaza expansionista estadounidense a través del ferrocarril, que implicaba la conexión ferroviaria entre ambas repúblicas, en cierta forma estaría ocurriendo una anexión virtual de Sonora y Chihuahua con los Estados Unidos (Howes, 1970, p.88), que en todo caso se llevaron a cabo los planes para la construcción de la vía.

Los antecedentes más antiguos de una vía que llevara a Paso del Norte, implicaba una línea desde la frontera hasta Guaymas, siendo así que el 15 de julio 1854 se le concedió el privilegio exclusivo a Don Alejandro José Atocha, concesión que nunca tuvo efecto. Le siguió una concesión hasta “Presidio del Norte o Villa del Paso” a la compañía del General

Angel Trias hasta el puerto de Guaymas, obtenida el 15 de abril de 1865 y nulificada por resolución el 6 de agosto de 1866. Tres años después Julius A. Skilton recibiría la concesión. Al final se ratificaría la caducidad de ambas el 14 de enero de 1873 (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1895, p.12)

Otra concesión se otorgó el 17 de junio de 1875, al Sr. David Boy-le Blair para construir una vía y telégrafo desde Guaymas hasta la frontera con Estados Unidos, concesión que había quedado caduca el 12 de julio de 1877, y siete días después -19 de junio- fue traspasada a Sebastián Camacho, quién se asoció con el inglés Robert Rintoul y los estadounidenses David Ferguson y Robert R. Symon, obtuvieron la concesión para la construcción y explotación del Ferrocarril de Sonora, siendo celebrado el contrato el día 12 de octubre del mismo año (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1895, pp. 12-13; Juárez Lucas, 2004, p.18; Pacheco, 1885, pp. 553). Parte de la historia de este ferrocarril puede resultar confusa, primero porque hay argumentos que el día 29 de abril de 1879, fue cuando se forma la *Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora*, con capital suscrito de 1.2 millones de dólares, y cuyos derechos se atribuyen al AT&SF (Romo, 2019) esto no solo corrobora que Camacho había consolidado una compañía con su ya mencionados socios, sino que da hincapié que esperaban la caducidad de la concesión de leBlair, además que en cierta forma pasaría a formar parte de la vía de la compañía estadounidense, considerando que obtuvo el derecho de vía y otros movimientos legales que permiten integrar el FC Sonora como parte del sistema ferroviario del AT&SF- obsérvese más adelante-. Segundo, la compañía estaba formada, el traspaso de la concesión de 1875 se efectuó, incluso se dice que la vía se empezó a construir, no se formaliza una concesión hasta el 14 de septiembre 1880 (Howes, 1970, p.94; Pacheco, 1885, p.p. 553-554; Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, pp. 12-13). Súmese que la lucha por la concesión llegó a ser “disputada” por el Ferrocarril AT&SF y la Saint Louis Transcontinental, presentándose las visitas de sus respectivos representantes al Ministro Zamacona en agosto de 1879, por el interes de una probabilidad de extender sus vías hasta Guaymas, en el Pacífico mexicano (Kuntz Ficker, 1995 p.38), indicando que las pláticas fueron favorables a la compañía de Santa Fe, aunque no parecía necesaria una insistencia ni del Sant Louis o cualquier otra compañía, pues ya se había consolidado la compañía –de Sonora-, así como se desembaarcarían los materiales de construcción en Guaymas el mes

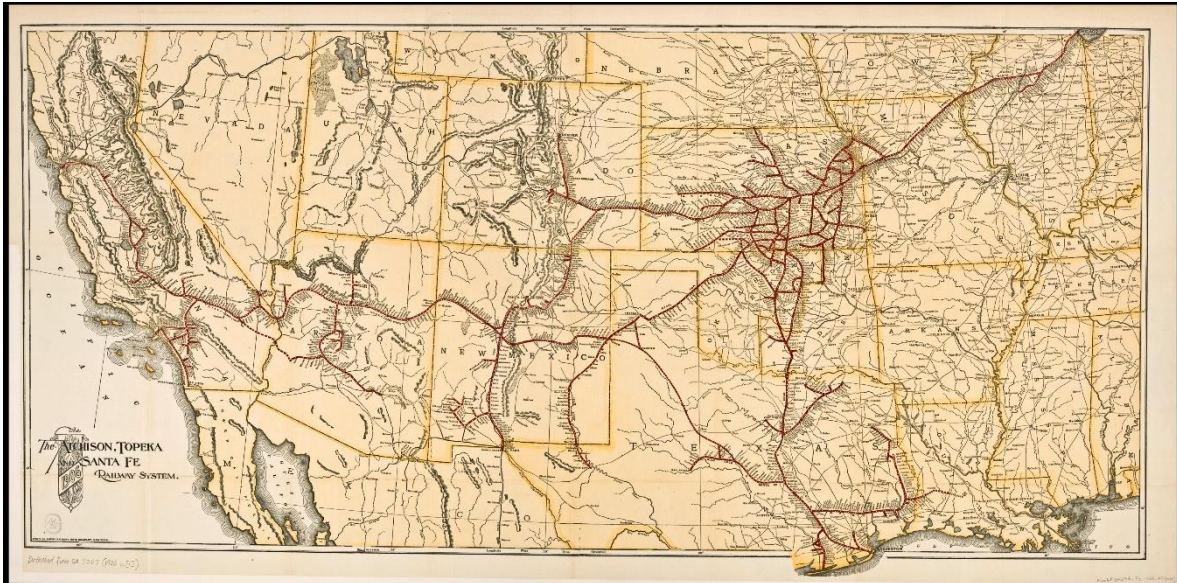
de noviembre de 1879, y la primera locomotora no sería desembarcada sino hasta un año después (Romo, 2019).

El acuerdo entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril de Sonora –refiriéndose en lo que respecta como compañía- era un traslado desde el Puerto de Guaymas a Hermosillo y de ahí a Paso del Norte o un punto cercano, incluyendo dentro de la línea las ciudades de Ures y Álamos. La construcción empieza desde Guaymas y se llega a Hermosillo el 2 de noviembre de 1881, encontrando supuestamente dificultades para llegar a Ures y Álamo, hacia Paso del Norte, cambia la dirección de la construcción por el Valle de Magdalena hacia la frontera norte por el punto más corto posible, provocando que la Secretaría –de Fomento- ordenara la suspensión de las obras por el incumplimiento de acordado en la concesión del 14 de septiembre, generando un debate sobre el nuevo punto al que se deseaba alcanzar, siendo el 16 de septiembre de 1881 celebrado un contrato complementario en el que la línea conectará de Guaymas a Hermosillo y de ahí, a Nogales llegando a finales de Octubre de 1882 con 432 kilómetros y 312 metros de largo, conextando así con las líneas del AT&SF (Day 1880, p.4; Howes, 1970, p.85; Pacheco 1885, pp. 554-555)

Aunque realmente el contrato complementaría solamente añadía el derecho de vía hasta Nogales, aún correspondía a la empresa construir hasta Paso del Norte, cosa que nunca ocurrió y así la concesión de la vía de Hermosillo a Ures y Paso del Norte se declararía caduca el 23 de octubre de 1888, quedando solamente vigente en lo relativo a la línea construida –de Guaymas a Nogales- (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1895, p. 13).

Ahora en lo que respecta la relación entre la compañía del Ferrocarril de Sonora y el AT&SF de Nickerson, es prácticamente una “empresa satélite” ocupada con fines estratégicos de alcanzar la costa del Pacífico en lo que podría considerarse un movimiento arriesgado para su época, el hecho de buscar tales objetivos fuera de las fronteras nacionales. La razón de ello se puede apreciar desde el momento en que la empresa rompa con lo establecido en la concesión sino que hace lo posible para validar sus movimientos hacia Nogales, sumándose el hecho que los hombres del Atchison, si se unieron a Ferguson y Symon dentro de una propiedad conjunta (véase Gosper & McClintock, 1879, p. 2)

En cualquier caso el destino del Ferrocarril de Sonora fue separarse de toda relación del AT&SF, puesto que para el año de 1898 pasaría arrendado a la compañía Southern Pacific, y sería adquirido por la misma para el año de 1911. (Howes, 1970, pp. 87-88; Online Archive of California, s.f.).



Una imagen de las líneas que comprendió el Ferrocarril Atchison, Topke & santa Fe del año 1906 –no incluye el FC Sonora – arrendado al Southern Pacific para entonces-. (Atchison, Topeka and Santa Fe Railway, 1906).

De una forma concluye esta primera parte del trayecto de Nickerson y el AT&SF en sus planes expansionistas a través de suelo mexicano, donde bien sus ambiciones no se detienen, y poco a poco seguirían perfilando un objetivo hacia la Ciudad de México, conectando diversos estados y ciudades durante el camino. No solamente llevaría consigo la infraestructura y capital de la compañía, sino también en su intento por llevar el ferrocarril a la nación mexicana - buscando un legado en México-, llevaría consigo una rivalidad con la compañía de William. J. Palmer, el *Denver & Rio Grande* por México, que en sí, ya era rival de Nickerson y su compañía por el dominio de la región en los Estados Unidos –su rivalidad llegó a tal punto que ambas compañías pudieron llegar a las armas por obtener el derecho de vía de Colorado al Pacífico por el sur- (Kuntz Ficker, 1995, p.61).

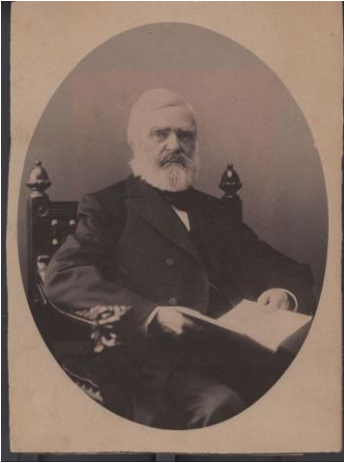
Finalmente, las empresas de Nickerson y Palmer recibirían conexiones durante la primera administración de Porfirio Díaz para la construcción de vías ferroviarias en México. Robert R. Symon, representante de Nickerson, el AT&SF, a nombre de la *Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano* obtendría concesión para una línea de México a Paso del

Norte y al Océano Pacífico, mientras que James Sullivan sería representante de William Palmer y de la denominada Compañía Constructora Nacional Mexicana, se concedería una concesión para la construcción de vía de la capital a Nuevo Laredo (Kuntz Ficker, 1995, p.46). En sí Nickerson y Palmer si llevaron su rivalidad más allá de las fronteras estadounidenses, llevando consigo un elemento más de la historia del AT&SF, así como el FC. Central.

El proyecto ferroviario del Santa Fe, fue producto del capital bostoniano e integrantes del AT&SF. Sin embargo, sí debemos destacar a aquel individuo que integró todos los elementos propios de antecedentes como la obra en sí del ferrocarril central, por el lado de los estadounidenses, es el señor Thomas Nickerson, cuyo carácter llevó al auge al AT&SF así como al mando y liderazgo de distintas compañías, como el propio Ferrocarril Central Mexicano, El Ferrocarril de Sonora y el Atlantic and Pacific (Brown, 1880, p.4).

No podían faltar sus influencias y su propia familia –como ya vimos antes- que llevaran el capital para poder consolidar una empresa cuyas ambiciones eran ir más allá del territorio estadounidense. Sin Thomas Nickerson, realmente resulta imposible pensar que otra persona, asociación o compañía pudo consolidar un monopolio como lo fue el AT&SF, considerando que al haber ejercido como el presidente de la compañía y los posibles nexos entre su familia así como el capital bostoniano, fue crucial para el beneficio económico de la compañía así como su supervivencia. No cabe duda que es una de las piezas centrales para entender también la consolidación del FC Central, pues sin AT&SF no hay un Ferrocarril Central a quien referimos.

Sus atributos fueron reconocidos en su momento a tal punto que en 1872 se planificó un pueblo -y se formó en la misma década, claramente por las obras de construcción del AT&SF- con su apellido en su honor. El pueblo de *Nickerson* se encuentra en el condado de Reno, Kansas (Blackmar, 1912, p. 369).



Thomas Nickerson, entre 1870 y 1880 (Kansas Historical Society, s.f.).

Capítulo 2. Crónica ferroviaria en relación con México hasta 1876

La idea de un apartado que abarque desde los orígenes del ferrocarril en México es un factor de suma importancia para comprender la transformación de las líneas que nos conducen poco a poco a la estructura que formará las líneas del ferrocarril a través del plano geográfico en México en cada gobierno, determinadas por las regiones económicas y los intereses de los gobiernos en su momento, y que en la república restaurada se suman los intereses extranjeros al desarrollo ferroviario –esto incluye los gobiernos de Juárez, Lerdo y el más importante para nosotros, el de Díaz-. En donde los primeros intentos por construir una vía fueron rutas que comunicaran el Atlántico y el Pacífico –un ferrocarril interoceánico y/o ístmico- , y del puerto de Veracruz a la Ciudad de México o incluso buscó atravesar de Veracruz a las costas del Pacífico atravesando por la capital, dando como resultado la consolidación del Ferrocarril Mexicano. La idea para este capítulo es observar cómo empezaron los proyectos, dando seguimiento a los principales proyectos además de los que estén relacionados como antecedentes al Ferrocarril Central.

2.1 La Línea México a Veracruz.

Prácticamente desde la consumación de la independencia, ya se concebía la problemática de mejorar e impulsar las comunicaciones terrestres lo que conduce al pensamiento de dotar al territorio nacional de vías férreas a un país con geografía “enorme y accidentado territorio”, así como conflictos internos y un atrasado desarrollo en las comunicaciones terrestres, reflejada en el estancamiento económico del país (Fuentes Díaz, 1951, p.5). Uno de los intentos por promover los caminos de hierro, fue cuando el presidente Guadalupe

Victoria, publica una convocatoria para la construcción de un camino de hierro que comunicara el Atlántico con el Pacífico a través del istmo de Tehuantepec, sin éxito alguno (Carregha Lamadrid, 1996, p.4). A partir de 1825 se divulgaba la publicación de escritos que exaltaba los beneficios del ferrocarril así como daban por hecho que la ruta más importante para una vía férrea era la ruta México-Puebla-Veracruz (Oñate, 1980, p.69).

De todos los textos o promociones posibles antes del primer proyecto ferroviario en México, destaca *Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mejicanos; su utilidad pública y adaptación al país, como el medio de facilitar la comunicación interna; juntamente como una demostración concisa de los diferentes caminos de la misma clase en Europa y Norte América, que manifiesta sus costos, etc., acompañadas de varias láminas; y dirigidas al pueblo mejicano en particular* (1833) en el cuál, basándose en la desventaja que posee el país comparado con los Estados Unidos de Norteamérica, y en cuanto a la imposibilidad de construcción de canales, se promueve la construcción de caminos de hierro. Particularmente la construcción de una línea de México a Veracruz, incluso se tiene un estimado de costos de materiales y construcción estimándose en cinco millones de pesos de la época. Donde el responsable deberá ser una sociedad de varias personas acompañados de un subsidio gubernamental, justificado en la responsabilidad de generar riquezas al país que por medio del ferrocarril, se convertirá en “una especie de depósito que no dejará de rendir al tesoro nacional [...] y que añadirá al valor del suelo é importe de las producciones de la industria” (pp. 4-5, 8, 12-13).

Durante el periodo 1835-36 en el que una rivalidad de promotores conduciría a la creación de una concesión el 22 de agosto de 1837, durante la presidencia de Anastasio Bustamante, otorga una concesión al comerciante Francisco Arrillaga para construir una línea de doble vía del puerto de Veracruz a la Ciudad de México, buscando la ruta más rápida al Atlántico, y por lo tanto a Europa. Se suma al contrato la responsabilidad de la empresa de construir un ‘camino de travesía doble’ de cuatro carriles a Puebla. Aunque el proyecto fue fallido dado que resultaba individual y poco realista, subestimando las condiciones en la construcción y no reunir capital suficiente, fue lo que llevó a su cancelación en 1839 (Bustamante, Peña y Peña, 1837 como se citó en Gurria Lacroix, 1956, pp. 369-371; Gurria Lacroix, p.417; Padilla, 2017; Womack Jr., 2010, p. 13). La cancelación de la concesión

principalmente fue por la falta de apoyo, es decir, Arrillaga debía aportar un millón de pesos para Hacienda Pública al término de la concesión así como indemnizar a los propietarios de los terrenos adquiridos para la construcción (Oñate, 1980, p.69)

Tras el fracaso de la primera concesión, fue hasta el 31 de marzo de 1842 cuando se le concedió a José de Garay para construir un ferrocarril del Golfo de México al Pacífico en el Istmo de Tehuantepec. El 31 del mismo año, el presidente atendió a la sugestión de los integrantes de la Comisión de Acreedores del Camino de Perote a Veracruz, imponiendo que la línea debía ir de Veracruz hasta el río San Juan, y comprendía de 6 Kilómetros de vía para el 13 de mayo de 1847, significando que la construcción llevó un ritmo muy lento, esto debido a la poca experiencia de técnicos mexicanos en materia de construcción ferroviaria, sumándose que en muchas ocasiones los trabajadores eran gente condenada a trabajos forzados. Una semana después a la fecha –estimación del 20 o 21 de mayo de 1847- , la construcción fue suspendida por los acontecimientos de la intervención estadounidense, siendo hasta 1849 cuando se empezó las obras de restauración y reparación de daños por la guerra. hasta que el 15 de septiembre de 1850 –o 16 según Jorge Gurria Lacroix- se inaugura el primer tramo de ferrocarril de 11.5 kilómetros -13 según Gurria Lacroix- desde Veracruz hasta El Molino, en un viaje ida y vuelta de una serie de carros arrastrados por la locomotora bautizada como *La Veracruzana*, manteniendo una velocidad promedio de 23 millas. La línea sería abierta al público el día 22 del mes y tuvo un costo de quinientos mil pesos (Gurria Lacroix, pp. 417-420; Padilla, 2017; Womack Jr., 2010, pp. 13-15, 22-25, 31-32).

En la década de los años 1850, se refleja un poco más de actividad en el desarrollo ferroviario, cuando Santa Anna crea la *Administración General de Caminos y Peajes de la República* sujeta al ministerio de fomento, la cual quedó a cargo de varios caminos de rueda y tres de hierro: Puerto de Veracruz a San Juan, en el itinerario a la Ciudad de México, otra línea de México a Querétaro y uno de San Luis Potosí a Tampico (Carregha Lamadrid, 1996, p.5), se empiezan a considerar nuevas líneas que conectaran puntos estratégicos para la conexión del territorio por medio de la vía férrea y que se concretaran poco a poco en distintos proyectos. Siendo en 1853, cuando se otorga una concesión al ciudadano británico John Laurie Rickards, para la construcción de un ferrocarril que pasara por Puebla, proyecto que no tuvo apoyo esperado y sin éxito alguno, su concesión fue declarada caduca

el 2 de agosto de 1855 (Padilla, 2017). El mismo día, Santa Anna por establecer un proyecto que fuese fructífero para los ferrocarriles, fue el de una concesión otorgada a los hermanos Leandro y Manuel Mosso, mercaderes y hacendados de Morelos, para la construcción de una vía de Veracruz a Acapulco, atravesando Ciudad de México, cuando Santa Anna es derrocado, pasaría hasta el gobierno de Ignacio Comonfort, que se mantendría la vigencia a la concesión de los hermanos Mosso, que permitiría la creación de una compañía en mayo de 1856, junto con Manuel Payno, pero por problemas financieros, cedieron sus privilegios a Antonio Escandón en octubre del mismo año, y para el 31 de agosto de 1857, se decretó una nueva concesión a nombre de Escandón, para la construcción de la línea México a Veracruz (Oñate, 1980, pp. 74-77; Padilla, 2017).

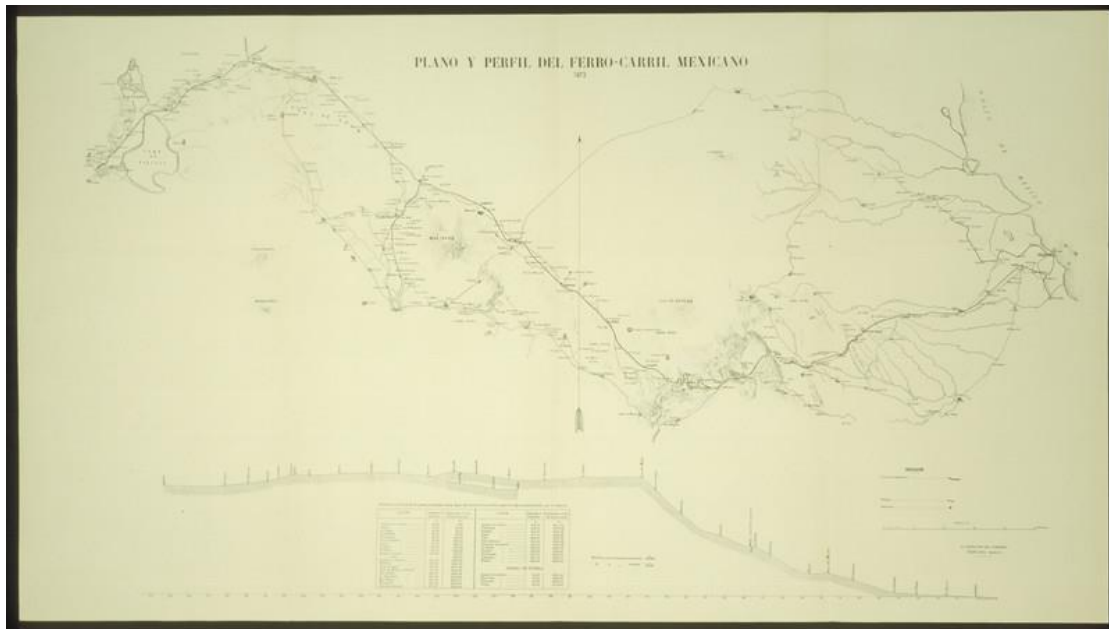
Esta concesión se produce cuando antes ya se había concluido la línea, precisamente el 4 de julio de 1857, la línea México Guadalupe, que no solo proyectaba a conectarse con la línea a Veracruz, sino también llegar hasta Acapulco. Esta línea se le sumaran posteriormente otros ferrocarriles como el de Tacubaya en 1858; Tlalpan, 1865; México, Toluca y Cuautitlán en 1872 (Aguayo, 2016, pp. 6-17; Carmona Dávila, 2021b).

Con el estallido de la guerra de los tres años entre liberales contra moderados y conservadores, fue imposible al gobierno cumplir con las obligaciones que tenía con el tema de los ferrocarriles, provocando la suspensión de las obras.

Los gobiernos conservadores intentaron lograr que la compañía de Escandón continuara con las obras, con resultados limitados, y la situación ferroviaria no encontraría respuesta hasta la entrada del gobierno de Juárez a la capital en 1861, reestableciendo contacto con Escandón, y preparando una concesión para una línea del Veracruz al Pacífico y decretado el 5 de abril de 1861 (Oñate, 1980, pp. 79-80). Esto último nos demuestra que llegó a convertirse en una carrera política la construcción de la vía. Se puede entender de la manera siguiente, régimen que lograra consolidar el ferrocarril, consolidaría también la hegemonía del régimen al menos al influenciar a la ciudadanía sobre la efectividad del gobierno en turno para concretar proyectos.

Con la intervención francesa y la instauración del segundo imperio, Escandón apoyó el ofrecimiento de la corona de México a Maximiliano, y con quién acordó formar una nueva empresa a la cual se otorgaría una concesión. Así, se constituye una compañía en el extranjero ante la imposibilidad de reunir capital en México, el día 19 de agosto de 1864 en

Londres, bajo el nombre del Ferrocarril Imperial Mexicano. Cuando Juárez entra por segunda vez a la capital, el 15 de julio de 1867, los liberales dieron una prioridad a la construcción ferroviaria, tanto así, que se decidió perdonar a Escandón por su colaboración con el segundo imperio, emitiendo una concesión en el 27 del mismo año para la construcción de una vía de Veracruz a Acapulco u otro punto del Pacífico-aunque no se dice más del proyecto del interoceánico más que para otras concesiones que hablaremos más adelante- (Oñate, 1980, pp. 82-83). Escandón y su compañía, el *Ferrocarril Mexicano* se convierte en el encargado de concluir la vía de Veracruz a México, inaugurando el ramal Apizaco-Puebla y poniendo en operación la línea completa de México a Veracruz en enero de 1873 (Márquez Martínez & Bonilla, 2014, p.15). El resultado de la obra completa que demoró en construirse varios años se muestra en el siguiente plano:



(Gallo, 1873).

El FC Mexicano no fue el único intento ferroviario por conectar el puerto de Veracruz con el centro del país, existió una concesión del cabildo de Veracruz al empresario poblano, Ramón Zangronis, la construcción de un camino de hierro del puerto a la ciudad de Puebla, en la según el acuerdo, empezó su construcción el 24 de diciembre de 1865. Donde apenas iban 20 kilómetros de vía cuando cayó el segundo imperio, también se le autorizó en seguir construyendo el 28 de mayo de 1868, un más tarde que el permiso de Escandón. Cuatro meses de la aprobación, Zangronis cedió sus derechos a la “Compañía Mexicana del Ferrocarril Veracruz a Puebla por Jalapa y Perote”, conformada por comerciantes y

empresarios de Veracruz, con el propio Zangronis al mando de la construcción. Fue hasta el 17 de junio de 1875 cuando se inauguraría la línea Veracruz-Jalapa, con 114 kilómetros los cuales solo se recorrían 25 en locomotora, mientras que el resto fue a tracción animal (Cruz Velázquez, 2008, [pp. 39-41]).

El esfuerzo por conseguir una vía concluida, se reserva a la preferencia de los políticos liberales de la época, en aquel entonces la elección recaía en Juárez como en Lerdo, quienes se desencantaron por la compañía de Escandón, mientras que el cabildo veracruzano prefería tener relaciones con Zangronis, que por los problemas contractuales no perduró lo suficiente su proyecto, Vicente Riva Palacio (1873c) denuncia, el contrato entre el Congreso y la compañía inglesa, es rechazado por la sociedad y se considera perjudicial para el erario y para la dignidad nacional, por únicamente representa la voluntad del presidente, convirtiendo el privilegio de la compañía en un monopolio capaz de imponer condiciones para el tráfico entre México y el puerto, y que también perjudicó al ferrocarril de Zangronis, precisamente por las hostilidades del gobierno por la preferencia exclusiva al FC Mexicano (pp. 1-2). Las negociaciones fueron favorables para el monopolio inglés y legitimado por el presidente y el congreso (Riva Palacios, 1873d, p.1), y pese a que se informara sobre una modificación del contrato en diciembre de 1873, para un beneficio de la nación modificando los precios de las tarifas de líneas y el telégrafo (Riva Palacios, 1873e, pp.2-3), no pareció ser suficiente para otorgar un beneficio del uso de la línea México-Veracruz, más allá del ideal liberal de “civilizar” a la nación por medio del ferrocarril. De hecho, el objetivo de un ferrocarril pareciera únicamente beneficioso para la consolidación del gobierno liberal, el Ferrocarril Mexicano costó doce veces más que el estimado de su primera concesión de 5 millones de pesos, estamos hablando de un total de 60 millones estimados, de los cuales más de la mitad fue subsidiado por el gobierno federal (Coatsworth, 1976a, pp.45-46).

A partir de 1873 con la línea México-Veracruz y más tarde en 1884 con el Ferrocarril Central Mexicano, se concentrarían a los servicios y operaciones ferroviarios en Buenavista, logrando el establecimiento de quienes ejercen actividades económicas, como el sitio donde se alberguen los trabajadores vinculados a labores ferroviarias. Las colonias cercanas a la estación, Santa María la Ribera y Guerrero –una existente y conformada por las clases acomodadas de la ciudad y sin relación en un principio al ferrocarril; y otra formada a partir

del establecimiento de la estación, habitada por indígenas, migrantes, obreros y mineros- representan los impactos derivados de la estación, que pasa de un sitio pacífico en los límites de la ciudad a insertarse en la expansión de la ciudad (Ibarra Deras, 2019, pp. 7-8).

El proyecto de la línea de Veracruz a la Capital puede considerarse exitoso, en contraste al proyecto de ferrocarriles en el Istmo, un sitio geográfico históricamente importante que después de la concesión a José de Garay de 1842, le siguen otras tres concesiones: la primera fue del 5 de febrero de 1853 a la Compañía de A.G. Sloo, nulificada en 1857; El 7 de febrero de 1857 se le otorga una concesión a Louisiana Tehuantepec Co. –más tarde en 1866, se cambia el nombre a Compañía del Ferrocarril y Vapores de Nueva York en Tehuantepec- de Nueva Orleans, para establecer una línea ferroviaria como una ruta fluvial aprovechando el río Coatzacoalcos. Prolongándose hasta 1867, fecha en que se declaró caduca la concesión; finalmente el 6 de octubre de 1867 se celebró un contrato con la compañía La Sere, de Nueva Orleans, quedando nulificada el 31 de mayo de 1879. (Fuentes Díaz, 1951 pp. 10-11) Aunque se añade la mención de Calderón dos decretos extras, 1869 y 1874, que no fueron más que “lengua muerta” (Calderón, 1985, p.486)

2.2 Estadounidenses en el tema ferroviario mexicano

Para poder hablar del intento por consolidar un ferrocarril promovido por estadounidenses en México, hace falta empezar por los comienzos de los intereses estadounidenses por establecer una red férrea, no precisamente concentrarnos en el origen de los intereses de una ruta comercial, sino que estos intereses coincidan con el intento de llevar caminos de hierro a México. El registro más antiguo localizado que manifiesta deseos sobre un ferrocarril en México, data del 28 de noviembre de 1845, un extracto de un discurso dado en una convención en Memphis, publicado por el *Richmond Enquirer* (WM. F. & Ritchie Jr., 1845, p.1).

Con lo anterior se suma que al año siguiente, entró en sesión el vigésimo noveno congreso estadounidense, en el cual el senador por Luisiana, Henry Johnson presentó el proyecto de ley para el “alivio” de la Compañía de Ferrocarriles Mexicanos, a la cual también se toma el proyecto de ley presentado por el representante de Alabama Dixon H. Lewis, de Apropiación por Deficiencia, el cual se entiende fue votada y rechazada (Bull & Tuttle, 1846, p.4; “*Congressional Directory for the First Session of the Twenty-Ninth Congress of the United States of America*”, 1846, pp. 20, 22). De cierto modo los estadounidenses

buscaban de una manera u otra penetrar dentro de la dinámica histórica en el desarrollo ferroviario mexicano, y por como los medios relatan, nos deja en una posición de doble pensar, si existe un determinado tipo de apoyo a una o más concesiones –que en aquella época eran las líneas de México a Veracruz y el Istmo, este último es el más probable– donde los estadounidenses tengan un papel relevante en las empresas consolidadas, o solamente es parte de buscar un pretexto para seguir justificando el destino manifiesto a través de la expansión territorial.

En todo caso los albores de la guerra en la que Estados Unidos interviene en suelo mexicano, obligan al proyecto de ley de apoyo a la compañía a ser sustituida por un acta con relación a la guerra venidera promovida por el senador por Nueva York, John A. Dix (Ritchie & Heiss, 1846, p.2; “*Congressional Directory for the First Session of the Twenty-Ninth Congress of the United States of America*”, 1846, p.8).

Durante la guerra de intervención estadounidense, el Gobierno de la nación vecina, a través de su agente diplomático Nicholas P. Trist, mostraban el interés por obtener derechos de tránsito en el Istmo, pretensión formulada durante el Armisticio de agosto, a lo que el gobierno mexicano rechazó (Fuentes Díaz, 1951 p. 11). Con ello han quedado claras las ambiciones estadounidenses sobre México, al proponer el istmo como un acuerdo dentro de la guerra, lo ideal sería el establecimiento de un ferrocarril conector entre el Golfo y el Pacífico. El último registro disponible durante la década, que recalca la ambición estadounidense sobre territorio mexicano dentro del tema ferroviario, surge en el *New York Herald*, en su publicación del 10 de julio de 1849, dentro de una nota que describía las características y recursos que enriquecían a la nación mexicana, se menciona sobre la aprobación de una concesión que el gobierno otorgó para una vía de México a Veracruz, así como la organización de una compañía compuesta por americanos, mercantes, y otras empresas con el objetivo de conectar California con Nueva Orleans y Nueva York a través de una ruta de Veracruz a Acapulco, y que esta atravesaría por la capital, Cuernavaca, para llegar a Acapulco y conectar marítimamente hacia San Francisco, bajo una asociación con el nombre de “Atlantic and Pacific Company” (Gordon Bennet, 1849, p. 1).

Seguramente las organizaciones de transporte marítimo mencionadas en la nota eran aparte al ferrocarril de la concesión de Garay, pues si hablamos de conexiones terrestres interoceánicas, solamente se refiere al ferrocarril, y la única concesión vigente conocida en

el momento, era la concesión de Garay. Siendo pues, que lo único escrito aquí, eran deseos ambiciosos y concisos, más que un verdadero intento de proyecto de ferrocarril por parte de algún estadounidense en papel de promotor ferroviario. Que no se verá años después hasta el Union Contract.

La parte del Union Contract es un punto importante dentro del tema ferroviario, siendo el mayor intento de poner sobre México un ferrocarril influenciado por capital estadounidense, antes de la llegada de lo que son los ferrocarriles de la Constructora Nacional, el Central y secundariamente el de Sonora. También se identifica como la primera lucha entre promotores estadounidenses por construir una línea en México, para beneficio de los intereses estadounidenses y secundariamente los mexicanos. Los personajes principales en este punto son el General Williams S. Rosecrans y Edward Lee Plumb.

El primero de ellos, Williams S. Rosecrans, general del ejército estadounidense y Ministro en México –lo que equivale en ese entonces a embajador- en 1868 y 1869 y de 1868 a 1873 promotor ferroviario en México. Durante sus acercamientos con Juárez y su Gobierno, intentó en todo momento de su estancia la promoción de líneas a puntos hacia el centro de México a partir de Tampico o Tuxpan y Antón Lizardo en Veracruz, incluso recomendó la compra estadounidense del Ferrocarril Mexicano, pero su proyecto más ambicioso fue el de un Ferrocarril desde Tuxpan al Pacífico y con su respectivo ramal a la Ciudad de México. (Pletcher, 1952, pp. 657-659).

Rosecrans presentó una solicitud al 4to congreso para la construcción de un ferrocarril del Golfo al Pacífico, pasando por la capital. Las pláticas se prolongarían hasta el 5to congreso ya como proyecto de ley para la construcción del ferrocarril, la cual se votó el 10 de diciembre de 1870. (*“Ferrocarriles en México: dictamen de la Comisión de Industria de la Diputación permanente sobre las modificaciones pedidas al decreto de 10 de diciembre de 1870, relativo a la concesión de un ferrocarril del Golfo al Pacífico”*, 1872, p. 15: *“Historia de la Concesión del Ferrocarril Proyectado de Tuxpan al Pacífico”*, 1872, p.7). Un año después se dio el visto bueno para llevar a cabo el proyecto de Rosecrans, recibiendo la concesión de los Sres. Antonio D. Richards, Santiago Smith y José [Bremán] para construir un ferrocarril del Golfo al Pacífico, que fue declarada caduca según la ley del 15 de diciembre de 1870 al no presentar fianza de \$200 mil pesos en el plazo de 8 meses a partir de la declaración (Secretaría de Estado y del despacho de Fomento, Colonización e

Industria de la República Mexicana, 1871 como se citó en “*Historia de la Concesión del Ferrocarril Projectado de Tuxpan al Pacífico*”, 1872, p.19).

La concesión se modificó un 4 de julio de 1872, determinando así que la ruta al Pacífico, debía pasar por la Ciudad de México y no un ramal hacia este último, sino incluir ramales que conectaran con ciudades como Pachuca, Querétaro, Guanajuato, León, San Luis Potosí, Aguascalientes, Zacatecas, Guadalajara y Colima (“*Ferrocarriles en México: dictamen de la Comisión de Industria de la Diputación permanente sobre las modificaciones pedidas al decreto de 10 de diciembre de 1870, relativo a la conseción de un ferrocarril del Golfo al Pacífico*”, 1872, p. 15).

Para el proyecto, Rosecrans necesitaba el capital y precisamente, fue a los Estados Unidos mientras se debatía en México la cuestión del subsidio. El éxito para encontrar inversionistas no llegó hasta la intervención de J. Edgar Thomson, presidente del Pennsylvania Railroad, se dirigió al general William J. Palmer, quien había servido en la guerra civil estadounidense a lado de Rosecrans, para la fundación de la compañía de Denver & Rio Grande Railroad bajo las leyes de Pennsylvania, y sería Palmer y su compañía quién llegaría a un acuerdo para el apoyo de su proyecto en México, y que su compañía llegara a El Paso y conectara con las vías del Union Contract, nombre con el que se le conoció al proyecto de Rosecrans en los Estados Unidos. Palmer personalmente visitaría México con el objetivo de hacer estudios preliminares para la construcción (Pletcher, 1952, pp. 660-661, 666).

Las complicaciones para el Union Contract, se presentan con la llegada de otros estadounidenses con el deseo de llevar fuera de la frontera de su nación a su respectivas compañías guiadas por el expansionismo de los intereses estadounidenses, y es que en 1872 llega el representante del International Railroad of Texas, el Sr. Edward Lee Plumb, con la idea de construir una línea ferroviaria desde la frontera en Laredo hasta San Blas en el Pacífico, con ramales en México y Durango (Pletcher, 1952, p.662).

La trayectoria de Plumb en México precede y supera a la del general Rosecrans, que desde 1851 había solicitado convertirse en cónsul en Acapulco o Tehuantepec. Para los próximos tres años se desconoce registro sobre su trayectoria, en 1854 se convirtió en un agente de la Mexican Pacific Coal and Iron Mining and Land Company, más tarde en 1860, llegó a Veracruz como representante de una institución bancaria de Nueva York y en años

sucesivos realizaría otras actividades, hasta la intervención francesa, donde tuvo que regresar a los Estados Unidos, pero sin estar lejos de la escena política, llegó a mantener relaciones con Matías Romero, embajador de México en Washington como con Juárez y su secretario de gobernación, Lerdo de Tejada, establecidos en ese entonces en Chihuahua incluso trabajo en influir en la opinión pública estadounidense en pro del gobierno liberal de Juárez. Con la restauración de la república, Plumb ejerció entre 1867 y 1868 el puesto de encargado de negocios de los Estados Unidos en México, hasta su sustitución por William S. Rosecrans como embajador. En 1871, fue contactado por J. Sanford Barnes, presidente de International Railroad of Texas para contratarlo como su agente en la búsqueda de consolidar un proyecto ferroviario en México, y Plumb sería contratado en el mes de septiembre del mismo año (Knapp Jr., 1956, p.10-14,16-17).

Con la llegada de Plumb y su proyecto, se creó una división en las preferencias por cuál promotor debía construir la vía, Juárez había dado promesas a ambos, aunque claramente la preferencia la tenía Rosecrans y su proyecto, en una carta de Francisco G. Palacio, informaba al general Rosecrans sobre una carta que recibió de Juárez el 6 de febrero de 1872, el cual dictaba apoyo a Rosecrans con su proyecto para el Ferrocarril de Tuxpan siempre y cuando no afectara intereses mexicanos (Palacio, 1872 como se citó en *“Historia de la Concesión del Ferrocarril Proyectado de Tuxpan al Pacífico”*, 1872, p.22)

Con el Apoyo de Rosecrans por parte del presidente, se acordaron los fondos necesarios para la organización de cuerpos de ingenieros, encargados del estudio preliminar de topografías del país, incluso hasta la frontera norte. El primer cuerpo comenzó su estudios en marzo de 1872 había proyectado una vía que atravesara por Paso del Norte a Chihuahua, Parral, Zacatecas, Fresnillos, Lagos, León, Salamanca, Celaya, Querétaro y de ahí dos rutas a México; el segundo cuerpo de ingenieros –junto con Rosecrans y el agente principal de los capitalistas empresarios-. Entraron por Manzanillo y exploraron la línea desde el puerto hasta la capital. Se estimaba que en 1872 se encontraban tres cuerpos de ingenieros en el interior de la república con resultados favorables en sus estudios, menos en lo relativo a los terrenos baldíos que no existen como se habían creído. Lo cual podría hacer la necesidad de modificaciones como en la subvención. (*“Historia de la Concesión del Ferrocarril Proyectado de Tuxpan al Pacífico”*, 1872, p. 23).

Todo tuvo un giro para William S. Rosecrans con la muerte de Juárez y el ascenso de Sebastián Lerdo de Tejada a la presidencia, quien estaba en contra de su proyecto, debatiéndose de octubre a diciembre cuál de las dos concesiones –Rosecrans o Plumb- era la más ventajosa para México. Por ello Palmer, quién se encontraba en esos momentos en Orizaba, viajó a la ciudad de México para hablar con Lerdo sobre la situación, pese a ser bien recibido, el nuevo presidente fue evasivo, intentó retener a José María Iglesias, amigo del presidente, incluso habló con las fuerzas rebeldes de Porfirio Díaz y conspiró para derrocar a Lerdo, sin llegar a ninguna parte, regresó a los Estados Unidos, esperando la próxima sesión del congreso, dejando a Rosecrans a su suerte, y quién con sus propios recursos, buscó alternativas, incluso se le ofreció la posibilidad de combinar su proyecto con el de Plumb, a lo que Rosecrans se opuso. Finalmente el Gobierno de Lerdo le negó al General Rosecrans el permiso para construir su proyectado ferrocarril de vía angosta, además que se dio un incumplimiento del concesionario al requisito de depositar una fianza de 200 mil pesos que estaba estipulado en el contrato. Y al regreso de Palmer el 24 de abril de 1873, percatándose de lo acontecido, Rosecrans renuncia al proyecto volviendo a los Estados Unidos un 15 de mayo y Palmer haría lo mismo diez días después, regresando no sin dejar otros agentes para una campaña publicitaria de largo alcance, que resultaría en la Constructora Nacional –más tarde Ferrocarril Nacional. Cancelado el Union Contract, se optó por remplazarla por la concesión de Plumb (Fuentes Díaz, 1951, p.16; Pletcher, 1952, pp. 670-675)

El 29 de mayo de 1873, se autorizó al representante de International Railroad of Texas Edward Lee Plumb para la construcción de una línea desde México hasta el Océano Pacífico y río Bravo del Norte, no aprobándose. Más tarde el 12 de diciembre de 1874 se celebraría un contrato con Plumb y compañía para la construcción de un Ferrocarril de León al río Bravo, pasando por Lagos, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterrey, aprobándose el contrato un 5 de julio de 1875. La Concesión fue anulada en 1877 con el triunfo del plan de Tuxtepec lanzada por Díaz. Plumb se convertiría en Presidente del Ferrocarril Internacional para 1882 fungiendo como funcionario de la compañía hasta su retiro en julio de 1889 (Knapp Jr., 1956, pp. 17-18; Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1895, p.25-26)

La disputa del Union Contract deja una marca en la historia ferroviaria de México, la concesión de Rosecrans representa la última concesión de una serie de 48 concesiones, en su mayoría infructuosa, otorgadas ente 1837 y 1872, donde solo pudieron establecerse el FC Mexicano y otras líneas pequeñas, así como la de Plumb, una de las primeras concesiones del periodo 1874 a 1880 (Márquez Martínez & Bonilla pp. 15-16) Vicente Fuentes Díaz (1951) enlista algunas entre 1853 a 1870 (*Véase* pp.18-19).

Podemos suponer que Union Contract no fue el único intento que existió en la década de 1870 antes del Central y el Nacional, hay evidencias de una proyección más de compañías estadounidenses por intentar consolidar una vía en territorio mexicano, sin embargo, no pasó a mejores intentos que la lucha entre Rosecrans & Plumb. Y es que existe registro del Sr. Thomas M. Scott de Pensilvania, quien fue presidente del Texas and Pacific Railroad Company –no equivale a International Railroad of Texas- , llegó a tener un cierto interés por llevar la compañía a suelo mexicano, y por ello envió agentes desde 1873 a los estados de Sonora, Sinaloa y Chihuahua (Clarke, 1872, p. 3; The Indiana State Sentinel, 1875, p.1). Los intereses por construir una línea en México se llegaron incluso a proyectar en un mapa que se presentará a continuación:



(Texas & Pacific Railway, 1876).

El mapa revela las intenciones de construir dos líneas con punto de partida desde El Paso, hasta la costa del Golfo de California en Guaymas, mientras que la segunda llegaría a la Capital de Durango, ciudad del mismo nombre que el Estado. Está claro que el proyecto nunca se llevó a cabo, sin embargo, se carece de información respecto al tipo de relación con el gobierno mexicano o si es que existió algún tipo de relación entre el gobierno y la compañía.

2.3 Otras concesiones relacionadas al Ferrocarril Central.

Una vez observado el desarrollo de la línea México a Veracruz –primera línea concluida y uno de los elementos importantes que desarrolló la construcción de las vías del Ferrocarril Central en la División Sur-, así como los primeros intentos estadounidenses por construir vías en México –Union Contract fue el intento más importante antes de las concesiones del Nacional y el Central- valdría la pena observar de manera breve, concesiones de carácter relevante que consideraremos como antecesores a la idea de Ferrocarril Central.

La primera de las dos concesiones que representa uno de los antecedentes más directos para la construcción de vías relacionado con el Ferrocarril Central, son las concesiones que se obtienen para una línea de ferrocarril de México a Cuautitlán, Los primeros intentos de construir la ruta México a Cuautitlán se desarrollaron durante el periodo del Segundo Imperio Mexicano, cuando Maximiliano concede privilegios de la línea a Luis Binel el día 12 de febrero de 1866. Se puede hacer mención secundariamente que el 30 de agosto del mismo año se concedió a Eusebio Soler, el privilegio para construir una línea de San Luis a Tampico, antecediendo a la línea de San Luis del Central. (Comunicaciones y Obras Públicas, 1895, pp. 18, 25; Fuentes Díaz, 1951, p.18)

Para la restauración de la república, se presentó el 10 de octubre de 1870 una autorización a la compañía de Mariano Riva Palacio –Gobernador del Estado de México- , para la construcción de un Ferrocarril de Toluca a México y Cuautitlán, siendo revalidado el 21 de mayo de 1872. El 15 de junio de 1875 se celebró otro contrato, en lo que podría significar como un traspaso o bien cambio de administración, con Martín Bengoa y Luis Méndez, representantes de la Compañía del Ferrocarril México a Toluca y Cuautitlán, para continuar la construcción. (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1895, pp. 18, 25; Fuentes Díaz, 1951, p. 19). Las obras se suspenderían para mediados de 1876, claramente debido a

los problemas suscitados en 1876 por la revolución de Tuxtepec y la incapacidad del Gobierno de Lerdo (Calderón, 1985 p.484).

La siguiente concesión es del Ferrocarril de Guanajuato, cuyos orígenes datan del 5 de diciembre de 1874, cuando los Sres. Sebastián Camacho y José Antonio de Mendizábal y compañía recibieron una concesión para la construcción de un ferrocarril y telégrafo de México a León, la concesión caducó el 26 de diciembre de 1876 (Dublan & Lozano, 1886, p.229; Mildred Escalante, 2009, p. 326; Silva, 1880a, p.1).

Las concesiones de las compañías ferroviarias de México a Toluca y Cuautitlán como la del Ferrocarril de Guanajuato se les darán el seguimiento durante la primera administración porfiriana hasta cuando estas serán traspasadas sus líneas a las grandes empresas estadounidenses del Ferrocarril Central Mexicano y la Constructora Nacional Mexicana.

2.4 Consideraciones adicionales del capítulo.

Antes de pasar al siguiente capítulo es necesario tener en cuenta la visión del ferrocarril y sobre cómo deberían ser sus características para las necesidades del país.

Como se describe a inicios de la década de 1870, las necesidades de desarrollar el ferrocarril en México fue una medida para el desarrollo económico y la restauración de actividades económicas –entre ellas se mencionan que la agricultura y la minería, que según se encontraban en ruinas para aquel entonces-. Para ello se seguía buscando la obtención de un proyecto exitoso para conectar por medio del ferrocarril, el Golfo de México con el Océano Pacífico. Con la finalidad de recibir tráfico de Europa y partes de América hacia Oriente Extremo. (*“Ferrocarriles en México: dictamen de la Comisión de Industria de la Diputación permanente sobre las modificaciones pedidas al decreto de 10 de diciembre de 1870, relativo a la concesión de un ferrocarril del Golfo al Pacífico”*, 1872, pp. 3-6).

Con respecto a la apertura económica y comercio, Juárez en la *Exposición al Congreso de Oaxaca* –en sus tiempos de Gobernador del Estado- argumentaba sobre facilitar la comunicación al extranjero, abriendo caminos y puertos sin “gravámenes ni trabas”, como medio para la estimulación económica. Pasando hasta la abolición de alcabalas, que solo sería posible con la existencia de ferrocarriles (Fuentes Díaz, 1951, pp. 6-7). Desde tiempos más atrás de la apertura de una vía férrea en México, ya se viene anunciando la necesidad de la apertura de capitales extranjeros para el avance del desarrollo del país en sentido económico, y en tema ferroviario también se aplica. Para el desarrollo y crecimiento

económico, hacía falta introducir el capital extranjero, debido a la falta de crédito del que se carecía, pero cuya esperanza se conservaba con la llegada del ferrocarril (*“Ferrocarriles en México: dictamen de la Comisión de Industria de la Diputación permanente sobre las modificaciones pedidas al decreto de 10 de diciembre de 1870, relativo a la conseción de un ferrocarril del Golfo al Pacífico”*, 1872, p.7).

Es un hecho que la iniciativa privada era también una impulsadora en cuanto a desarrollo ferroviario y crecimiento económico se refiere, pero hacía falta complementar los capitales del país con las del extranjero.

Tal como Jorge Gurria Lacroix (1956) nos dice:

La iniciativa privada movió el inicio de tan importante innovación en las comunicaciones terrestres, lo es también que los gobiernos nacionales [...] cooperaron con ella, otorgando concesiones [...] con la patriótica finalidad de hacerlas atractivas a los capitales el país y del extranjero, que de otra forma no se aventurarían en un negocio en ese momento desconocido (p.417).

Aunque no todo el desarrollo ferroviario se debe a la iniciativa privada, sino también a la conciencia del Gobierno en fechas de la administración juarista, se reconoce la necesidad de otorgar subvenciones para la construcción de vías férreas pues una empresa no podría subsistir sin el capital extranjero así como el auxilio del Estado (*“Ferrocarriles en México: dictamen de la Comisión de Industria de la Diputación permanente sobre las modificaciones pedidas al decreto de 10 de diciembre de 1870, relativo a la conseción de un ferrocarril del Golfo al Pacífico”*, 1872, pp. 11-12).

Esto nos lleva a la importancia que se haya aclarado las diferencias en cuanto se refiere que tipo de compañía ferroviaria es conforme a las cualidades de sus partícipes, es decir la procedencia de los capitalistas. Las definiciones son respuesta a lo que se creía en 1872, los mexicanos consideraban empresa extranjera a toda persona que poseyera capital extranjero, lo cual se considera un error, según el folleto citado. El dinero no tiene nacionalidad definida propiamente hablando. Un ferrocarril extranjero es aquel cuyo capital y trabajo, inteligencia o habilidad son importados de otro país al que se encuentra la empresa con privilegio exclusivo para el desarrollo y explotación de una industria particular; en un ferrocarril internacional concurren a convenios o tratados entre los gobiernos que emprenden la obra, que objeto de la empresa; mientras que los ferrocarriles nacionales, son

aquellas empresas que residen dentro de la nación, y puede explotarse sin privilegios exclusivos y son con mano de obra nacional. Estos ferrocarriles seguirán siendo nacionales aunque los dueños del dinero –que utiliza la compañía como activo- tengan otra nacionalidad, las empresas que se establecen en suelo nacional –en el caso de México-, “contraen responsabilidades y obligaciones al emprender y al obtener derechos y franquicias para emprender y proseguir sus trabajos” se asimilan las leyes, explotación industria y a la misma gente del país –México- (*Historia de la Concesión del Ferrocarril Proyectado de Tuxpan al Pacífico*, 1872, pp. 3-4). Los últimos datos pueden ser útiles para tratar cómo evolucionan los términos dados a las compañías ferroviarias comparándolas con las de la primera administración porfirista.

Con respecto a la cuestión de desarrollo y progreso nacional, así como el movimiento civilizador –se veía necesaria la mano de obra eficiente y con experiencia para la explotación de recursos como para el desarrollo y progreso- , el ferrocarril se convertiría en la idea principal e indispensable para alcanzar dichos objetivos. Aquel pensamiento es un reflejo de las observaciones de las prácticas ferroviarias de otros países, y que mejor que el testimonio de uno de los partícipes de aquel desarrollo que el general Williams S. Rosecrans, que en sus tiempos como ministro plenipotenciario de Estados Unidos en México. En su estadía en la capital del país, conversaba con los ciudadanos sobre los medios que proveía la ciencia moderna para convertir “naciones pobres y miserables, en centros de riquezas, poder y prosperidad”. Entre dichos medios, el ferrocarril era el promotor, y que supuestamente a Rosecrans motivaba para ayudar a su establecimiento dentro del país, como la inmigración de capital extranjero a México. (“*Ferrocarriles en México: dictamen de la Comisión de Industria de la Diputación permanente sobre las modificaciones pedidas al decreto de 10 de diciembre de 1870, relativo a la conseción de un ferrocarril del Golfo al Pacífico*”, 1872, pp. 7-9; *Historia de la Concesión del Ferrocarril Proyectado de Tuxpan al Pacífico*, 1872, pp. 5-6).

Un punto importante a relucir es la confianza del Gobierno Liberal, no es a la confianza de la apertura al extranjero, sino la peculiar particularidad de apertura hacia los estadounidenses, que pese a los eventos transcurridos en la intervención, fueron rotos los estereotipos de las acciones estadounidenses, incluso detallando una visión mexicana de la Doctrina Monroe, que supuestamente significaba que cada nación conservara su autonomía,

y que toda nación del continente occidente pueda manejar sus propios negocios sin intervención extranjera de Europa o de ellas mismas entre sí, lejos de ser filibusterismo e intervencionismo estadounidense hacia otras naciones del continente (*Historia de la Concesión del Ferrocarril Proyecto de Tuxpan al Pacífico*, 1872, p. 9).

Para cerrar la observación al tiempo de la historia ferroviaria en México hasta 1876 ligado a antecedentes próximos para la consolidación del Ferrocarril Central, interviene la cuestión del debate sobre el ancho de vía. Para el Union Contract, era prioritario la obtención de una línea de vía angosta, para la obtención de fletes baratos (*“Ferrocarriles en México: dictamen de la Comisión de Industria de la Diputación permanente sobre las modificaciones pedidas al decreto de 10 de diciembre de 1870, relativo a la concesión de un ferrocarril del Golfo al Pacífico”*, 1872, p.14). Considérese que en la búsqueda de concesiones del Ferrocarril Central contra la Constructora Nacional Mexicana, esta última seguiría proponiendo ferrocarriles de vía angosta –como se observará en capítulos más adelante-.

Esto generaría un debate en tiempos de la administración lerdistista que parecía ser favorecida la vía angosta. Dentro del debate, había incluso periódicos involucrados en el tema, *El federalista* estaría en pro de las vías anchas contra *El Siglo XIX*, quién apoyaba la idea de Rosecrans de vías angostas. Se puede resumir entonces las ventajas y desventajas de cada vía, sumándose la visión de la ventaja de vía angosta según la *Asociación Mexicana de Ingenieros y Arquitectos* (Fuentes Díaz, 1951, pp.14-15):

Vía angosta:

- Ventajas: Económicos en costos de producción y material fijo de vía así como en el material rodante, reducción en relación del peso muerto al peso útil, facilidad para el uso de curvas con radio más corto, adaptación del sistema a la orografía nacional y supuesta rapidez en la construcción ante la situación financiera y la urgencia por contar con vías férreas.
- Desventajas: Reducción de la fuerza motriz y de estabilidad en los vehículos, Reducción de la velocidad, Reducción en la carga útil relativa al peso que transporta y precio de transporte alto.

Vía Ancha:

- Ventajas: Aumento de la potencia de tracción y facilidad para subir pendientes, Mayor estabilidad de los vehículos sobre las vías, aumento de la velocidad de tracción, aumento de la carga relativamente útil al paso inútil y disminución del precio del transporte.
- Desventajas: mayor costo económico en la construcción y material fijo, así como el aumento del precio del material rodante.

(Fuentes Díaz, 1951, pp. 14-15).

No es que la vía angosta fuera la opción escogida ni la mejor, pero en un párrafo se muestra los esfuerzos por popularizar la vía angosta hacia la opinión pública, sin embargo, con el tiempo los resultados demostraran –como se observará más adelante- que la mejor opción fueron las vías anchas.

Capítulo 3. El Porfiriato: Cuestiones Políticas, Económicas y Ferroviarias.

Con la perspectiva estadounidense explicada y la revisión breve a la historia del Ferrocarril de Santa Fe, hemos concretado la observación de uno de los puntos cuyos objetivos se enlazarán dentro de la consolidación de la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano – Línea de México a Paso del Norte-, así como podemos proceder a las características porfiristas y sus objetivos el cual buscaron alcanzar a través la construcción ferroviaria. Por ello es importante observar ciertas características que conformaron el Porfiriato, y analizarlas para comprender el papel que juega el ferrocarril para el régimen, esto implica también una observación a ciertas características económicas que se conformaron en la época, así como las características que poseerán los ferrocarriles en la primera etapa del régimen.

3.1 El Porfiriato y sus características. 1876-1884.

Una vez restaurada la república, Juárez pudo ejercer el cargo en 1867, como suplente por haber sido presidente de la Suprema Corte de Justicia –con base al artículo 79 de la constitución de 1857- en tiempos de la presidencia de Ignacio Comonfort (*véase* Fowler 2020, pp. 117-149; Tello Macías, 2010 pp. 40-41). Al reelegirse en 1871, Díaz se levanta en armas bajo el Plan de La Noria del mismo año. Benito Juárez muere en 1872, siendo Sebastián Lerdo de Tejada el sucesor, y quien se reelige en 1875. Una vez más, Díaz se levanta en armas bajo la bandera de la no reelección con el Plan de Tuxtepec del 10 de

enero de 1876. El bando de Díaz acusa a Lerdo de saltarse el sufragio político, a fin de poner a sus amigos en puestos públicos como candidatos oficiales en puestos políticos y utilizándolos como instrumentos políticos para centralizar la república federal y de una formar preparar la reelección que logró. También se le acusaba de favorecer a la compañía inglesa a cargo del Ferrocarril Mexicano a costa del desequilibrio del comercio interior en la república (Tello Macías, 2010, pp. 44-45; Díaz, 1876 como se compiló en Iglesias González, 1998, pp. 486-487; Riva Palacios, 1873a, pp. 2-3; Riva Palacios, 1873b, p.1).

El triunfo del Plan de Tuxtepec de Díaz fue como abanderado de grupos locales agraviados por la centralización de Juárez y Lerdo, esto permite a Díaz convocar a elecciones en 1877, resultando ganador, y tras ello, llevó una amplia política de reconciliación entre liberales jacobinos, moderados e incluso el grupo conservador (Lomelí Vanegas, 2018, p. 148 ;Tello Macias, 2010, p.45).

En el periodo del Porfiriato, el grupo gobernante lo conformaron tres generaciones distintas, en su mayoría nacidos en un periodo de 1830 a 1875. La primera generación conformada por jefes militares –incluidos el propio Díaz, quienes participaron en las intervenciones extranjeras y la guerra de los tres años-; la segunda generación llega a la mayoría de edad después de la victoria de la república en 1867, la situación del país se encontraba en ruinas y con la élite liberal dividida. No participaron en las grandes luchas anteriormente mencionadas y de su infancia conservan un país devastado, en aquella generación se encuentra la mayoría de los científicos positivistas, quienes incurrieron en la política en 1876. La mayoría de aquel grupo apoyó a José María Iglesias, en su carácter como presidente de la Suprema Corte de Justicia, contra la reelección de Lerdo y rebelión de Díaz. Aunque fueran contrarios al plan de Díaz, fueron acogidos dentro de la política de reconciliación y se agruparon en 1878 en el periódico *La Libertad*, cuyo grupo fue amparado por el positivismo y eran la élite intelectual del Porfiriato, también considerándose a sí mismo como herederos de la tradición liberal –entre sus principales personajes tenemos a José Yves Limantour, Justo Sierra, Francisco Bulnes, entre otros- ; existe una tercera generación que nació entre 1865 y 1880, cuando el Porfiriato ya estaba instalado, cuyo periodo no pertenece a disturbios e impera el orden y la estabilidad (Guerra, 1991, pp. 60-61; Lomelí Vanegas, 2018, pp. 161-163,169).

Dentro de la administración de Díaz, se conformó por dos tipos de carreras, los Civiles y los Militares, siendo un total de 185 militares y 200 civiles, se entiende que el total de personas cercanas a Díaz en todo el Porfiriato y se reparten entre Ministros, Gobernadores, Diputados y Senadores. Los civiles predominaban en las cámaras legislativas y puestos del gobierno central; mientras que los militares representaban el poder regional, en los puestos de gobernadores y jefes militares (*véase* en Guerra, 1991, p. 64).

Los tipos de gobernantes que elegía Díaz iba siendo una organización que se transformaba con el paso del tiempo, pasando de una composición casi homogénea a heterogénea – hablando por las profesiones de los personajes que Díaz seleccionaba- y se puede apreciar en los siguientes tipos de gobernantes:

El primer tipo de gobernantes, que son el origen del gobierno porfirista, lo precedieron los caciques regionales –la victoria de Díaz en 1876 fue gracias a una coalición de caciques contra el gobierno federal- y aquellos caciques que aceptaron tempranamente el plan de Tuxtepec, consiguieron el poder sobre su Estado respectivo, y cuyo destino fue la pérdida de su cargo y el fin de su poder político, que va unido al mantenimiento de su poderío, y por temor, el acercamiento de su fortuna, convirtiéndose en instrumentos ‘dóciles’ del presidente –eran personajes como Evaristo Madero, Trinidad García de la Cadena, Diego Álvarez-. Comenzaría así, la alteración de la estructura federalista, buscando centralizar el poder para la obtención de un gobierno autocrático y de estructura oligárquica (Guerra, 1991, pp. 94,96; Tobler, 1994, pp. 113-117). Aunque para esto último había de conseguir un domino a través del debilitamiento de poderes regionales y locales.

Los siguientes son los caudillos independientes, que eran aquellos que apoyaron a Díaz en sus revueltas, tomando el poder de sus Estados en detrimento de otra facción, formando nuevos cacicazgos independientes. Eran militares de distintos rangos que le delegaban el poder local –como recompensa por sus servicios-, permaneciendo en el poder hasta la muerte Aunque podemos encontrar también mineros, acomodados en la producción agrícola, transportistas (Guerra, 1991, pp. 96-97).

Los fieles fueron aquellos que recibían cargo de gobernador como recompensa por sus servicios independientemente de sus apoyos locales, entre ellos tenemos –algunos de ellos son Manuel González, tras su presidencia en 1884 gobernó en Guanajuato, y su recompensa pudo extenderse hasta su hijo Fernando González, quien gobernó el Estado de México;

Carlos Pacheco, Luis Mier y Terán-. En este mundo se encuentran los militares profesionales por excelencia. (Guerra, 1991, pp. 98-99).

Tenemos también los hombres del presidente, aquellos pocos electos por Díaz para poner fin a las facciones locales. A veces eran civiles pero frecuentemente eran militares, que en algunos casos extraños al Estado donde son elegidos, con un comienzo de débiles contactos locales, por cuestiones de neutralidad por ser ajenos a la rivalidad local. También hubo un grupo de privilegiados por la fortuna y educación, que llegan al puesto de Gobernador –por ejemplo Enrique Creel y Olegario Molina-. (Guerra, 1991, pp. 100, 104).

Entonces a manera de resumen, el gobierno de Díaz comienza por gobernadores caciques regionales y caudillos tras la victoria de Tuxtepec, y tras aquellos le sigue la generación de los hombres del presidente, dóciles a Díaz y con pasado neutral con origen social y carrera que los hace aptos para el control relativo social del Estado. Y por último llegaron administradores y privilegiados, quienes mostraron su éxito económico y capacidad como administradores (Guerra, 1991, pp. 105-106).

Con las características de aquella oligarquía porfirista ya expuesta, podemos presenciar que la cantidad de militares en cargos políticos se estiman en porcentajes siguientes; de 1876 a 1880 eran 59%, de 1880 a 1884 un 50% y de 1884 a 1888 un 25% (Tobler, 1994, p.117).

De acuerdo con Leonardo Lomelí Vanegas (2018) durante el primer mandato de Díaz que fue de 1877 a 1880, comenzó una nueva relación con el exterior e inversionistas extranjeros, así como también se aceleró el proceso de desamortización de bienes de corporaciones civiles y eclesiásticas, y el deslinde de los terrenos baldíos. Se suma el desarrollo del ferrocarril que conectó con varias ciudades importantes con los principales centros productivos y éstos con la frontera norte, y principales puertos marítimos, se fue consolidando el mercado interno, incrementado el comercio y la producción manufacturera. El desarrollo de la agricultura, minería y explotación petrolera crearon una base productiva que tuvo efecto importante en el crecimiento económico. Aunque el lado oscuro fue una modernización parcial y excluyente -beneficiará o afectará a las distintas regiones- (pp.87-90).

Dicha modernización parcial que implicó una centralización en el poder, una modernización parcial que estimuló ciertos sectores económicos gracias a la inversión extranjera, estuvo lejos de producir una modernización social, al no integrar los sectores

medios y bajos de la población, conduciendo a una modernización conservadora llena de contradicciones (Tobler, 1994, pp. 36-37). Estamos sujetos a considerar lo que implicó la primera parte del porfiriato, el desarrollo de diversos factores conectados para el desarrollo y fortalecimiento del régimen así como para la llegada de aquellos ideales expansionistas estadounidenses, llevando consigo al beneficio de unos cuantos, así como el sacrificio de aquellos que afectó.

Está claro que el régimen de Díaz no fue igual en todo el momento, sin embargo podemos considerar que la búsqueda por el desarrollo económico es un factor común en todo momento del régimen. Las inversiones se dieron en varios puntos, como en puertos y en ferrocarriles, pero hablando por este último, se presenta como un cambio tecnológico en su construcción de un sistema moderno ferroviario, que hizo posible un crecimiento en las exportaciones que produjo un incremento no despreciable en el ingreso nacional *per cápita*, que produjo beneficios económicos a corto plazo. Sin embargo, la estrategia de desarrollo a largo plazo sería inviable por dos causas, la primera por los altos costes que crecerían con el tiempo, y la segunda, por factores internos, tanto económicos como políticos, que hacían del desarrollo desigual (Coatsworth, 1976b, p. 76; Lomelí Vanegas, pp. 99-100).

- ***Pax Porfiriana.***

La Paz Porfiriana fue un proceso de estabilidad que llevó una serie de condiciones para la modernización económica e infraestructura de México así como la estabilidad política. En la fase inicial del régimen, antes de las influencias de estabilización inducido por las inversiones extranjeras, para preservar esta “paz” utilizó una técnica caracterizada por una “estrategia de estabilización” y política de “pan o palo”, que aplicaba a bandos liberales como conservadores y eclesiásticos sin distinción alguna -recordemos que hemos mencionado que dio cobijo político a los científicos a través de políticas conciliadora-, sin vacilar en preceder violentamente contra sus enemigos, aunque prefiriendo el camino de la neutralización política mediante soborno financiero, concesiones de prebendas estatales. La reorganización de la estructura administrativa en ciertas autoridades locales para mantener la paz y el orden incluso en las zonas más apartadas de la provincia mexicana para así fortalecer la estructura de autoridad para dar inicio a un auge económico a principio de los años 1880 (Tobler, 1994, pp. 47, 56-59).

Para lograr el orden y el progreso por medio de la mencionada paz, era necesario un movimiento civilizador en el que destacará el crecimiento económico para el desarrollo de la nación. Y para lograrlo, se necesitaba un proyecto como el ferrocarril –no el único pero podemos considerarlo el más destacado y el de mayor mérito- que conectara a todo el país, bajo dos razones principales, la primera es el crecimiento económico que llevaría a la construcción de una nación moderna a través de la exportación, mientras que la segunda razón es que permite al régimen el movimiento de fuerzas militares contra cualquier desafío político-armado. Generando así, un debate entre la administración porfiriana y la ‘oposición’ en cuanto a ambas versiones de su visión de patriotismo, civilización, desarrollo comercial. Los simpatizantes porfiristas elogiaron los primeros contratos a gran escala con un alcance nacional; mientras que los ‘opositores’ utilizaban la misma retórica para desafiar la forma en que se había fomentado el desarrollo económico llamaron la atención sobre el poder simbólico del ferrocarril. La elite sostuvo que el ferrocarril como civilizador podría poner fin al atraso del país y los ciclos de violencia que habían socavado el desarrollo económico desde la independencia, reflejado a si mismo las creencias europeas sobre la locomotora como agente de cambio social (Matthews, 2013, pp. 23-24, 26).

Cuando la paz se instauró, vendría el progreso económico y la reconciliación de facciones políticas sociales en pugna y con la conciliación del régimen, en donde las transiciones y negociaciones entre facciones de la autoridad central fueron gracias a la habilidad política de Díaz al saber imponer su voluntad y arbitrar las diferencias entre distintos grupos (Moya Gutiérrez, 2008, pp.94-95).

3.2 La cuestión económica.

En la década de 1870 México presentaba muy bajos niveles de presencia en el mercado mundial y en el estadounidense, casi exclusivamente ligados a la exportación de plata, con elevadas barreras arancelarias y las escasas inversiones y empresas en su mayoría británicas. Parte del rezago económico en México, se produce por la depreciación y desmonetización de la plata y transición al oro en 1873. Afectando en el sentido que la plata mexicana representaba en sus exportaciones el 74.8% entre 1872 y 1874 (Riguzzi, 2010, pp. 378, 382-383). Considerando el escenario donde la estabilidad política no se ha efectuado absolutamente, una nación que vive un declive en su principal producción y conforman un deterioro en su economía, se suma la situación al fin de la intervención francesa así como la

caída del segundo imperio, se detiene la inversión extranjera, un ejemplo son las 25 pequeñas mineras estadounidenses que operaban en la primera mitad de 1860, al final de la década solo menos de cinco quedaban en existencia (Riguzzi, 2010, p. 385). En una economía fundamentalmente agraria, ingresos reducidos y escasa disponibilidad de crédito, es evidente que la rehabilitación de mucha actividad dependían de flujos de ahorro externo que México pudiera atraer (Kuntz Ficker, 2015, pp. 24).

Al llegar al poder el presidente Díaz, se dio a la tarea de efectuar un programa para el comercio exterior, con el objetivo de asegurar enlaces internos y efectos conscientes de estimulación económica abriendo la economía a inversiones extranjeras, dando los primeros pasos en la inversión para los ferrocarriles y empresas mineras del norte. Aquello con la finalidad de contrarrestar los efectos de una crisis, con la expectativa de obtener un crecimiento económico, explotando los recursos disponibles de la nación, comparando el proyecto con naciones latinas como Brasil, Chile y Uruguay, que notaban un crecimiento con efectos positivos, pese a estar supuestamente menos dotados de recursos naturales (Kuntz Ficker, 2015, p. 24; Riguzzi, 2010, pp. 388-389).

El proyecto de Díaz sobre la economía mexicana para su crecimiento y desarrollo, no pudo resultar con la ausencia del ferrocarril ya que este se le atribuye significativamente el estímulo económico que el presidente buscaba, aunque claramente este dependería de eslabones ferroviarios estadounidenses y sus compañías ferrocarrileras ligadas a los intereses nacionales –lo que podemos considerar el expansionismo imperialista estadounidense en México- (Coatsworth, 1976a, p. 44), así podemos considerar que las condiciones para la construcción de vías férreas cambian acorde con intereses específicos.

Con el ferrocarril en México, este estuvo sujeto a intereses elitistas como extranjeros y esto producirá distintos cambios o acciones, que transformarían las actividades económicas en el país, beneficiándolas o bien perjudicándolas. Lo observa Sandra Kuntz Ficker (1995), al percibir que el ferrocarril como un “influjo estrecho y selectivo sobre la economía nacional, al favorecer el desarrollo de una estructura esencialmente ‘volcada al exterior’”. (p.18), y se puede complementar con las observaciones de Coatsworth (1976b) “Los ferrocarriles del porfiriato influyeron en distintos sectores de la estructura económica en forma desigual, y esto tuvo importantes consecuencias para el desarrollo de México en el largo plazo” (p.7).

Con esto último se podría decir que hubo una posibilidad que el favorecimiento hacia el comercio exterior perjudicó a las actividades económicas destinadas al mercado interno, aunque existen regiones donde el ferrocarril estimuló el surgimiento y desarrollo de pequeñas manufacturas, particularmente en el estado de Guanajuato, gracias a su bien consolidada tradición manufacturera, principalmente el sombrero de palma que se producía manualmente, en los poblados de Purísima y San Francisco del Rincón, a pocos kilómetros de este último se construyó la estación “Francisco”, y a partir de 1882 empezó a establecer nuevos vínculos multi-regionales para la microrregión del Bajío Occidental guanajuatense (Arias & Durand, 1996, pp. 143-144). Se afirma un efecto depresivo sobre los productos artesanales, rurales y manufactureros, y existe la excepción en Guanajuato porque lo permitió el tendido de vías que cruzaba por el estado y cuyas intenciones eran primordialmente los intereses comerciales extranjeros, principalmente ligados al expansionismo imperialista estadounidense, conducido por el sentido de conectar con puntos importantes dentro del país para el crecimiento que el régimen esperaba.

Lo anterior, se complementa con lo siguiente:

Los Ferrocarriles del porfiriato cobraron a los exportadores tarifas menores, e intensificaron esta discriminación reduciendo las tarifas aún más para las compañías que embarcaban grandes cantidades de carga. Así, la reducción en los costos de transporte introducida por los ferrocarriles en el sector de exportación fue mucho mayor que la reducción proporcionada a la mayor parte de los proveedores del mercado interno. (Coatsworth, 1976b, p.10)

Aunque pasaron por zonas donde la exportación era muy reducida, poco a poco el sector exportador dominaría la red ferroviaria, beneficiada por la introducción de transporte barato haría frente a la producción interna que un principio representó un elemento importante en la era ferroviaria, que fue desplazada gracias a las políticas de tarifas que favorecían las exportaciones a costa del mercado interno, así como la rentabilidad de haciendas a costa de los pequeños propietarios y productores de pequeña y mediana escala. (Coatsworth, 1976b, pp. 13-14, 37-38).

Hablando de los resultados económicos de la época, los datos que presentan los resultados del proyecto económico de Díaz son variables, por ejemplo, los cálculos realizados por Hans Werner Tobler (1994) que calculó, durante todo Porfiriato (1877-1911) el incremento

económico anual se mantuvo en un promedio de 2.7%, el producto social presentó un crecimiento del 2.1%, el sector minero tiene un crecimiento del 7.3% y la exportaciones agrícolas un 6.1% -aunque el crecimiento agrícola general solo fue de 0.5%-, la industria transformadora mostró una tasa anual de crecimiento del 2.8%. Para 1880 las inversiones extranjeras en México fueron de 110 millones de pesos, en 1911, equivalían a 3,400 millones, el 38 % en general representó la inversión estadounidense (pp. 61-64). Otro ejemplo son los cálculos de Carlos Tello Macías (2010), durante el porfiriato hubo un 2.5% de crecimiento en el producto interno bruto del país, con el apoyo en el aumento de exportaciones –minería principalmente- y expansión de algunas actividades tradicionales – textiles, azúcar, henequén- , y sigue a analizar los resultados depresivos, las exportaciones de la plata se reducen de un 60% a 20%, y las importaciones de bienes de consumo baja de 75% a un 43% (pp.45-46).

Tomando en cuenta las conclusiones de estos dos últimos autores, el ferrocarril fue la base y requisito elemental del crecimiento económico en México durante el porfiriato, constituyendo el sector más relevante de las inversiones y el elemento que respondería al sector de exportaciones, limitado a unos cuantos visible solamente en las ciudades y a costa de otros sectores marginados, y pese a la integración del mercado nacional, este se tomó en cuenta al margen y se mantuvo subordinada y dependiente del mercado mundial. (Tello Macías, 2010, pp. 45-46; Tobler, 1994, pp. 61-64). Con aquello, estaremos consientes que el crecimiento del PIB nacional y el aumento en ganancias en algunos sectores, no significa que las riquezas generadas hayan sido distribuidas equitativamente, o primeramente se hayan quedado en suelo nacional, pero escaparon con los inversionistas extranjeros y las empresas consolidadas en el país.

En resumen a este apartado, el proyecto económico de Díaz durante su administración, consistía en la activación del mercado, y con ello el desarrollo ferroviario como el medio para llevar no solo la modernización del país, sino la estimulación económica, por medio de inversiones extranjeras que al final condujeron a ganancias que no condujeron a un desarrollo económico –pese al intento por reducir el flujo de interés y utilidades al exterior, así como posteriormente el intento por nacionalizar aquellos capitales extranjeros que invirtieron durante el porfiriato (Coatsworth, 1976b, p. 39).

3.3 Desarrollo ferroviario del Porfiriato.

Una vez observada una Crónica ferroviaria en relación con México, deja ver un atraso ferroviario debido a los conflictos internos y externos que el país enfrenta, así como los problemas financieros que no permitían la consolidación de un proyecto ferroviario capaz de salir adelante únicamente con capital mexicano, la falta del desarrollo industrial que estaría también presente en la etapa porfiriana. Por lo visto en la crónica construida hasta 1876, observamos el ferrocarril en México sufre varias transformaciones desde una cualidad romántica acerca de la visión ferroviaria, siguiendo por un proceso por consolidar una vía de México a Veracruz, en distintas épocas, durante la intervención estadounidense, periodo de reforma, el segundo imperio y la restauración de la república. Sumándose también una breve observación de los intentos por conectar por vías el Golfo y el Pacífico, así como el intento del Union Contract y una breve revisión de los intentos por consolidar compañías en ubicaciones que próximamente el Ferrocarril Central tomaría por medio de concesiones.

3.3.1 Idea General del Ferrocarril en el Porfiriato

Una vez superado la primera etapa del tema ferroviario en México –desde una perspectiva como precedente u origen del Ferrocarril Central- pasamos a la etapa ferroviaria que se experimenta con Díaz en el mando, que marca el intento por encontrar capital nacional para la construcción de vías, que conducirá al avance del expansionismo ferroviario estadounidense en México, con la búsqueda de conformar la línea de México a Paso del Norte –máximo exponente y el triunfo del objetivo expansionista estadounidense-, así como una oportunidad para Díaz, de diversificar las alianzas y alinear a gobernantes, a través de las concesiones a los gobiernos estatales, obligando a los gobernadores a tener una buena relación con el ejecutivo, secretarios de Gobernación y el Congreso, así fortaleciendo al gobierno federal. La construcción de ferrocarriles sería autorizada por el Congreso, necesitando el visto bueno de la Secretaria de Fomento. (Lomelí Vanegas, 2018, p. 178).

La primera administración porfirista confió el cargo de Ministro de Fomento a Vicente Riva Palacio, quién durante su gestión creyó conveniente impulsar los ferrocarriles antes que otro medio de comunicación, y que en un principio no resultaron las concesiones a particulares, desarrolló un plan para fomentar la construcción de ferrocarriles, sin implementar un ancho de vía específico así como de tracción –vapor o animal-, que

consistía en un esquema de tres opciones para otorgar concesiones: la primera, administrada directamente y construido por el propio Gobierno Federal; la segunda, contratos a Gobiernos Estatales; la tercera, era otorgar concesiones a empresas particulares –esta opción es la puerta de entrada a particulares extranjeros, como más adelante sería la compañía del Ferrocarril Central. El desarrollo del proyecto de observará más adelante- (Calderón, 1985, pp. 488-489).

Las críticas de la época hacia la estrategia de Riva Palacio, como las de John W. Foster, afirmaba que las mejores concesiones fueron para contratos estatales, contradiciéndose poco después, se añade la visión pesimista del público de los avances durante la primera administración de Díaz - ya que estos pueden no reflejar resultados de avance ferroviario a simple vista- en tiempos del gobierno de González. Pero en primer lugar, la situación política fue más estable comparándolo con administraciones anteriores a la llegada de Díaz, lo que permitió alentar la llegada de los inversionistas estadounidenses y segundo, el trabajo de Riva Palacio se condena sin tomar en cuenta que la única referencia contemporánea disponible para desarrollar una comparación, era el Gobierno de Lerdo, solo así se comprende que los 226.5 kilómetros –estimado hasta 1879- con Riva Palacio a cargo de fomento, son una contribución considerable a la construcción de la red ferroviaria mexicana. (Calderón, 1985, pp. 500-501, 516; Howes, 1970, p.84).

Aunque Díaz simpatizaba con el abrir las puertas a inversiones extranjeras, todavía tenía una actitud reservada a ello, sin embargo, tuvo que apoyar los proyectos estadounidenses como parte de la política de apaciguamiento frente al gobierno de Washington el cuál, no había reconocido su gobierno. En el gobierno de Díaz persistía una negación por aceptar el capital estadounidense –por los acontecimientos históricos tras la invasión estadounidense con la que se perdió la mitad del territorio mexicano-, no obstante y pese a la desconfianza que el país inspiraba a los estadounidenses en cuanto a la prohibición que un extranjero pudiera enajenar o hipotecar propiedades de la compañía, “mexicanización” del capital y empleados, y la capacidad del Gobierno por subvencionar empresas, eran los únicos interesados en el proyecto como resultado de la forma en que sucedió el fin de la intervención francesa y del segundo imperio, el fusilamiento de Maximiliano que no daba un visto bueno para México a los ojos de europeos, a pesar que ellos mantenían dominio en el mercado mexicano y que motivó a los estadounidenses a mantener la perspectiva de

invertir en el país sumado el tema de abaratamiento de materias primas, y que llevó a la decisión de Díaz por dar apertura a los estadounidenses (Calderón1985, pp. 503-504; Lomelí Vanegas, 2018, pp. 100-101)

Indiferentemente que el beneficio se busque únicamente para el lado norte de la frontera o no, el expansionismo estadounidense en México consiste en materia económica, ferroviaria, política e ideológica –estos dos últimos pueden cuestionarse aún más que los primeros pudiendo ser una justificación-, el ejemplo esta con Ulysses Grant quién llegó a ser un concesionario de México en Oaxaca, habló sobre las cuestiones de la industria y comercio de productos tropicales -café, azúcar y tabaco- durante un banquete en Boston en 1880, mencionaba los beneficios de importación de estos productos desde Brasil y Cuba, que podrían encontrarse en México con la instalación de vías beneficios económicos mayores, y por otra, explotar los recursos mexicanos implica abandonar importaciones de países con prácticas esclavistas y derecho de aduanas excesivas (Fuentes Díaz, 1951, p. 25)

De vuelta al tema, la fase de apertura económica e integración al mercado internacional suele ser identificada a lo largo del régimen, y con ello traería el desarrollo del sistema ferroviario nacional, construido por empresas de capital e inversión extranjera, con la excepción de las líneas con capitales nacionales y probablemente alguna participación de inversionistas mexicanos mediante la adquisición de bonos de las grandes empresas (Kuntz Ficker, 2015, pp. 9-13). Hablando de las compañías ferroviarias mexicanas, estas son el ejemplo de lo que Coatsworth (1876b) mantenía su hipótesis de la posibilidad de poder haber construido las vías mexicanas con capital mexicano, un proceso un poco más lento sin embargo tan fructífero como lo ocurrido en Japón (p.8).

Estas excepciones son: El Ferrocarril Hidalgo, que más tarde se amplió al del Noreste, ideado por Gabriel Mancera, pionero en la lucha por mexicanizar los ferrocarriles. La empresa ocupaba sólo personal mexicano en todos los niveles, rechazando toda integración de empresas extranjeras y pioneros en las mejoras de condiciones laborales y organización obrera de los ferrocarriles –conectó haciendas pulqueras del estado de Hidalgo-, cuya primera línea fue fundada en 1881 (García de Fuentes, 1987, p.145; Menes Llaguno, 2015). Otro ejemplo de ferrocarriles hechos con solo capital mexicano ocurrió en Yucatán, que durante el Porfiriato lograron consolidar una red regional ferroviaria –aislada de la red nacional-, pero en un principio eran una serie de compañías distintas unas a las otras, hasta

la fusión de las mismas en una compañía con el nombre de Ferrocarriles Unidos de Yucatán en 1902. El primer ferrocarril de Yucatán comenzó sus obras en 1875, que fue encabezado por Olegario Molina, siendo la línea una de vía angosta de Mérida al puerto de Progreso, y que se inauguró el 15 de septiembre de 1881. En dicho ferrocarril intervino los intereses del gobierno federal vinculado al grupo de científicos (García de Fuentes, 1987, p.145; Wan Moguel, 2020, p.7).

De regreso al tema de los ferrocarriles de empresas extranjeras, Díaz comprendía la importancia de la inversión estadounidense, como la forma más fácil de asegurar una construcción ferroviaria rápida y generalizada, y es por ello es que surgiría un debate sobre la cuestión de los ferrocarriles, operación estadounidense y la pérdida de soberanía nacional como una crítica de un grupo de ‘opositores’, que pretendían desafiar la legitimidad del régimen, bajo un estandarte patriótico con el fin de defender una posible invasión económica, provocado por el miedo de hasta una intervención militar estadounidense, aunque esto estaba bastante lejos de una visión objetiva de las circunstancias, estaba demás la acusación de no intentar promover la organización de empresas nacionales –cuando es erróneo, observamos anteriormente que Díaz intentó promover la construcción a través de concesiones estatales- para el desarrollo de infraestructura en el transporte. El ejemplo de aquellos temores son las preocupaciones de los congresistas Alfredo Chavero y Eduardo Arteaga respecto a la propiedad estadounidense como una libertad empobrecida y las ambiciones expansionistas de dicha nación, principalmente en el sentido económico. Entonces dichos temores a una invasión y/o anexión territorial eran subjetivos, si incluso dentro de la ‘oposición’ –principalmente en la prensa católica- se aceptaba que la inundación de capital estadounidense, llevaría más a una ganancia económica dentro de una invasión pacífica, que una anexión del país, donde la primera opción era la más conveniente (Matthews, 2013, pp. 39-41). De hecho no puede considerarse una verdadera oposición por su debilidad y el que no pudo prosperar su supuesto ideal – y poco entendido-, aunque se le denomine ‘oposición’ en una nota del *Salt Lake Herald*, argumenta que no es más que un grupo de políticos, patrióticos pero poco organizados y mal informados –considerando la visión estadounidense del asunto- de la promoción de una extensión de relaciones industriales y comerciales entre México y los Estados Unidos (Dunbar & Sloan, 1881a, p.4). En otro punto, aquella oposición de “mal informados”, los analiza Calderón y concluye que

si presenta discursos patrióticos que van contra intereses estadounidenses y su influencia en las concesiones, sin embargo, jamás llegaron a estar en contra del desarrollo ferroviario –y esto debe quedar claro si se entiende un supuesto discurso contra el ferrocarril en cuanto a las cualidades de “opositores”- (Calderón, 1985, pp. 507- 512).

Lo anterior da tendencia a considerar que los intereses por parte de los extranjeros al llegar a establecer empresas ferroviarias van a “las necesidades de los capitalistas extranjeros, que eran más importantes como propietarios del sector exportador que como dueños de ferrocarriles. Y explica en gran parte la eficiencia relativa del servicio mediante una política estatal mucho más eficaz” (Coatsworth 1876b, p. 79). La construcción de ferrocarriles en México se dio en una época que los ferrocarriles constituían un elemento clave en la expansión imperialista estadounidense –principalmente halando- no impedía el beneficio del sector oligárquico cuyo interés se vio reflejado en el desarrollo ferroviario, aunque subordinado a los intereses monopolistas extranjeros, siendo un ejemplo, lo que pretendía Ulysses S. Grant, que los estadounidenses se convirtieran en importador de productos manufacturados a cambio de materias primas, minerales y agrícolas, abaratando el costo de intercambio por la cercanía entre países (García de Fuentes, 1987, pp. 141, 146).

El método general para la construcción ferroviaria era la venta de concesiones y pequeños tramos a empresas extranjeras, otorgadas en los primeros años o antes incluso. Seguido del trazo, los ingenieros evitaban afectar las propiedades importantes para evitar altos costos de indemnización y juicios desfavorables de acuerdo a la posición de los dueños. Prefiriendo despojar de tierras a los grupos indígenas como principal fuente de riqueza. Los ferrocarriles acostumbraban a apropiarse de tierras aduciendo el derecho de paso sin pagar la debida compensación, tales conflictos aparecían entre los hacendados y las compañías ferrocarrileras. Pero más frecuentemente estos grandes terratenientes procuraban que las líneas ferroviarias pasaran por sus tierras e incluso regalaban el terreno necesario para la vía. Aunque también grupos de poder político y económicos del país, influían para modificar el trazo y acercar el trazo de las rutas a sus propiedades, con el fin de obtener beneficios económicos (Coatsworth, 1876b, pp. 63-64; García de Fuentes, 1987, pp. 144-145).

La usurpación e invasión de tierras comunales, venta barata de propiedad y terrenos baldíos a compañías colonizadoras, fue iniciada por Juárez hacia 1863, adquiriendo mayor importancia por medio de las Leyes de Colonización de 1883 y 1894, donde ofrecían a las

compañías deslindadoras hasta un tercio de los terrenos medidos como recompensa. Ocurría principalmente en los estados fronterizos, creando grandes propiedades privadas vinculadas con la construcción de ferrocarriles. Existieron conflictos con terratenientes y pequeños agricultores que habían explotado desde mucho tiempo terrenos baldíos, que a falta de títulos legales no pudieron imponerse contra las reclamaciones de las compañías deslindadoras (Tobler, 1994, pp. 94-95). La usurpación y enajenación de tierras según promoverían el desarrollo de un mercado nacional, impulsando la inmigración, incentivar la economía eliminando las alcabalas, supresión del peonaje por deudas por medio de la confiscación y enajenación de propiedades comunales en manos de la iglesia y los indios. Esto último, llevó a la posibilidad que el gobierno vendiera los terrenos baldíos y así, la práctica de usurpación y venta de terrenos seguiría en los primeros años del Porfiriato y con la llegada del ferrocarril habría un nexo entre el medio de transporte y concentración de la tierra, y durante el segundo mandato de Díaz, se volvería integral del progreso de la sociedad (véase Coatsworth, 1976b pp. 41-50).

Los pueblos se veían amenazados no solo por la pérdida de tierras, sino por parte de las unidades agrícolas dedicadas al abasto del mercado interno a la explotación de los ferrocarriles, las minas o de las actividades relacionadas con la urbanización. Por si fuera poco, la desamortización y pérdida de tierras condujo al crecimiento de las haciendas, pero en muchas ocasiones organizadas en el extranjero (Kuntz Ficker, 2015, pp. 22-23). El ejemplo es una nota del *The Daily Astorian*, El coronel Dan Murphy posee 4 millones de acres en México –más de 16mil kilómetros cuadrados-, las cuáles compró a un precio de \$200,000 en una extensión de sesenta millas -96.56 kilómetros- y a unas doce millas -19.31 kilómetros- de la ciudad de Durango. La venta se produjo cuatro años antes con base a la fecha del periódico, así que sabemos que fue adquirido dichos acres hacia 1877 (Halloran, 1881, [p.1]). En ello demuestra que para poder haber adquirido un territorio de inmensas proporciones en los estados del norte, debió estar detrás del deslindamiento de terrenos para concretar la venta a un administrador extranjero.

Se supone que las disputa por tierras entre indígenas y hacendados entre 1877 y 1884, fueron alrededor de 55, de las cuales 32 ocurrieron a una distancia menor de 20 kilómetros de una línea real o proyectada para el ferrocarril, a diferencia que en las administraciones de Juárez y Lerdo, se tiene el registro de nueve (Coatsworth, 1976b, pp. 54-55, 60).

Dentro del método, no se contemplaba planes concretos para impulsar la construcción de vías mediante estudios geográficos y/o económicos, además de no tener intención alguna de prolongar rutas que desempeñaran la promoción ni distribución de riquezas interna en el país, buscando más el beneficio de un subsidio indefinido por parte del estado, así como aprovechar la ausencia de características específicas que les permitían prolongar sus líneas con fines casi exclusivos para la exportación a través de rutas rápidas y fáciles, que dejaron en consecuencia – y según Vicente Fuentes Díaz- una red ferroviaria nacional, insuficiente, mal adecuada y mal trazada que dejaba vías de extensiones largas y desérticas y otros de menor extensión donde no se cubrían los costes de producción -lo que llevaría en un futuro a la creación de un órgano regulador, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1891-. Dentro de este ejemplo está el mismo Ferrocarril Central y Ferrocarril de Sonora (Fuentes Díaz, 1951, pp. 32-35).

Para continuar con los proyectos para la nación –incluidos el ferrocarril-, Díaz debía tener un sucesor para efectuar la no reelección, sería su amigo Justo Benítez el indicado para el puesto, sin embargo, se opone a la política porfirista relacionado con el capital estadounidense dentro del ferrocarril en México, como consecuencia, los funcionarios próximos a él –Benítez- fueron desplazados de sus puestos en el gabinete y administración en los primeros meses de 1880, haciendo que se rompieran las relaciones así como costándole la candidatura a la presidencia, y Díaz en su lugar elegiría a Manuel González como su sucesor y se aprueba una ley que otorga al poder ejecutivo el control total sobre la concesión y la revisión de concesiones ferroviarias (Kuntz Ficker, 1995, pp. 40-42; Matthews, 2013, p. 40).

Hay que hacer énfasis a lo anterior, el IX Congreso Constitucional renunció y eligió al ejecutivo la facultad de otorgar concesión a cualquier compañía que ofreciera mayores ventajas, exceptuando el arreglo de la deuda inglesa al negociar concesiones ferroviarias – lo que tenía prohibido-. Renunciando así la facultad de examinar y aprobar concesiones ferroviarias. Disminuyendo así la intervención en materia ferrocarrilera como resultado de su ineficacia para despachar asuntos ferroviarios y no por una presión política del ejecutivo (Calderón, pp. 513-514).

Así fue como quedaron las cosas para que Manuel González subiera al poder el 1ro de diciembre de 1880, para así cumplir con el antirreeleccionismo Díaz, aunque fungiría como

el secretario de Fomento para seguir de cerca la construcción de ferrocarriles, aunque después se alejó del gabinete de González, haciéndose gobernador de Oaxaca, antes del regreso a la presidencia. Con la renuncia de Díaz a la secretaría de fomento sería el 11 de junio de 1881, se pondría en su lugar el General Carlos Pacheco –que ejercería hasta marzo de 1891- , su habilidad como operario público e interlocutor con los inversionistas tanto mexicanos como extranjeros, además de una visión empresarial que le privilegiaba en la relación con los presidentes –Díaz y Gonzáles- y los grupos económicos locales, nacionales e internacionales, lo convertirían en un personaje clave para el desarrollo de la red ferroviaria del país –Pacheco sería una de las piezas relevantes para la construcción del Ferrocarril Central-, así como para el entramado de los intereses económicos que apoyaron el regreso de Díaz a la presidencia en 1884. (Lomelí Vanegas, 2018, pp. 170-172, 174, 176).

3.3.2 Desarrollo ferroviario de 1876 hasta 1880.

A manera breve se observará una sucesión de lo que representó el ferrocarril durante la primera administración de Díaz, centrado en el tema del Ferrocarril Central.

La situación en el tema ferroviario en México presenta una interrupción en las obras de las concesiones así como un daño en las escasas vías construidas producto de la revolución de Tuxtepec. El caso del Ferrocarril Mexicano, si sufrió daños, pero continuaría con sus operaciones en su línea principal al poco tiempo de reestablecerse la paz, caso contrario al de la línea México-Jalapa que no podía explotarse por la destrucción de sus vías y las intactas requerían de tracción animal, incautadas por las fuerzas regeneradoras, aunque recibió un apoyo económico gubernamental por medio de la aduana veracruzana, que le permitió reinaugurar la línea de forma solemne el 12 de abril de 1877. Otras líneas reanudaron también sus obras –no se incluirá el tema de la concesión de Sonora- en las que se pueden enlistar ferrocarriles veracruzanos como el de Veracruz a Medellín, Córdoba a Guapinole y Jalapa a Coatepec –concesionada a Ramón Zangronis-. Otros ferrocarriles que reanudaron sus obras son el de México a Toluca y Cuautitlan, Merida a Progreso –aunque fue más por falta de fondo su suspensión de obras-. Otras concesiones prácticamente no tenían kilómetros de vías construidas, como la concesión del ferrocarril trans-ístmico –la última fue en 1874-, posteriormente se celebró un contrato con Hayden N. Hall como representante de una compañía en Nueva York presidido por Edward Learned. Se otorgó la aprobación del contrato, el 2 de mayo de 1879, y en noviembre de 1880 se entregó 5

kilómetros construidos. Se pueden mencionar más concesiones de las cuales no se producirán, únicamente cabe mencionar, que el único proyecto construido fue la del ferrocarril Zacatecas a Guadalupe, cuya concesión fue otorgada en 1877 a Antonio M. Kimball y socios, terminando una línea de vía angosta. (Calderón, 1985, pp. 483-488).

Prácticamente la situación ferroviaria estaba paralizada en la época de transición del poder, y para alcanzar los objetivos de orden, progreso, etc. A los que se proponía el nuevo Gobierno y en que se confiaba el Ferrocarril como la herramienta para lograrlo, se requería una estrategia para el desarrollo ferroviario, siendo así que el ministro de Fomento del primer periodo porfirista, estableció su plan de desarrollo ferroviario y del cual ya mencionamos sus pasos – Construcción directamente por el Gobierno Federal, Concesiones Estatales y finalmente a particulares- y ahora corresponde observar y analizar el cómo fue la práctica de aquella estrategia.

La primera opción del plan de Riva Palacio para promover la construcción de vías por cuenta propia del Gobierno Federal, fue influenciada por el ingeniero de la vía México-Veracruz, Mariano Téllez Pizarro, el cual presentó el proyecto a fomento para la construcción de ocho líneas alrededor de la línea del Ferrocarril Mexicano con fines de restituir el tráfico perdido y alimentar la carga y pasaje de la compañía. Estas proyecciones incluyen líneas como la de San Andrés Chalchicomula, Rinconada-Tecamachalco, San Marcos-San Juan de los Llanos, Puebla-Izúcar de Matamoros, Santa Ana- San Martín Texmelucan, Ometusco-Pachuca, Tepexpan-Texcoco, Tehuacán-Esperanza. Siendo este último el único que se construiría por el Gobierno –los demás ramales los construirían otras personas posteriormente- y comenzaron las obras el 14 de agosto de 1877, siendo inaugurados sus 51 kilómetros el 24 de diciembre de 1879 (Calderón, 1985, pp. 488- 491).

El siguiente intento fue una concesión que el gobierno federal otorgó el día 21 de diciembre de 1877 a Francisco Z. Mena, gobernador de Guanajuato en aquel entonces, quién invitó a empresarios a una convocatoria para un proyecto que conformara una compañía para la construcción de una vía de Celaya a León. Los interesados consolidaron una compañía, al que se le traspasa los derechos de concesión el 28 de enero de 1878, la asociación se llamó *Junta Directiva del Ferrocarril Celaya a León*, y estaba conformada por empresarios con trayectoria de diversificación empresarial y participación en los servicios públicos en el estado, con lo cual habían creado una red de cooperación económica, formada por consejos

administrativos de varias empresas importantes, los personajes también pertenecían a las importantes familias de empresarios y comerciantes del estado: los hermanos Franco y Felipe Parkman –de hecho, Franco desempeñó el puesto en el ayuntamiento de Guanajuato en 1876 como encargado del área de Caminos y Calzadas, de Fincas y Obras Públicas-, Gregorio Jiménez, Francisco Glennie, Francisco P. Castañeda y Joaquín Hordíerez, las obras comenzaron el 8 de abril de 1878 y continuarían hasta el traspaso de sus derechos el 4 de junio de 1880 al Ferrocarril Central Mexicano (Mildred Escalante, 2009, pp. 117-119, 326-329). Aunque el traspaso dentro de la legislatura mexicana no se formaliza hasta el 8 de julio de 1880 (“Escritura de 8 de julio de 1880, por la cual adquiere la ‘Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano’ la concesión del ferrocarril de Celaya a León – Comunicaciones Relativas”, 1880. Recopilado en *Legislación sobre ferrocarriles. Colección de leyes, decretos disposiciones, resoluciones, y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el archivo de la Secretaría de Fomento*, 1885, pp. 354-361). Es importante detallar desde este punto que la línea Celaya a León al momento de ser absorbida por el FC Central, tenía una longitud de 60 kilómetros (Coatsworth, 1976a, p, 46). El acuerdo entre el Gobierno Federal y Guanajuato provocó el interés de otros estados por obtener una concesión, solicitándolo así a la Secretaría de Fomento. Al menos por mencionar algunas tenemos: al Estado de Hidalgo, línea Ometusco-Pachuca, otorgada el 2 de febrero de 1878, al final fue traspasada su concesión a Gabriel Mancera; al Estado de Morelos, la línea México-Cuernavaca, otorgada el 18 de diciembre de 1878, pero meses antes en octubre había traspasado sus derechos; El Gobernador del Estado de Querétaro, recibió un contrato el 28 de febrero de 1878, para un ferrocarril de Palmillas o San Juan del Río a Celaya, la cual se dejó caducar: Concesiones de Michoacán, la primera en 1878 entre Salamanca y el Pacífico, quedando caduca, mientras que en 1880 se obtuvo un contrato para la construcción de una línea de Morelia a Pátzcuaro, y el 13 de septiembre el Estado traspasaría su concesión a la Constructora Nacional; San Luis Potosí recibió su concesión el 14 de febrero de 1878 para construir una vía entre la capital estatal y hasta Tantoyuquita y más tarde -27 de marzo- modificándose para llegar al río Tamesí. En 1880 existía una vía de 6 kilómetros explotados por tracción animal de la capital estatal hasta Villa de la Soledad de los Ranchos, suspendiéndose en junio sus obras y finalmente traspasado al Ferrocarril Central el 30 de noviembre de 1880, existió la idea de conectar por ferrocarril

las capitales de San Luis, Zacatecas, Aguascalientes y Jalisco hacia 1880; Contrato celebrado el 27 de febrero de 1878 con el Gobernador jalisciense C. Enrique Pazos para un ferrocarril de Lagos al Pacífico conectando con Guadalajara, quedando caduca; Concesión Zacatecas-Guadalupe del 5 de mayo de 1880, construyéndose 6.5 kilómetros; Concesión al Estado de Chihuahua del 9 de junio de 1880 para una línea de Paso del Norte u Ojinaga a la capital. (Calderón, 1985, pp. 493-500, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1895, p. 26)

Al final, de las 28 concesiones que fueron otorgadas a los Estados, 8 quedaron caducas, 12 sin construir y solo 8 construyeron algún tramo de línea de los que se pueden enlistar: Celaya-León, 60 kilómetros; Ometesco-Tulancingo, 23 km.; México- Cuautla –o Cuernavaca-, 96 km.; San Luis-Tampico, 6km; Zacatecas-Guadalupe, 6.5km; Alvarado-Veracruz, 9km; Puebla-Izúcar, 14km.; Mérida-Peto, 12km. Dando un total de 226.5 kilómetros construidos (Calderón, 1985, p.500).

La tercera y última opción de Riva Palacio correspondió a las concesiones dirigidas a particulares, ya sean nacionales o extranjeros. La primera de ellas fue la Línea San Martín Texmelucan a un punto del Ferrocarril Mexicano entre Santa Cruz y Panzacola, que fue otorgada al obispo Eulogio G. Gillow el 12 de abril de 1878, que más tarde se cambió de San Martín a Puebla. Aunque al final el gobierno optó por construirlo por cuenta propia rescindiendo del contrato y construyendo al final del 1er periodo de Díaz 27 kilómetros de terracería y dos de vía. Y con ello, dando paso a las grandes concesiones de particulares, destinadas a conectar internacionalmente o ser interoceánicas, como el Ferrocarril De Tehuantepec, Ferrocarril Central, Ferrocarril Nacional –Constructora Nacional- y el Ferrocarril de Sonora. (Calderón, 1985, p.503.)

El penúltimo mencionado, será el mayor rival de la compañía del Ferrocarril Central y comienza su historia el 12 de noviembre de 1877, para construir dos líneas férreas: una de México al Pacífico y otra de México a la frontera norte, para ello se instituyó la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano para que esta fuera la que explotara las vías con excepción de la línea al Pacífico –esta no podía ser traspasada hasta su conclusión-. Riva Palacio contrató a William J. Palmer y James Sullivan y Compañía –considerada la empresa heredera del Union Contract representada inicialmente por Williams S. Rosecran- para construir una línea de vía angosta y un telégrafo de la ciudad de México al Pacífico y

al río Bravo. El Congreso aprobó el 19 de noviembre y su discusión comenzó el 4 de diciembre, quedando estancado y reanudado durante el primer periodo de sesiones en mayo de 1878 o se volvió a presentar otro proyecto hasta agosto de 1880, y para el día 13 de septiembre de 1880 se les otorga autorización bajo el nombre de la compañía Constructora Nacional Mexicana, para construir dos líneas férreas: una de México al Pacífico y otra de México a la frontera norte. (Calderón, 1985, pp. 504-505, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1895, p. 19)

Durante la última parte de la década de 1870, se comienza la etapa de las compañías de procedencia estadounidense y estas tendrán un desarrollo más significativo en el fin del primer mandato de Díaz y el gobierno de Manuel González, pero cabe considerar que a quién se le atribuye el desarrollo ferroviario es al primero. Hablamos del Ferrocarril de Sonora, el cual se incluyó en el primer capítulo como una línea más de la red ferroviaria del Atchison Topeka & Santa Fe, el Ferrocarril Central Mexicano –del que nos enfocaremos en su consolidación y el desarrollo de su línea principal más adelante- y Compañía Constructora Nacional Mexicana. Esta última compañía, es el sucesor más directo del fallido Union Contract, reiterando acerca de la estrategia de William J. Palmer, respecto a dejar a otros agentes en suelo mexicano fue efectiva, su nuevo representante sería James Sullivan. Los resultados comienzan a verse cuando el 12 de noviembre de 1877, el ministro de fomento firmó un contrato para la construcción de un ferrocarril y telégrafo que fuera de México a la costa del pacífico y a la frontera con los Estados Unidos, aprobado por la Comisión en Industria del Congreso el 17 de noviembre y la discusión en el Congreso comenzaría el día 4 de diciembre del mismo año, con interrupciones hasta mayo de 1878. La Compañía Constructora Nacional Mexicana, o también conocido como Ferrocarril Nacional Mexicano, obtendrá su concesión hasta el día 13 de septiembre de 1880 (Howes, 1970, pp.88-89, 116).

Este último rival del Ferrocarril Central en una disputa pasiva –comparado con los problemas entre el AT&SF y el Denver & Rio Grande en sus guerras ferroviarias, es un conflicto pasivo- y cuya disputa entre ambas empresas la aprovechó Díaz para demostrar que su gobierno había tratado de evitar la competencia entre la Constructora Nacional y el Central al otorgarles distintas rutas y supuestamente asegurando la conclusión de líneas interoceánicas de preferencia a las internacionales –cuando el Ferrocarril Central se

empeñó primero en conectar México con Estados Unidos por medio del ferrocarril -, así como la amortización lenta de las subvenciones de acuerdo con las posibilidades del erario (Calderón, 1985, pp. 514-516).

Para terminar con este punto, es importante mencionar que tras la revolución de Tuxtepec se tenían construidos 638.3 kilómetros de vías, esta cantidad aumenta para 1880 en un total de 1073.5 kilómetros (Calderón, 1985, p. 517). Concluyendo así la primera administración de Díaz, con un total de 435.2 kilómetros durante su mandato, que pueden ser pocos de no ser porque realmente se salió de un periodo, de un momento de inestabilidad en la historia de México, se reestructuran las cuestiones políticas, económicas y de desarrollo, dando así vía libre para que se ejecutara sin dificultades mayores el plan de Díaz durante el Gobierno de González y así continuar con su proyecto para México.

Capítulo 4. Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, Limitada.

En los capítulos previos se ha empleado en hablar de predecesores y características que rodean al tema de la compañía, en un antes –orígenes y antecedentes-, durante –la consolidación y formación en sí- y posterior –la compañía en operación hasta el último de sus días- a su formación. Hemos observado el expansionismo estadounidense, con el tema de su desarrollo ferroviario ligado al alcance del objetivo expansionista, pero cuando este acabó, se relegó a un plano secundario dentro del rol del desarrollo económico nacional, y para ello, la compañía del Ferrocarril Atchison, Topeka y Santa Fe, aprovecha las necesidades de México –de generar vías para comunicar el país y activar la economía nacional- dentro del régimen porfirista –la cual se le puede añadir su necesidad de consolidar su régimen-. En una primera parte, sobre lo que sería la “empresa satélite” del Ferrocarril de Sonora, para posteriormente ejecutar la consolidación de un proyecto más ambicioso, lo que es el Ferrocarril Central Mexicano, cuya línea troncal que va desde La Ciudad de México hasta Paso del Norte –hoy Ciudad Juárez- que marca la consolidación en suelo mexicano de los intereses expansionistas estadounidenses, principalmente en cuanto lo económico y mercantil; en cuanto al Porfiriato, es la obtención de un medio que comunique las principales regiones económicas, así dotando una base económica al régimen que le permitió consolidar su poder político.

Con los antecedentes a la formación, llegamos a esta parte de la investigación, comenzando con la organización y consolidación de un grupo de hombres bajo el nombre de una compañía ferroviaria, que durante los años 1880 a 1884 construirán la línea principal que irá de México a Paso del Norte.

Y es así como se conformará este capítulo, la consolidación en sí de la compañía, la construcción de la línea troncal y lo que vendría siendo el primer viaje de la ruta México a Chicago, viaje referente en cuanto a los objetivos consumados de aquellos hombres e instituciones que han dejado su confianza en el Ferrocarril Central. Siendo así, que se dividirá en dos partes el capítulo, el primer punto, hablará de la consolidación, lo que se refiere desde las razones del Ferrocarril Central, elementos que conducen a la reunión de promotores del ferrocarril como directivos de la compañía recién consolidada; mientras que el segundo punto se subdividirá primariamente en la mención de algunos elementos característicos de la construcción, antes de ver el segundo sub-punto, que tratará los principales puntos de la construcción de la línea México a Paso del Norte, que consisten en cómo fue la llegada de los materiales, la forma en que se transportaron hacia las obras, las principales complicaciones durante el periodo, la constante apertura de tramos hasta la unión de los tramos Norte y Sur así como la razón por que se desarrolló así la construcción. Concluyendo en la mención del primer viaje con destino a Chicago, como el acto que representa los objetivos alcanzados de nuestros personajes que ambicionaron la realización de la línea México-Paso del Norte, construcción llevada a cabo y explota por el Ferrocarril Central Mexicano.

4.1 La consolidación

Para comenzar con este punto es importante retomar, que una de las razones por la cual el Ferrocarril Central fue de capital privado extranjero, fue por la falta de capital interno durante el gobierno de Díaz, obligando al gobierno a buscar y recurrir a capitalistas extranjeros (Juárez Lucas, 2004, p.17). Los objetivos porfirista no podrían haberse cumplido si este no complementaba su política con la incorporación ferroviaria a sus planes de dirigir el país.

Sandra Kuntz (1995) señala:

Porfirio Díaz firmó los principales contratos con las empresas extranjeras impulsado por la urgente necesidad de dotar al país de un sistema de transportes eficiente y

barato y la conciencia de que ella no se veía satisfecha con el solo recurso a los capitales internos (p. 52).

Si bien, todo lo último son postulaciones de porque se construyó el ferrocarril con inversión extranjera, pero se tiene que pensar como si aún fuese aquella época ¿A quién correspondería la tarea de construir el ferrocarril y por qué?

Y es que en esos tiempos, persistió la idea que ningún país debería dejar sus vías en manos de particulares, y que México debía construir sus vías con sus propios recursos, sin embargo, esta idea es superada por la necesidad de aquellos que necesitaban modernizar al país –el termino en el imaginario de la época era civilizar, a raíz que el ferrocarril se consideraba en ese entonces un instrumento para ello-, y el Ferrocarril Central, era a quién consideraban el protagonista de dicho ideal (Olaguíbel y Arista, 1880, como se citó en Mateos, 1880, pp. 8-11).

Lo siguiente se escribió en *La República*, por Juan A. Mateos (1880):

Oponer obstáculos a la realización de una vía férrea es un atentado de lesa civilización, porque en el siglo XIX no se comprende un solo hombre enemigo de este progreso, ante el cual se han detenido hasta los salvajes, que ven pasar á la locomotora atravesando majestuosa las soledades del desierto (pp.1-2).

La idea de la nota se plasmó en una ilustración para una guía para viajeros años después y la cuál rescatamos a continuación:



Indígenas contemplando el primer tren del ferrocarril (Espinoza, 1893a como se citó en Cardona, 1893, p.7)

La nota anterior muestra el conflicto por la construcción de vías férreas en el país, sesgados por ideales extranjeros de civilización, Díaz y su gobierno, a toda costa requerían de ferrocarriles, acusando a quienes cuestionaran los métodos de supuestos enemigos del progreso, marcado por la construcción de un transporte revolucionario como lo fue el ferrocarril, cuando la realidad es únicamente el cuestionamiento por la presencia de capitales extranjeros. Dentro de la perspectiva estadounidense, se consideraba que en ningún momento se atentaba contra la soberanía en cambio se decía, la inversión suya en México pretendía la promoción entre relaciones industriales y comerciales entre las dos repúblicas, y no una amenaza a la libertad del país como aquellos que cuestionaban la dicha inversión estadounidense, que calificaban como ‘oposición’ patriótica pero mal informada (Dunbar & Sloan, 1881a, p.4).

Los temores por una invasión estadounidense están de más, en el sentido que existe evidencia en cuanto al ideal estadounidense. Expansionismo y ganancias propiciados por empresas extranjeras, no va implícito el asentamiento permanente de estadounidenses en México, al menos en la mayoría de quienes han hecho el intento, según declaraciones del periódico *Arizona Weekly Citizen*. Cuyas notas nos muestra que existe un reconocimiento a los Estados de Chihuahua, Durango y Sonora, principalmente por el oficio de la minería, que son vistos como un beneficio para el Ferrocarril Central como para los estados, donde la maquinaria de extracción para explotar las minas podrían llevarse a través de las vías y así generar ganancias por el valor de millones de dólares, todo ello dando la razón de los intereses del Atchison, Topeka & Santa Fe, así como del Ferrocarril Central Mexicano, de desarrollar ahí sus caminos, así como la necesidad de estadounidenses en México. Sin embargo, se añade que no se busca nada al sur de la frontera mientras existan recursos en el lado norte sin explotar, y los estadounidenses que buscan asentarse en el sur, variablemente regresan a los Estados Unidos (Citizen Print & Pub. Co., 1883a, p.1; Citizen Print & Pub. Co., 1883b, p.1).

Los elogios de estadounidenses a México, se pueden encontrar en diversas notas periodísticas, como las del *Omaha daily bee*, que elogia la minería y agricultura del país, pero siempre de mano con el tema al Ferrocarril Central, como la puerta a mercantes de los Estados Unidos a un nuevo horizonte para acuerdos, justificándolo como una oportunidad

para la inversión de capital en el desarrollo de varias empresas que México necesita, y dará apertura al fomento sustancial. (Rosewater, 1884, p. 4).

Vargas (1883) en *El Monitor Republicano*, rescata las palabras del discurso del exgobernador de Kansas y Superintendente del Ferrocarril Central, cuando este llegó a Chihuahua:

“que Boston halló en México en general, y en el Estado de Chihuahua en particular, su competidor; y México, volviéndose a Boston, le dijo: Tú tienes dinero, nosotros tenemos necesidad de ferrocarriles, tú dices que las vías férreas son el origen de la riqueza de un país, aquí están mis campos fertilísimos, mis ricas minas de oro y plata..., hazme rica y yo te haré rica también...” (p.2)

El ferrocarril era el elemento –y comprobado- generador de riquezas que el gobierno buscaba para desarrollar el país. Y los estadounidenses, esperaban con entusiasmo la finalización de las obras en México, ya que, para el momento en que se conectaran las capitales de las dos repúblicas de América, significaría la consumación de un acto civilizador de los ferrocarriles. Que en un principio se estimaba para el primero de junio de 1884 (The Rock Island Argus, 1883, p. 4). La razón por la que conjugamos, entusiasmo con estadounidense, es la insistencia del diario *The Austin Weekly Statesman*, en cuanto se llegó a conectar las dos divisiones del Ferrocarril Central Mexicano, persuadir para que se proclame fiesta nacional, así como el invitar a la celebración a una cantidad de gente de los Estados Unidos, donde probablemente Chester A. Arthur, -presidente de los Estados Unidos, en aquella época- se uniría a los magistrados jefes mexicanos, en la conducción del último clavo (Statesman Publishing Co., 1883, p.6).

La parte histórica de la consolidación como la construcción de las vías del Ferrocarril Central Mexicano, comenzarán en un periodo donde destaca la presidencia de Manuel González, sino es que fue el periodo en el que se construyó la línea troncal.

El gobierno del General González comienza el 1ro de diciembre de 1880, tras unas elecciones donde participó también Justo Benítez y Trinidad García de la Cadena. Su gobierno continuaría la condición porfirista de conciliación, cooptación y represión de antiguos opositores. En relación a su gobierno con el tema, se construyeron cinco mil kilómetros de vías, aunque sin la “fiebre ferrocarrilera” al fin de su periodo, sufriría una crisis económica y que pondría al descubierto la corrupción y enriquecimiento del

presidente y colaboradores. Esto último hay quien dice fue obra de Díaz, fomentar el desprestigio del gobierno Gonzalista, como medida preventiva que creciera el poder de González (Carmona Dávila ,2021a).

El gobierno de González se encargaría de reconocer la deuda inglesa; aplicar una reforma legislativa para el regreso de Díaz; separación del poder ejecutivo y la Suprema Corte de Justicia de la vicepresidencia, este último cargo sería abolido; reformas sobre los delitos de imprenta, que limitaban la libertad de prensa, entre otras (Lomelí Vanegas, 2018 pp. 170-176).

El gobierno de González pudo jugar un papel favorable para la construcción del Ferrocarril Central, por la existencia de integrantes representantes de la compañía de procedencia mexicana –más adelante se entenderá porque fue parte del acuerdo entre el gobierno y la compañía, la presencia de mexicanos dentro de la misma- y que dichos representantes eran los Señores Ramón Guzmán y Sebastián Camacho, representantes que eran garantía para la solvencia de la compañía y un hecho material para la transformación del país (González, 1880, como se citó en José Valenzuela, 1994, p.382), esto por sus antecedentes dentro de la promoción ferroviaria en México, así como trayectoria en los negocios –se observará más adelante de manera específica en cuanto observemos los nombres de los primeros directores de la compañía del Ferrocarril Central- (Aguayo Hernández, s.f, p.43; Juárez Lucas, 2004, p.18). Razones por la cual González manifestó su confianza y el deseo de éxito para la compañía.

En cuanto a los intentos estadounidenses por establecer una vía, el primer referente es el Union Contract, sin embargo, en las memorias del Sr. Foster sobre México, se dice que desde 1825, Estados Unidos buscaba obtener la cooperación del gobierno mexicano para la construcción de un camino que uniera las dos naciones, desde Saint Louis vía Santa Fe. En enero de 1879 hubo una excursión organizada en Chicago con el objetivo de promover relaciones comerciales, visitando la Ciudad de México y conformado en su mayoría por turistas, pero con un buen número de representantes de casas comerciales y manufactureras. Aunque la visita tuvo poco éxito (Archivo Histórico Diplomático Mexicano, 1929, p.108), esto último se contradice si agregamos una nota del diario estadounidense, *The Weekly Miner*, que cita una correspondencia del 4 de abril de 1881, El Dr. Julius A. Skelton, quién fue

cónsul en México, asegura que desde la excursión de Comerciantes de Chicago en 1879, se han incrementado las relaciones entre ambas naciones (Miner Pub. Co., 1881, p.3).

Para agosto de 1879, el ministro Zacamona, recibía visitas por representantes de un par de compañías atraídas por la posibilidad de tener una concesión desde la frontera hasta Guaymas –como ya se ha revisado en el primer capítulo- y terminó por conformar el Ferrocarril de Sonora –desde mucho antes que la visita- . Y más tarde se emplearía la idea de llevar a cabo un proyecto con una línea que conectara directo con la capital (Kuntz Ficker, 1995, pp. 38-39; Romo, 2019).

Ya en un evento que vinculan a la empresa del Ferrocarril Central, una de sus primeras acciones fue escribir a Julia G. de Escalante –con fecha del 11 de febrero de 1880-, directora de la Compañía Limitada de Tranvías con Correspondencia en la Ciudad de México, la propuesta que los rieles de dicha compañía podían llegar a los límites de la estación Buenavista. (Ferrocarriles en general, Vol. 1040, expedientes 74, 98, Archivo Histórico de la Ciudad de México como se citó en Aguayo Hernández, s.f., pp. 43-55). Aunque los primeros registros que se tienen sobre la organización –y legalización- de la compañía del Ferrocarril Central Mexicano, fue *The Chicago Daily Tribune*, hablan sobre la aprobación a finales de febrero -25 de febrero- de 1880, una asociación entre el AT&SF con el Ferrocarril Central celebrada en Massachusetts. Se había aprobado la construcción de vías en México y bajo las leyes mexicanas. Las intenciones eran construir una línea de México a San Francisco y otro desde un sitio de unión con Nuevo México y el Southern Pacific, en El Paso. Previo a ello, hubo una reunión en Boston -21 de febrero – para la suscripción de las acciones de la compañía- (The Chicago Daily Tribune, 1880a, p. 5).

La formación de la compañía estuvo regulada en la ley del Estado de Massachusetts conforme dicta las regulaciones del capítulo 274 de los decretos de 1879, adquiriendo el derecho de operar una vía y telégrafo en México y bajo la ley mexicana, en una ruta que va desde la Ciudad de México a la mejor ruta practicable hacia el norte y atraviere por las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato, Silao, León, Lagos, Zacatecas, Aguascalientes, Zacatecas, Durango y Chihuahua. Con ramales en puntos como, Salvatierra, Dolores Hidalgo, Guadalajara, San Luis Potosí, y puntos en la costa del pacífico y la frontera en Texas. Una de sus obligaciones será estar sujetos a las leyes locales que fije el país; Expresar nombre de la compañía, asociándose un mínimo de quince

personas en la compañía y cuanto sea posible las principales estaciones de ferrocarril y telégrafo, así como un mínimo de nueve nombres que formen la junta directiva; el compromiso de presentar anualmente su declaración de contribuciones el día primero de mayo (H.B. Philleo & Son, 1880 p. 1; Pierce, 1880 como se citó en Mateos 1880, pp. 62 a 64; Wade, Cogswell, Talbot, Pierce, 1879 como se citó en Mateos 1880, pp. 64-68).

Los nombres de los asociados para formar la corporación bajo el nombre de la *Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, Limitada* son los siguientes:

- Thomas Nickerson: Presidente de la Compañía del Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe.
- George B. Wilbur: Representante ferroviario en Estados Unidos y fue Director del Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe.
- Lucius G. Pratt: Comerciante Retirado y representante ferroviario en Estados Unidos.
- Joseph H. Gray: Bostoniano, supuestamente ejerció como fideicomisario y asesor en la villa Hyde Park, Chicago, Illinois. ¿?
- Isaac T. Burr: Presidente del Banco Nacional de Norte –América, de Boston, y Director del Atchison Topeka & Santa Fe.
- William S. Eaton: Hombre de Negocios y tesorero de la compañía bostoniana National Tube Works – parece indicar que la empresa se dedicaba a la metalurgia-.
- William J. Rotch: Director del Ferrocarril Old Colony.
- Col. Solomon S. Sleeper: Procedente de Bristol, New Hampshire, vivió en Boston y ejerció cuatro años en la Legislatura –de Massachusetts-, fue hombre de negocios.
- Theodore Nickerson: Comerciante de Boston.
- Alden Speare: Director del Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe, el Ferrocarril Connecticut and Passumpsic River, y exalcalde de Newton, Massachusetts
- Charles W. Pierce: Director del Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe.
- E.W. Converse: Procedente de Newton, Massachusetts.
- Charles C. Burr: De Newton Centre –parte de la ciudad de Newton, Massachusetts-.
- John H. Sanborn: De Aurbundale –Newton, Massachusetts-.
- Franklin B. White: De Milton, Massachusetts.

(A.N Swain, 1875, p. 3; Boston Commercial Bulletin, s.f como se citó en Frew & Campbell, 1877, p. 3; Burnside Seagrave, 1895, p.9; C.M. Stone & Co. 1879, p.3; Dodge y Middlebrook, 1950, p. 18; M.D. & L.E. Sampson, 1879, p.4; Pierce 1880, como se citó en Mateos, 1880, p. 62; Reynolds, 1880a como se citó en Mateos, pp. 77-78; Reynolds y Goodwin pp. 1880 como se citó en Mateos 1880, pp. 79-80; The Chicago Daily Tribune, 1875, p.7; The Chicago Daily Tribune, 1876, p.7; The Chicago Daily Tribune, 1880b, p. 5). El capital inicial de acciones fue de \$1, 000,000 de dólares ¿?, dividido en diez mil acciones de valor *par* de \$100 cada uno, y mil cincuenta han sido vendidas a la fecha del 28 de febrero (H.B. Philleo & Son, 1880 p. 1).

La organización correspondiente en Estados Unidos fue realizada, y pendiente a la aprobación –de la organización – en México, se anexaron los documentos tales como la ley de Massachusetts, el Certificado de Organización de la compañía, convocatoria de una junta para la elección de directores del Ferrocarril Central, fechada el 17 de marzo, etc. Un total de ciento noventa y cinco personas físicas y morales habían solicitado acciones, podemos mencionar algunos (Reynolds, 1880a como se citó en Mateos, pp. 76-78):

- T. Jefferson Coolidge: Director de la Compañía del Ferrocarril Chicago, Burlington y Quincy.
- Charles J. Paine: Director de la Compañía del Ferrocarril Chicago, Burlington y Quincy.
- Thomas Nickerson: Presidente de la Compañía del Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe.
- Thomas Sherlock: Director del Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe.
- Lee, Hugguison & Co.: Banqueros y Corredores de Boston.
- W.D. Forbes: Presidente del Banco Nacional de Redención de Boston.
- Marshall Field y Levi Z. Leiter: De la casa Field, Leiter & Co, comerciantes de Chicago Illinois.
- William Libbey: De la casa A.J. Stewaer & Co., Nueva York.
- Hon. P.B. Plumb: Senador por Kansas.
- Hon. Alexander H. Rice.: Exgobernador de Massachusetts.

(Reynolds, 1880a como se citó en Mateos, pp. 76-78).

Como se puede observar, los accionistas eran banqueros, corredores de bolsa, comerciantes, directores de ferrocarriles, hasta políticos, los nombres mencionados, se concentran en su mayoría, en Massachusetts –Boston-, Chicago y Nueva York, la excepción de Plumb, quién es senador por Kansas, es lógico al conocer que el origen del AT&SF –quién es la compañía responsable del Ferrocarril Central-, es en aquel estado.

Lo siguiente a la aprobación, es la organización del cuerpo directivo, cuya primera junta se fechó para el día 17 de marzo de 1880, en el núm 150 de la calle Devonshire, departamento 24, Boston a las 11 a.m. (Nickerson, Burrm Pratt, Rotch, Dana, Reynolds & Goodwin 1880, como se citó Mateos 1880 pp. 82-83).

Los directores han quedado de la siguiente forma:

- Issac T. Burr: Presidente del Banco Nacional de Norte-América, de Boston y Director del Ferrocarril Atchison, Topeka & Santa Fe.
- Benjamin P. Cheney: Presidente del Ferrocarril de Sonora.
- Thomas Dana: Director del Banco Nacional de Maverick, Boston.
- William Rotch: Ingeniero Civil.
- Lucius G. Pratt: Comerciante Retirado y representante ferroviario en Estados Unidos.
- Warren Sawyer: Presidente del Banco Nacional de Everett, Boston.
- R.M. Pulsifer: Alcalde de Newton, Massachusetts y uno de los propietarios del Boston Herald.
- William O. Taylor: Del Consejo de Gobierno de Massachusetts y de la casa Taylor Thomas & Comp. Comerciantes, Boston.
- S.A Kent: Presidente del Corn Exchange del Banco Nacional de Chicago y Director del Atchison, Topeka & Santa Fe.
- Theodore Nickerson: Comerciante de Boston.
- Levi C. Wade: Ex presidente de la Cámara de Representantes de Massachusetts y Vicepresidente del Ferrocarril de Sonora.
- Charles Lainer: De la casa Winslow, Lainer & Comp. Banqueros de Nueva-York.
- Robert R. Symon: De Nueva York.
- Edward. Adams: De la Casa Winslow, Lainer & Comp.

- Sebastián Camacho: Consiguió en 1874 la concesión de un ferrocarril de México a León, uno de los socios para la obtención de la concesión del Ferrocarril de Sonora e involucrado en la incipiente banca en México. uno de los miembros fundadores del Banco de México en 1882 y fungiría como segundo consejero suplente del Consejo de Administración del Banco.
- Ramón G. Guzmán: Fue propietario del Ferrocarril Tlalpan, uno de los propietarios de la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito Federal y hombre de negocios.
- Walter W. Symon: Contratista –participante en la casa de moneda de Hermosillo y Álamos- y promotor Ferroviario.
- William J. Rotch: Director del Ferrocarril de Old Colony
- George B. Wilbur: Representate ferroviario en Estados Unidos y fue Director del Atchison Topeka & Santa Fe

(Aguayo Hernández, s.f, p. 43; Dodge y Middlebrook, 1950, p. 18; Juárez Lucas, 2004, p.18; Reynolds y Goodwin, 1880 como se citó en Mateos, 1880, pp. 79-81; Reynolds, 1880a como se citó en Mateos, 1880, p.77; Reynolds, 1880b como se citó en Mateos, 1880, pp. 84-85; Silva, 1880a, p.1; The Chicago Daily Tribune, 1876, p.7; Tync, 1878, p.3)

Es importante aclarar que Thomas Dana sustituyó al Sr. Geo. C. Lord, mientras que los Sres. William J. Rotch y George B. Wilbur solamente son provisionales, pues estos puestos debieron ser elegidos por el gobierno mexicano, y serían reemplazado en cuanto el gobierno haga su selección de la gente que quiera poner en la junta. Por otra parte se seleccionó a las siguientes personas para ejercer los siguientes cargos:

Presidente: Warren Sawyer.

Vicepresidente: Robert R. Symon.

2do Vicepresidente: Levi C. Wade.

Secretario y Tesorero: S.W. Reynolds.

(Reynolds, 1880b como se citó en Mateos, 1880, p.85)

Así quedaría la primera mesa directiva del Ferrocarril Centra Mexicano, y el cambió de interés aquí, es a mediados de 1880, cuando Thomas Nickerson deja la presidencia del AT&SF para fungir como presidente del Ferrocarril Central (Kuntz Ficker, 1995, p. 59).

La empresa consolidada nunca fue considerada como una propiedad de otra compañía, trayendo un concepto diferente a compañía satélite, como lo que representaba el Ferrocarril

de Sonora, considerado como parte de la línea del Santa Fe y como lo vimos previamente en el primer capítulo. Pero ¿Cómo se ligaba las relaciones entre el Ferrocarril Central y el Ferrocarril de Santa Fe?

La respuesta de Sandra Kuntz Ficker (1995) con respecto al Ferrocarril Central y en el sentido jurídico, fue una empresa mexicana con sus oficinas dentro del país, que fue construido por el AT&SF, pero cuyas decisiones se tomaban en el extranjero, precisamente en Boston y Topeka, sin mencionar las oficinas en Santa Fe. Los asuntos del Ferrocarril Central eran conducidos por mensajes en hojas membretadas y sello de la compañía y dirigidas al AT&SF. Con una relación tan estrecha, llegaba el punto que la compañía estadounidense asumía en un principio la autonomía del Ferrocarril Central (pp.73-75).

La idea de Kuntz puede resumirse en las afirmaciones de la época, del *Weekly Democratic Statesman*, "...The enterprise, it is said, will be controlled by the Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad Company..." –Se dice que la empresa será controlada por la compañía del AT&SF - (Cardwell & Morris, 1880, p.1), es lo suficiente para llegar a un entendimiento sobre la situación jurídica en esa época, sobre el estatus Ferrocarril Central, mexicana pero influenciada directamente por el Santa Fe.

El ideal de la gente estadounidense involucrada en la compañía como en la construcción de la vía, planteaba conectar la capital con la frontera, por medio de una vía férrea, pero los registros parecieran indicar que la concesión de una línea como lo fue México a Paso del Norte, fue negociada después de la formación de la compañía, comenzada el día 3 de abril de 1880, cuando el representante del poder ejecutivo, Manuel Fernández y Sebastián Camacho –como apoderado de Robert R. Symon- cuando se reunieron para discutir sobre el traspaso de la concesión de 1874, para la construcción de una línea de México a León. Se negoció la extensión de la vía hasta Durango, Chihuahua y Paso del Norte –esto lo ponemos en duda si es que se aceptó pronto la extensión pues hay registros periodísticos, que por lo menos hasta el 10 de julio, la extensión seguía sujeta a su aprobación (The Chicago Daily Tribune, 1880c, p.2)-, así como se le otorga el derecho de construir ramales de San Luis Potosí a Nuevo Laredo y Guadalajara al Pacífico.

Se les traspasara la línea Cuautitlán a Huehuetoca, de la antigua compañía del Ferrocarril Central, donde una de sus obligaciones será el ensanchamiento de sus vías a 1436 milímetros -1.43 metros-, otorgándose una subvención de 9,500 pesos por cada kilómetro

que se construyera y esta fuera aprobada por el Ministerio de Fomento, entre otros acuerdos que Symon aceptó el día 7 de abril - Aunque claro, la caducidad de la Concesión del Ferrocarril Toluca y Cuautitlán no se formalizó hasta el 15 de julio del mismo año (“Resolución de 22 de junio de 1880. Declarando la caducidad de las concesiones otorgadas a la Empresa del ferrocarril México a Toluca y Cuautitlán en el decreto de 22 de diciembre de 1877”, 1880. Recopilado en *Legislación sobre ferrocarriles. Colección de leyes, decretos disposiciones, resoluciones, y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el archivo de la Secretaría de Fomento*, 1885, p. 352)-, cosa que no pareció disgustar a la compañía pues era más rentable ensanchar la vía angosta, que construir una nueva vía ancha por completo que uniere estos dos pueblos; mientras que, la subvención es más alta -9,500 pesos- pero comparándolo con las subvenciones otorgadas a ferrocarriles de vía angosta son relativamente inferiores –entre 7 y 8 mil pesos- a simple vista, los costes de construcción –y podría considerarse también los de mantenimiento- son menores. Pero el factor diferenciador está en la capacidad de los ferrocarriles de vía ancha, que por lógica, es superior a los de vía angosta, se le suma el aumento del tráfico mercantil, produciría crecimiento proporcional en ingresos fiscales (Sierra, S., 1880 como se citó en Mateos, 1880, pp. 49-50; Silva 1880a, pp.1-2).

El 12 abril se da enterado el poder ejecutivo, las modificaciones quedarán sujetas a la aprobación de las Cámaras, y se exigió no solamente someterse a las modificaciones, sino como condición para traspaso, se pidió la comprobación de la formación y existencia legal de la compañía. A lo que se respondió con la remisión de los documentos que no solo acreditan lo demandado por el ejecutivo, sino también se dio información de las personas, su trayectoria y respetabilidad que conforman la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano (Silva 1880a, pp. 1-2).

Volviendo al tema del ferrocarril de vía ancha, se tiene clara la idea de las ventajas de una vía ancha sobre las angostas, lo dice el periódico *La Libertad*, resalta la relevancia en del proyecto del Ferrocarril Central, frente al de la Constructora Nacional Mexicana, pues las vías anchas permitían mayor seguridad como capacidad para el tráfico de mercancías. En el caso que abordan en la nota, es que esto resultó en el interés del Gobierno de San Luis Potosí, seleccionando al Ferrocarril Central como encargada de construir la línea San Luis –

Tampico, por la fiabilidad del proyecto del Central (Sierra, J. Cosmes, Hammekem y Mexia, Olaguíbel y Arista, Zamora, Valenzuela, Silva & Horta, 1880, p.2).

El propio Manuel González (1883 como se citó en José Valenzuela, 1994) confiaba más en obtener ventajas al tender vías anchas en lugar de angostas. Esto se demostró durante la disputa entre el Ferrocarril Central y la Constructora Nacional por concesiones en Michoacán, el presidente creía que el Estado hubiese tenido mejores beneficios con ferrocarriles de vía ancha, dando mayor baratura en el precio de los fletes, pero se desencantaron por la oferta de la Constructora por su promesa de construir la vía en menor tiempo (pp. 141-143).

Habiendo explicado las razones de la vía ancha, ahora en relación a la subvención de los 9,500 pesos por kilómetro, esta comenzaría a pagarse a los primeros 125 kilómetros de vías y sucesivamente por secciones veinticinco kilómetros, destinando el pago de subvención del 8% por ciento de los derechos de importación que se causen en las aduanas de Veracruz, Tampico, Guaymas, Manzanillo y Mazatlán. (Mateos, 1880b como se citó en Mateos, 1880, pp. 24-27)

También se debía hacer el depósito de 150 mil pesos conforme lo dispuesto en la ley de la concesión de 1874, el cual se pagó al Nacional Monte de Piedad, notificado por Sebastián Camacho y certificado expedido el 30 de abril (Camacho, como se citó en Mateo, 1880, pp. 86-87; Villamil, Rangel & García, 1880, como se citó en Mateos, 1880, p.88).

El Ferrocarril Central gozaría de traspasar los derechos y obligaciones a una o más compañías organizadas, sin vínculo gubernamental, para construir la línea, con previa autorización del ejecutivo (Kuntz Ficker, 1995, p. 48). Así como aceptará las obligaciones contraídas en el decreto de la concesión que se les otorgó. Comprometiéndose la compañía a no intervenir ni mezclarse en asuntos nacionales ni funciones del Gobierno de México, discreta o indiscretamente. Por medio del ejecutivo de la compañía, se dará aviso a los empleados, que mientras dependan de la compañía, se deberá cumplir estrictamente las leyes mexicanas, con el despido inmediato al quién viole la resolución (Reynolds, 1880c como se citó en Mateos, 1880, p.86).

Todos los derechos y obligaciones de la Compañía se conglomerarán en la concesión del 8 de septiembre de 1880, la cual está marcada por esclarecer puntos, entre los principales la extensión de la vía que confirma el permiso de concesión de construcción de vía y telégrafo

de México a Paso del Norte, así como derechos de explotación por noventa y nueve años a la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano (“Número 511. Septiembre 8 de 1880. Ferrocarriles de México á León á Paso del Norte, ligando las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato, Sinaloa, Aguascalientes, Zacatecas, Chihuahua y Guadalajara”, 1880. Recopilado en *Legislación sobre ferrocarriles. Colección de leyes, decretos disposiciones, resoluciones, y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el archivo de la Secretaría de Fomento*, 1885, pp.500-523).

4.2 Construcción de la Línea México-Paso del Norte.

4.2.1 Elementos característicos de la construcción.

La construcción de la línea México a Paso del Norte representa un evento sin precedentes en la construcción de ferrocarriles en cuanto a tiempo –si consideramos únicamente la línea troncal- , antes de la odisea que se efectúa entre 1880 y 1884, los estadounidenses como el gobierno porfirista fueron a concretar un proyecto que comunicaría la capital mexicana con la red ferroviaria estadounidense. 1100 millas, desde Chihuahua hasta la Ciudad de México, con ramales que alimentarían el tráfico de la línea troncal – un ramal hacia San Blas, en el Pacífico y otro de San Luis Potosí y Tampico, en el Golfo de México- incluso se llegó a considerar la construcción de un ramal en un punto del Ferrocarril de Sonora que conectara al este con el Ferrocarril Central Mexicano (San Francisco Chronicle 1881, p. 2). Tener una perspectiva a primera vista, nos demuestra la importancia del Ferrocarril Central, como elemento importante para el desarrollo de una red ferroviaria en México, sin embargo, el enfoque aquí es profundizar en el desarrollo de la línea troncal, que es la razón de la existencia de la compañía como el punto de unión de los objetivos de diversos grupos.

La construcción de la línea troncal, implicó la necesidad de hallar la mejor ruta de transporte practicable como referencia, sería El Camino Real de Tierra Adentro, mostrándose a continuación un mapa de la ruta:



Camino Real de Tierra Adentro (Centro INAH Chihuahua, s.f.)

Si bien la ruta tiene una razón histórica que recorre desde la Nueva España hasta los días del desarrollo ferroviario del siglo XIX para el transporte de minerales (Centro INAH Chihuahua, s.f.) que viéndolo bajo perspectiva del segundo capítulo, los estudios y trazos así como las concesiones –de la capital a la frontera norte- muestra la influencia de aquel corredor económico tomó para localizar la mejor ruta practicable, siendo así que se había conceptualizado la línea completa antes del término de su construcción, como nos lo demuestra la siguiente carta del Ferrocarril Central:



(Rand McNally and Company, 1881)

No obstante –y al menos hablando por la línea troncal- y pese a que se había seleccionado Durango por su industria minera y gran población de su capital, no se optó por construir la vía por sus caminos, que implicaban altos costes por su paso por serranía, en cambio se había seleccionado la comarca Lagunera y su producción de algodón así como su topografía plana que son un beneficio en cuanto a costes así como para la región lo fue en su desarrollo, propio de la ausencia de características que regularan la construcción de vías, permitiendo al Ferrocarril Central ser una de las compañías que construyeran una vía destinada a la exportación (cfr. Fuentes Díaz, 1951, pp.32-35 ; Valdés Lozano, 2017).

Si bien, los ferrocarriles promovieron un efecto de migración interna dentro del país, particularmente hablando del Ferrocarril Central, convirtió a La Laguna en la región productora de algodón más importante del país, convirtiéndose en un centro urbano y ferrocarrilero; en contraste con sus similares, los centros industriales y comerciales de Querétaro y León –y digo similares porque la línea troncal pasa por estas dos poblaciones también-, perdieron importancia y con ella a muchos de sus habitantes, que habían emigrado hacia el norte por demanda de trabajo (Coatsworth, 1976b, pp. 82.83)

En cuanto a la cuestión de materiales, el Ferrocarril Central poseería cierta autonomía para hacer convocatorias para su abastecimiento, aunque en relación con el AT&SF en cuanto a la obtención de locomotoras, la primera compañía dependía de la segunda, surtiendo así – incluso para el Ferrocarril de Sonora- locomotoras de empresas como Baldwin, Manchester y Tauton. Los materiales en un principio llegarían por medio de las vías del Ferrocarril Mexicano y posteriormente, también cruzarían por la frontera en El Paso una vez que se conectaron las vías del AT&SF y el Ferrocarril Central (Kuntz Ficker, 1995, pp.76-80)

Coatsworth (1976b) nos dice que las vías fueron construidas y operadas por rieles importados, el personal de supervisión e ingeniería, locomotoras, material rodante, en ocasiones combustible, durmientes y mano de obra, entre otros, provenían del extranjero, específicamente de Estados Unidos, Gran Bretaña, Alemania y Francia, sin estímulo alguno para la industrialización del país. Se dice también que las compañías hicieron lo posible por reducir su dependencia de materiales importados, ya que esto implicó un gasto extra. El propio Ferrocarril Central, durante sus 15 años y medio que informaría sobre sus adquisiciones extranjeras, 37.64% de los gastos de operación de la compañía, se hicieron a base de importaciones (pp.22-26, 38).

La cuestión de balasto y madera, para evitar su importación, se obtenían de excavaciones cuya calidad y cantidad variaba; mientras que el abasto de madera era más difícil, por razón de costo, comodidad y calidad, procurando obtener la madera en las cercanías de las obras. Los insumos se comenzaron a importar desde Estados Unidos cuando la construcción empezó en el norte, resistiéndose hacer lo mismo por los costos de trasportación (Kuntz Ficker, 1995, pp. 85-86). Esto explicaría una de las razones porque la construcción de la División Sur se rezagó en comparación al Norte.

La necesidad por la madera llevó a las compañías a la disputa por concesiones en sitios que fueran beneficiosos para el abasto del material sin desembolso alguno. Este elemento fue característico en la lucha por concesiones entre el Ferrocarril Central y la Constructora Nacional, cuando se disputaba la concesión del ferrocarril de Pátzcuaro, que era propiedad del Estado de Michoacán, ofrecía un abundante tráfico para el abastecimiento de durmientes para las empresas ferrocarrileras del país (González 1883 como se citó en José Valenzuela, 1994, p. 141).

En cuanto a la obtención de terrenos, se le permitía a la empresa una extensión de 70 metros a cada lado de la vía, otorgando de manera gratuita los terrenos de propiedad nacional, y cuando se trataba de propiedad privada, lo era por indemnización. No hay cantidad exacta sobre el número de terrenos expropiados, así como los conflictos que pudo haber generado (Kuntz Ficker pp. 87-88). Algunos ejemplos que tenemos son los siguientes:

En la construcción de la línea San Luis-Tampico, se estaban realizando el reconocimiento de terrenos de la Hacienda de Huichihuayán así como se expresaba la expropiación de los terrenos de la [hacienda] de Tambaca, buscando que esta ceda bajo contrato (Olvera, 1882 como se citó en José Valenzuela, 1994, p. 257). Nos da a entender que en la empresa se da a la tarea de reconocer los terrenos para su expropiación –como se le exigía-, sin embargo no se refiere a la indemnización que debería corresponder al valor de las tierras. En otros casos las propias haciendas cedían sus terrenos con la finalidad de que el ferrocarril pasara por sus tierras, incluso las que perdían las negociaciones, solicitaban la construcción de ramales que conectaron con la línea principal. El caso del rancho el Torreón debió caer como anillo al dedo en cuanto a la reducción de costos en la construcción de la vía, pudiendo considerar uno de los factores por la modificación del trayecto, en lugar de Durango, su paso por la Laguna (Kuntz Ficker, 1995, p.90).

Aunque existían casos en que las haciendas, exigían fuertes sumas como indemnización, dos casos en Querétaro representan la “expropiación por la fuerza’ los terrenos, ante la negativa de venderlos”. A manera de probabilidad que estas dos disputas pudieron ser en las comunidades de San Pedro Tolimán y Santa María Peñamiller, ambas resueltas por la arbitración del gobierno estatal y devolviendo algunas tierras usurpadas (Coatsworth, 1976b, pp. 138,141; Landa Fonseca, 1990, p.107 como se citó en Kuntz Ficker 1995, p.91). Ejemplos anteriores, como todo lo visto hasta este punto, representa un ideal de progreso y civilización que todos anhelan poseer por los beneficios económicos y de desarrollo socio-capitalista que trae consigo el ferrocarril –se podría decir que industrial, pero está demostrado que no trajo el desarrollo en sí al país de aquel elemento- produciendo una postura de bienvenida –al menos en la primera parte del Porfiriato- por parte de la gente, un ejemplo es la carta dirigida, a Jefatura y Comandancia del distrito de Tepic, por parte de los vecinos. Que declaran conocer los planes del Ferrocarril Central atravesando los

distritos y declarando las intenciones de donar los terrenos propiedad del municipio así como la madera disponible para la construcción de la vía (Santa María, 1880 como se citó en José Valenzuela, 1994, pp. 321-322).

Los anhelos por ferrocarril también provocaron sentimientos dentro de los altos cargos federales y estatales, llegando a un punto en el que los representantes de los Estados llegan a disputarse o recriminar porque se ha seleccionado el paso de la vía sobre otras entidades en lugar de la entidad a la que representan, y se ven en la tarea de justificar porque representarían la mejor opción sus Estados para la compañía, en lugar de la elección previamente hecha. Para explicar mejor este párrafo, tenemos el ejemplo siguiente:

El gobernador de Zacatecas Jesús Arechiga, y exgobernador por el mismo estado, el General Trinidad García de la Cadena, suplicaron al presidente en turno Manuel González, para la suspensión de la resolución de la concesión del Ferrocarril entre Aguascalientes y San Luis, que implicaba un perjuicio para los intereses comerciales de Zacatecas (Arechiga & González, 1881 como se citó en José Valenzuela, 1994, p. 377; García de la Cadena & González, 1881a como se citó en José Valenzuela, 1994 p. 377).

García de la Cadena envió una carta en relación al tema de la concesión del Ferrocarril de Aguascalientes a San Luis Potosí, viéndolo como una amenaza para los intereses del estado de Zacatecas, argumentando que es solo un plan más de la Compañía de Symon, de hostilizar a la competencia, perjudicando y nulificando así la concesión que ya poseía el Estado de Zacatecas para una vía a San Luis –y también conduciría hasta Aguascalientes, según García de La Cadena-, volviendo al antiguo monopolio. Las intenciones no eran quitar las aspiraciones de Aguascalientes para un ferrocarril, sin embargo justificaba que Zacatecas se encontraba en mejor posición económica para impulsar ambos estados por medio del ferrocarril, y de que de seguir con la idea del Ferrocarril Aguascalientes-San Luis, solamente perjudicaría a ambos estados. Las explicaciones sobran por el hecho que Manuel González, que haciendo lo posible para no perjudicar el camino de Zacatecas, les indica que la concesión de Aguascalientes a San Luis la tenían ya los Estados y es cuestión del Ferrocarril Central que acepte o no el traspaso de la línea a su compañía (García de la Cadena & González, 1881b como se citó en José Valenzuela, 1994, pp. 378-379).

Se pueden encontrar más de los elementos mencionados de que se engloban dentro de la construcción, particularmente de la línea troncal y los personajes que rodean el entorno

histórico del Ferrocarril Central. Y para ello será necesaria la observación de la construcción.

Para toda aclaración se alcanzó una última concesión en el año de 1880, para el día 8 de septiembre.

4.2.2 La construcción.

Los preparativos para dar comienzo a la construcción estaban en marcha, existe una compañía consolidada, legal en Estados Unidos como en México y encomendada a la tarea de conectar las dos repúblicas por medio del ferrocarril, que vendría siendo la línea México a Paso del Norte, el punto de conexión entre la red ferroviaria estadounidense –por medio de las vías del AT&SF en El Paso- y la Ciudad de México, que es capital nacional de México y centro del ideal de modernización.

El día 7 de mayo de 1880, se escribía al Ministerio de Fomento, con expectativas que el primer encargo de materiales desde Nueva York, para la construcción llegara a Veracruz para el 12 de mayo y que se dio órdenes para comenzar inmediatamente los trabajos, como forma de aviso para tener informada a la Aduana veracruzana y la Administración de Rentas del Distrito Federal, para “que permitan la libre importación de aquellos efectos, protestando que tan luego como reciban las facturas respectivas las presentarán a las oficinas expresadas.” (Robert R. Symon y Socios, 1880 como se citó en Mateos pp. 90-91)

Tras la fecha tentativa de la llegada de materiales al puerto, implica también días para mover los materiales a través del Ferrocarril Mexicano hasta Buenavista, y si es que se siguió la orden de empezar de manera inmediata con las obras, el supuesto traslado de 5,000 toneladas de material de construcción que ocurrió entre 8 y 14 días de Veracruz a la Capital, pues se tienen dos registros, el primero es del diario estadounidense *The Chicago Daily Tribune*, una noticia del 10 de julio de 1880 publicado en el número del día siguiente, indica que los trabajos comenzaron el 20 de mayo, mientras que el diario mexicano *La Libertad*, indica el informe de un Howard Schuyler –jefe de ingenieros- del 7 de septiembre, las obras dieron inicio el 26 de mayo con una fuerza de 500 hombres, y que no aumentó hasta las correcciones en el trazo de la línea, creciendo gradualmente hasta llegar a 5,500 hombres el día en que fue escrito el reporte. En el registro también incorpora información con respecto a la División de Guanajuato, que esperan llegar a Celaya el 30 de junio de 1881, para comenzar a su vez con los trabajos de ampliación de la vía ancha, por lo

mientras, seguiría en funcionamiento las operaciones en la vía angosta, y con una locomotora Baldwin que entrará en funcionamiento el día 16 de septiembre (Sierra, J. 1880a, pp. 1-2; The Chicago Daily Tribune, 1880c, p.2).

En el periodo del 20-26 de mayo al 30 junio se tiene el reporte –con fecha del último día del periodo que hubo cuatro cargamentos en que llegaron en el periodo de tiempo de más de un mes, el último que ha llegado fue el vapor americano, *City of Alexandria*, entre los cuatro también había un vapor inglés, el cual notificó que se encontraba un quinto vapor, con el primer cargamento de 1,500 toneladas de rieles de 15,000 compradas en Inglaterra para el Ferrocarril Central. Así como la contratación de 200,000 durmientes de cedro y sabino, que serán entregados en la capital y Tula. Mientras que los avances de construcción, incluyen la adquisición de 100,000 metros cuadrados de terrenos en Buenavista, para la estación, almacenes, talleres, depósitos, etc. Las obras de terracerías concluirán en un estimado de 8 días a partir de la fecha del informe, hasta Tlalnepantla, que vendrían siendo los primeros 11.7 kilómetros de la línea, y que estarían listos para el tendido y prolongación de la vía (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1893, p.134; Silva, 1880b, p. 3).

El material recibido del extranjero recibido hasta la fecha del informe de Schuyler – 7 de septiembre- fue el siguiente:

- 1,500 toneladas de rieles de acero
- 109,222 libras de clavos (49,54 toneladas)
- 167,288 libras de chapas de unión (75.88 toneladas)
- 18 cambios mecánicos
- 1 mesa giratoria de fierro de 55 pies de diámetro (16.76 metros)
- 1 locomotora (42 toneladas)
- 9 plataformas (15 toneladas de capacidad cada una)
- 7 juegos de ruedas para dichas –para las plataformas-
- 1 máquina elevadora de (20 caballos de poder.)
- 2 tanques de fierro para agua con una capacidad 30,000 cada uno
- 1 martillo para rieles, de espigón
- 500 carretillas
- 150 docenas de azadones
- 250 docenas de palas

- 34 rastras
- 5 arados para mover la tierra
- 12 carretas y arneses para los animales
- 247 caballos y mulas
- Herramientas para maquinistas, albañiles, carpinteros etc.
- Alambre Telegráfico, aisladores teléfonos
- Madera: 5,000 cuadros, 1,000 tablas, 1,500 postes de telégrafo, 300 morillos, etc.

(Sierra, J. 1880a, pp. 1-2)

Con los trabajos de terracería, era cuestión de tiempo para el comienzo de los tendidos de vías, cuyo inicio fue el día 15 de septiembre de 1880 –el mismo día se elige a Rudolph Fink como Gerente General de la línea-, registrando además una dificultad para encontrar al personal capacitado dentro de obras ferroviarias -sin mencionar las complicaciones que conlleva trabajar en un territorio donde predomina el español- y dentro de un terreno complicado para construir como lo es el valle de México y la demora de desembarcos de cargamentos producto de las instalaciones del puerto de Veracruz (“Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Co. Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1880”, 1881, pp.5-6. Recopilado en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*, s.f).

La predicción de avances dentro de un año muestran más acortados a cuando predijeron estar en Celaya para 1881, prediciendo la llegada de las vías a Querétaro para septiembre de 1881, mientras tanto el avance en la construcción de la línea troncal, se ha registrado avance en el tendido de vías hasta Cuautitlán para el día 23 de noviembre, representado un total de 27.7 kilómetros construidos hasta el momento (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1893, p.134; Sierra, J. 1880b, p. 1).

Hasta el 23 de noviembre también se tiene noticias de las siguientes embarcaciones extranjeras con destino a Veracruz, que traen material para la construcción de la línea:

- El vapor inglés *Nankin*, llegó el 17 de noviembre, trayendo consigo 237 bultos para la empresa, con diversos objetos de ferrocarril.
- *Fager*, de Inglaterra, con 368 bultos plancha de unión, 72 cajas de clavos, tuercas, etc. Así como 387 toneladas de rieles.
- *Osteraa*, con 720 toneladas de rieles

- *Emma Francis*, 800 toneladas de rieles
- *Corea*, el 3 de noviembre se encontraba en Filadelfia cargando carros, plataformas, locomotoras, puentes, pólvora, etc.
- [*Osseolo*] y *Wearmont*, quienes han partido de Inglaterra con rieles.
- *Nelly McStade*, saldría de Filadelfia en unos días, de Filadelfia con cargamento semejante al Corea, más dos locomotoras Baldwin.

(Sierra, J. 1880b, p.1).

Este último vapor trajo de Nueva York seis ingenieros y mecánicos que se incorporarán al cuerpo de ingenieros, que según Schuyler, está compuesto por cinco ingenieros jefes de división, doce ingenieros segundos y cuatro ingenieros dibujantes (Sierra, J. 1880a, pp.1-2; Sierra, J. 1880b, p.1).

En cuanto a la relación de la empresa con sus trabajadores, se considera injusta la situación de aquellas personas que trabajaron en las obras, según fueron atraídas por grandes promesas del Ferrocarril Central en cuanto a prestaciones, recibiendo sueldos inferiores a los que la empresa de Symon prometía (Sierra, J. 1880b, p.1).

Mientras en la División Sur estaba dando sus primeros resultados en cuanto a construcción se refiere, aparecen los primeros movimientos en la División Norte, en donde se comenzó a reunir un grupo de personas en El Paso, con el objetivo de comenzar a evaluar el territorio y costes por donde pasaría la vía, con tal de proyectar el mejor trayecto practicable en dirección hacia la capital mexicana –reportado a finales del año-. (Koogler, 1880. P.4).

Para el del primer año de construcción de la vía se registran 55 millas de nivelación de terreno y 40 millas de vías tendidas. (“Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Co. Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1880”, 1881, p.6. Recopilado en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*, s.f).

Con los estudios para el camino puestos en marcha, era cuestión de tiempo para que se dieran registros con relación a los permisos requeridos. Y para lograr el objetivo de conectar la capital con la frontera norte, era requerida la concesión que se le había otorgado al Estado de Chihuahua, de Paso del Norte hacia la capital del Estado. Luis Terrazas, quién era Gobernador en aquel entonces, había cedido la concesión a la compañía del Ferrocarril, por una suma de sesenta mil pesos. Y había escrito un mensaje a Manuel González, con la

intención que el traspaso fuese aprobado por la Legislatura del Estado para posteriormente, se dieran la aprobación del Gobierno de la República por medio del Ministerio de Fomento, siendo concedida en el mes de noviembre de 1880, con el nombramiento de George T. Anthony como el Superintendente General de la denominada en aquel entonces División Chihuahua –más tarde División Norte- (“Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Co. Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1880”, 1881, p. 6. Recopilado en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*, s.f; Terrazas, 1881 como se citó en José Valenzuela, 1994, p. 43). Otra de las acciones que marcan el inicio de los preparativos de la construcción en la División Norte, en El Paso –Estados Unidos-, con la adquisición de terrenos para un depósito de materiales, en la espera de la colocación de vías en el lado sur de la frontera, cuyo comienzo se marca en abril de 1881, o tan pronto las vías del AT&SF alcancen la ciudad. Mientras el coronel H.C Nutt, representante del Ferrocarril Central, confirma el estudio topográfico de línea de Chihuahua a la Ciudad de México (Whitmore, 1881, p.4).

Mientras los preparativos en la División Norte estaban iniciando, la División Sur seguía con un tráfico fluvial desde puertos en el extranjero hasta Veracruz, y del puerto a la capital por las vías del Ferrocarril Mexicano, se registran una cantidad de Buques fletados, especialmente para el Ferrocarril Central que habrían llegado a Veracruz en febrero de 1881 (Paz, 1881a, p. 2):

Buques desde Amberes, Bélgica:

- *North hing*: 453.9552 ton. de rieles.
- *Emma Francis*: 812.8375 ton. de rieles.
- *Em. Paysant*: 1,215.6275 ton. de rieles.

Buques desde Cardiff, Reino Unido:

- *Gefa*: 1,322 rieles cuyo peso es 329.6722 ton.; 35.8156 ton. de clavos; 39.50212 ton. de planchas de unión
- *Hoeding*: 2,148 rieles cuyo peso es 540,4267; 45.7221 ton de clavos; 47.5478 ton. de planchas de unión.
- *Osteraa*,: 2,500 rieles cuyo peso es de 634.9032 ton; 47.88665 ton de clavos; 48.72489 ton. planchas de unión; 845.49kg. de tornillos y tuercas.

Buques desde Filadelfia, Estados Unidos:

- *Cairben*: 625 ton de maquinaria, carros, puentes y material para ferrocarril.
- *Veteran*: 613 toneladas de carros y locomotivas, puentes y material para ferrocarril.

Buques desde Newport, Reino Unido:

- *Asceola*: 5272 rieles con peso de 1321.1445 ton.; 48.2114 ton. de clavos; 45.43816 ton de planchas de unión; 12.24336 ton de tornillos y tuercas.
- *Emberiza*: 508.02345 ton. de rieles.

(Paz, 1881a, p.2)

Otras noticias sobre embarcaciones, representan casos donde no se menciona en periódicos mexicanos, sino que se reducen a una cuestión local en lo que supondría ser un hito para la comunidad de Lake Charles, Luisiana. Cuando un hombre de la localidad, Otto Tell Schindler –Schindler & Valverde-, acordó un contrato con el Ferrocarril Central para la construcción de dos –otra nota marca tres, pero propiedad de J.F. Clooney- barcazas con capacidad de 75 a 100 toneladas de material, y que serían remolcadas a Veracruz. Las barcazas construidas en la primera mitad del año, serían llevadas al puerto mexicano por el *Tug Tula* –remolcador-, para la línea México-Paso del Norte. (J.W Bryan & Co, 1881a, p. 3; J.W Bryan & Co, 1881b p. 2; McCormick, 1881, p.1).

Mientras las barcazas de Lake Charles se preparaban para el viaje a México, en la División Sur los trabajos continuaban, en punto que desde el quinto día de febrero, se registra un avance hasta la ciudad de Tula, un grupo de 10,500 personas construyendo 36 millas de momento (Sacramento Publishing Company, 1881a, p.2). Mientras que avanzan los trabajos, se mencionan noticias relacionadas al Ferrocarril Central con el descubrimiento de la zona arqueológica de Tula, cuya expedición fue comenzada un año anterior y financiada por el Sr. Pierre Lorillard y dirigida por el francés Desiré Charnay (Cumplido, 1880, p.3). La cuestión es la siguientes, las palabras “On the line of the Mexican Central Railway a buried town was discovered, and evidence of an advanced civilization found” (Sacramento Publishing Company, 1881b, p.8) no dice nada por sí solo, sobre la relación del Ferrocarril Central con respecto a la relación que lleva con el descubrimiento arqueológico de Tula, hasta que observamos que un diario estadounidense, atribuye el descubrimiento a Howard

Schuyler –jefe ingeniero del Central- (Lewis Baker & Company, 1881, p.3), y pone en tela de juicio los protocolos de construcción, la contribución del Ferrocarril Central en su descubrimiento, o bien la destrucción que pudo haber llevado a cabo, entre varias interrogativas más en relación a la cuestión arqueológica. Pero debiendo romper aquella relación, pues dentro de este trabajo conlleva la dedicación al seguimiento de la construcción de la vía, y se llega al punto en que se reporta el fin de la construcción hasta Tula, con registro del 8 de junio de 1881, y donde se espera la pronta explotación de la vía hasta dicha ciudad. Sumándose las noticias de que se presentaron contratistas para la construcción de Querétaro a Celaya –de los 46 kilómetros de distancia, 20 han sido contratados-, mientras que por cuenta de la compañía del Ferrocarril Central, construirán los kilómetros restantes desde la ciudad guanajuatense, mientras que se estaban arreglando los contratos entre San Juan del Río y Querétaro (Paz, 1881b, p.3). La acción de traspasar la responsabilidad de construcción –que se entienda, no incluyen los derechos de explotación- a contratista era una forma de aligerar el trabajo para la compañía, y como vimos antes esta acción era permitida dentro de la concesión.

La construcción de vías en la División Sur, alcanzó una velocidad considerablemente veloz, si revisamos un artículo estadounidense, dando un registro que el avance de la construcción de la vía está a 80 kilómetros del norte de Tula, a unos miles de metros de la estación Cazadero, estación construida en la Hacienda del mismo nombre (Koogler, 1881g, p.1; Torre, 1888, p.45). Se suma al registro, del cierre total de contratos para construcción de 50 kilómetros de Querétaro hacia el norte –suponiendo ser una descripción sin precisión de la línea Querétaro-Celaya- así como el cierre de un contrato para la construcción de 45 kilómetros al norte de los avances hasta Cazadero. Se reportan mil hombres trabajando en las inmediaciones de San Juan del Río, y un total de fuerza de trece mil hombres trabajando entre México y Celaya, dando altas expectativas que el Ferrocarril Central terminará las obras en menos de cinco años (Koogler, 1881g, p.1). Dentro de los contratos que celebraba en ese tiempo el Ferrocarril Central, se suma la obtención de 36 locomotoras Baldwin de las cuales se recibieron seis. La orden fue solicitada el 29 de marzo de 1881, un total de 236 locomotoras con valor de 1.5 millones de dólares, para el Ferrocarril Nacional –de Palmer y Sullivan- como el Ferrocarril Central, esperando que la orden se completara a más tardar el 1ro de enero de 1883 (Noves, 1881 p. 1).

Las cosas en la División sur marchaban bien, Veracruz recibía materiales que serían enviados por el Ferrocarril Mexicano para llegar a Buenavista y ser utilizados en las obras del Ferrocarril Central. Mientras tanto la situación para la División Norte –o como se le denominaba también, la División Chihuahua- se daban los preparativos dentro en Estados Unidos, para compra de materiales y su respectiva entrega. En una nota de *Las Vegas Morning Gazette*, El Superintendente George T. Anthony, del Ferrocarril Central, invita a entregar la siguiente cantidad de materiales ([Anthony], 1881 p.3):

- 350,000 durmientes de pino, abeto o madera roja.
- 3,000 postes de telégrafo de cedro, abeto o madera roja.
- 125,000 pies tabla –F.B.M- de madera aserrada de pino.
- 40,000 F.B.M de tablones de pino de 2 pulgadas.
- 10,000 F.B.M. de tablones de pino de 3 pulgadas.

Los materiales tendrían que ser entregados en determinados *Shipping points* –puntos de embarque- en las líneas del Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe, entre las estaciones Raton y Wallace; Atlantic & Pacific Railroad entre Fort Wingate y Albuquerque; la línea del Southern Pacific, entre San Francisco, Ca. y El Paso, Tx. ([Anthony], 1881, p.3).

Para comenzar las operaciones en Paso del Norte, el AT&SF tuvo la necesidad de abrir un ramal en el poblado de Rincón, que se encuentra en medio de la línea de Albuquerque a Deming, y llegó hacia El Paso en julio de 1881 (Bryant, 1974, p. 74 como se citó en Kuntz Ficker, 1995, p.59). Cuando el AT&SF llegó a El Paso, pronto se tomó el acuerdo que los trabajadores del Santa Fe construirán medio puente en la frontera, mientras que los trabajadores del Central, empezaron con las obras en el otro lado de la frontera. El primer contratista cruzó el río Grande el 16 de junio, comenzando así su trabajo en la División Norte, cuatro días después que empezaron los trabajos de la concesión Palmer-Sullivan en Laredo (Koogler, 1881a, p.4).

Los preparativos para el tendido de vía comienzan entre la noche del domingo 19 y el día 20 de junio cuando lo trabajadores de la compañía, comenzaron a despejar el camino para la vía hacia el sur en Paso del Norte, pasando sobre varias casas de la calle principal de la ciudad a su paso. En un principio, un diario estadounidense asegura que, el superintendente –y exgobernador de Kansas- George T. Anthony, había adquirido dichas propiedades,

añadiendo la supuesta simpatía y admiración de los mexicanos por los trabajadores (Koogler, 1881b, p.4).

Por otra parte Sandra Kuntz Ficker (1995) rescata registros de los cuales reportan que la empresa presumía contar con la autorización del Ministerio de Fomento, intentando pasar sobre las propiedades de la gente, así como se ignoró en un principio sus intereses, pero se llegó al final al acuerdo de pagar los perjuicios ocasionados –la empresa lo hizo en calidad de obligada- (pp.88-89). Incluso sumándose un telegrama rescatado –unos meses después del conflicto- por el diario *El telégrafo*, como un problema en la construcción, que según el diario se realizaron sobre terrenos en disputa y a cuál de las dos naciones pertenecían, mientras el pueblo defendía sus derechos así como los de la nación, sobre aquellos terrenos (Escobar, 1881, p. 3). Demostrando por el lado mexicano, la visión de un panorama que va lo menos posible en contra de la compañía, sin dejar de lado un nacionalismo, para mostrar a los lectores el éxito del proyecto ferroviario.

La finalización de la construcción del puente que conectaría las líneas del AT&SF y el Ferrocarril Central fue el 6 de julio, y tenía una longitud de 640 pies de largo, -aproximadamente 195 metros-. Posteriormente se comenzó el tendido de vía sobre el puente, y se estimaba que en unos cuantos días, los trenes podrían cruzar con los materiales que se encontraban del lado estadounidense, añadiendo que se estimaba el inicio de las obras una semana después de dicho traslado (Koogler, 1881d, p.4).

Las palabras de George T. Anthony fueron registradas por Topeka Commonwealth (1881) en el diario *Wichita City Eagle*, sobre el Ferrocarril Central, como una empresa americana, pero sin relación alguna con el AT&SF, sea legal o de negocios (p.2), aunque lo contrario es- y como lo hemos visto anteriormente-, que algunos miembros del Central, conciben la idea de un ferrocarril para sus intereses comerciales. Así que, explícitamente no tiene relación ambos ferrocarriles, implícitamente, sabemos que son intereses de comerciantes y elites estadounidenses, principalmente bostonianas, que por medio de la dirección de ferrocarriles –en su caso el AT&SF y el Central- seguirán la línea del expansionismo estadounidense, al buscar su beneficio económico y comercial. Se suma la expectativa que la construcción alcanzará Chihuahua capital en un año y en dos a dos años y medio la capital, negando cualquier peligro (Topeka Commonwealth, 1881, p.2)

Parte de estas últimas palabras pronto pasarían a una expectativa con respecto a la seguridad de los trabajadores, pues en un evento previo al inicio a las obras en la División Norte, está representado con un ataque de apaches chiricahuas contra estadounidenses, quienes eran trabajadores del Ferrocarril Central.

Los eventos empiezan desde el día 26 de junio cuando la mitad de grupo de treinta personas – entre ellos, cinco ingenieros- de topógrafos Ferrocarril Central, dejaron el campamento que se localizaba el grupo completo, alrededor de 120 millas -193.12 kilómetros- de Paso del Norte – aproximadamente dos kilómetros y medio de donde se localizaría la estación Chivatito (Torre, 1888, p. 248).- haciendo un viaje en un vagón ligero, y donde se les vio por última vez con vida en una plaza de nombre San José. El sábado 2 de julio un grupo encabezado por el Coronel Henry Altman, el Coronel J.F. Bennet y W.P. Shields, con dirección a Chihuahua, fueron detenidos por un grupo de mexicanos a la altura de una



bifurcación de dos caminos, uno hacia Paso del Norte y que pasa por las dunas –o médanos- de Salamayuca, y el otro camino directo a Guadalupe (J.J Hill & Co., 1881, p. 2; Koogler 1881e, p.4), como lo marca el siguiente fragmento de un mapa del Estado del lado izquierdo de la página (García Cubas, 1885) se muestra el posible punto de partida del grupo –Chivatito- y la desviación ubicada a la altura del poblado Ojo de Lucero, donde se interceptaría al grupo, para ser informado de unos cuerpos hallados. Y que se dispusieron en marcha para la localización de los cuerpos, encontrados en las dunas a 40 millas de Paso del Norte - 64.37 kilómetros- próximos a donde se construiría la estación Los Médanos, donde fueron encontrados trece cuerpos, todos eran estadounidenses (J.J Hill & Co., 1881, p. 2, Torre, 1888, p. 249).

Se determinó que los cuerpos tenían 36 horas de haber sido asesinados, suponiendo que a la madrugada del 1ro de julio fueron atacados. El superintendente Anthony había enviado expediciones al sitio de los hechos el día lunes 4 de julio,

para identificar los cuerpos que fueron quemados y mutilados. El Ingeniero Residente C.C. Upham identificó a los cinco ingenieros de la compañía: Charles Haines; Guy Leavitt; Larry W. Fordham; George Wallace; Charles H. Grew. Hubo dos sobrevivientes Thomas Key Pugh –se localizaría muerto tiempo después en Malpaís (El Progresista 1881, como se citó en Cumplido, 1881a, p.2).- y un tal Comstock quién huyó hasta llegar a Ojo de Lucero, quién le contó los eventos a un grupo de mexicanos, los mismo que dieron aviso de los cuerpos y la masacre propiciada por chiricahuas (Koogler 1881e, p.4).

La masacre ocurrida fue cometida por un grupo remanente de apaches chiricahuas del jefe Victorio, bajo el mando del jefe Nana, el remante se le suman las fuerzas de Ju y Gerónimo después de la muerte de su comandante en la batalla de Tras Castillos en 1880 (Dios Olivas, 2019; J.J Hill & Co., 1881, p. 2).

Lo último expuesto hace ver que el ferrocarril como movimiento civilizador en México, no parece diferenciarse demasiado al estadounidense en cuanto al trato recibido contra los indios y la expropiación de sus tierras, y el Ferrocarril Central, le tocó de igual forma lidiar con estos problemas de lo que podría denominarse “barbarie contra la civilización”. Más que en lo económico, observamos cuánto costó en materia de fuerza laboral con la finalidad de lograr el cometido de una línea. Y no podría faltar la probabilidad de que algún trabajador pudo haberse asustado tras el evento anterior, siendo un ejemplo fue un tal Sr. Frank Allen, fue jefe del departamento de topografía del AT&SF y que recibió una posición similar en el Ferrocarril Central, regresaría cansado de México a Las Vegas, Nuevo México. La nota no es explícita en cuanto a relacionarlo con el ataque de chiricahuas, sin embargo se relaciona con las fechas en que ocurrió el ataque, y cuya ubicación al momento de la nota de *Las Vegas Daily Gazette*, era en Paso del Norte -8 de julio- (Koogler, 1881f, p.4), y puede abrirse a la posibilidad que el ataque pudiese haber ahuyentado a más de un estadounidense. En todo caso la División Norte sufrirá más ataques, se suman cuatro nombres de ingenieros –Bell, Jones, Blak y Lewis- víctima de los mal llamados “barbaros”, ubicados por la sierra de la Candelaria (El Progresista 1881, como se citó en Cumplido, 1881a, p.2). Un último ejemplo fue un ataque registrado en octubre de 1883, cuando se produjo una escaramuza entre indios y mexicanos en la estación Gallego, en el kilómetro número 1,746 de la línea (Lynch, 1883b, p.2; Torre, 1888, p.248). Está claro que no fueron

los únicos ataques de indios hacia mexicanos o estadounidenses, y probablemente no serán las únicas veces en que se vio involucrado el Ferrocarril Central.

El problema de seguridad no se reduce a la División Norte, en el sur contaban con problemas de seguridad hacia sus empleados. Las nueve de la noche del viernes 15 de julio de 1881, es asesinado en Nopala un vecino de la localidad junto con el empleado del Ferrocarril Central, Luis Hierro Maldonado, a manos de un guarda, por un tal Ramírez, que fue consignado a autoridad de Huichapan. El cuerpo del asesinado sería trasladado a la Ciudad de México, pero el tren en el que viajaba sufrió un descarrilamiento a la altura de Huehuetoca, dando como resultado un guarda muerto y otros cinco empleados lesionados (Carrington & Company, 1881, p. 3; Villada, 1881a, p.4). Otros casos existen como el reporte del asesinato de un tal John Williams, trabajador del Ferrocarril Central, (El Diario del Hogar, 1881, p.4), y no se descarta la posibilidad de más eventos como estos, sin embargo la prioridad es seguir con el tema de la construcción.

De vuelta a la División Norte, se había comenzado con la construcción de la terracería en la que se tenderían las vías, así como el puente que conectaría el sistema ferroviario estadounidense con la mexicana, mientras las obras empezaban en el Ferrocarril Central, en las vías del AT&SF un promedio de doce carros por día, llegaban a El Paso, con rieles importados desde Europa, así como un promedio de veinte a veinticinco carros diarios de otros materiales circulan hacia El Paso, con el fin de cruzar tan pronto como fuese posible al lado mexicano de río Grande para la construcción de la vía, cuyo tendido comenzó el día 2 de agosto, y estuvo acompañado por una ceremonia de la colocación del primer clavo donde estuvieron presentes el Gobernador de Chihuahua, Luis Terrazas, así como oficiales de la ciudad –el cabildo- de Paso del Norte, veintiséis infantes bajo el mando del Coronel E. Mills Gallardo, el superintendente George T. Anthony, etc. Se suma el cruce de la primera locomotora a la parte sur de la frontera (Dunbar & Sloan, 1881b p. 3, Koogler, 1881h, p.4; Koogler, 1881i, p.4).

En la División Sur también se registran avances de 143.61 kilómetros de vía construidos en el mes, existiendo una fuerza de 20,106 trabajadores, 456 carros y 1,226 mulas y caballos entre la Ciudad de México y Celaya. También se registra la construcción de las estaciones desde Huehuetoca hasta El Marqués, así como se sigue las obras de perfeccionamiento en el tajo de Nochistongo –un tramo desde el kilómetro 50 a 53 de la vía, que pasa al lado de

un canal de desagüe, sobre una meseta cortada en el talud [norte] del tajo (Torre, 1888, p.40)-, y el inicio de las obras de trabajos –de terracería- de Irapuato a León y Guanajuato, esto pese a la escasez de durmientes, que distan de ser suficientes incluso para llevar la vía hasta Irapuato, debido al incumplimiento de contratistas por durmientes para la compañía (García Torres, 1881, p.3). Esto hace retomar el tema de la disputa de concesiones en Michoacán, por su importancia por el abastecimiento de madera para durmientes (González 1883 como se citó en José Valenzuela, 1994, p. 141), y sumando que la escasez de durmientes para completar las vías guanajuatenses como una señal del retraso de la División sur, son consecuencias de la disputa concesionara entre el Ferrocarril Central y el Nacional –en un principio constructora Nacional, propiedad de los Sres. Palmer y Sullivan-. Los últimos datos al público de 1881, es a principios de diciembre, donde se reporta la posibilidad de poner en explotación 191 kilómetros que van desde México hasta San Juan del Río (Camacho & Guzmán, 1881 como se citó en Cumplido, 1881b, p.2) y cuyo itinerario quedó forma siguiente:

Núm. De Tren	Tipo de tren:	Sale de:	Llega a:	Salida	Llegada
No. 1	Pasajeros y Correo	Cd. de México	Sn. Jn. del Río.	6:30 am	12:45pm
No. 2	Pasajeros y Correo	Sn. Jn. del Río	Cd. de México	1:45 pm	8:10 pm
No. 3	Mixto con coches de 2 ^a - 3 ^a cl.*	Cd. de México	Tula	3:45 pm	7:30 pm
No. 4	Mixto con coches de 2 ^a - 3 ^a cl.*	Tula	Cd. de México	5:45 am	9:55 am
No. 5	Carga	Cd. de México	Sn. Jn. del Río	8:00 am	6:30 pm
No.6	Carga	Sn. Jn. del Río	Cd. México	6:45 am	5:45 pm

*: Lleva solamente pasajeros entre México y Tula, incluye estaciones intermedias según el diario (Camacho & Guzmán, 1881 como se citó en Cumplido, 1881b, p.2).

El itinerario entró en funcionamiento desde el 1ro de enero de 1882 (Cumplido, 1882a, p. 3). Aunque se debe aclarar, pese a ser el registro más antiguo localizado, la explotación de la vía pudo haber comenzado desde antes en algún punto previo a San Juan del Río, pues en 1881 se registró un número de 303,543 pasajeros, con sus respectivas ganancias (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1893, p. 155).

Para el reporte anual correspondiente al año se tiene un reporte hasta el 15 de diciembre de 1881 un total de 119 millas en la División Sur –o denominada en ese entonces Línea

Troncal- hasta San Juan del Río y 105 millas en la denominada División Chihuahua – División Norte- con fecha del 28 de febrero de 1882. Sumándose un registro de los primeros ingresos –si se pueden considerar ingresos- de \$53,466.53 dólares de septiembre a diciembre –Seguramente ya existía un itinerario hasta Tula únicamente- (“Second Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Company Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1881”, 1882, pp. [5]-7. Recopilado en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*, s.f.)

Tras el comienzo de la explotación hasta San Juan del Río, era cuestión de tiempo para que la primera locomotora del Ferrocarril Central fuese recibida en Querétaro el día 4 de febrero de 1882 (El Diario del Hogar, 1882a, p. 3). Esto produciría una modificación en el itinerario del Ferrocarril Central, cuando el gobierno federal autorizó a la compañía la explotación de la vía construida de San Juan del Río a Querétaro, a partir del 16 de febrero (Fink, 1882a, como se citó en El Diario del Hogar, 1882b, p. 4). Quedando de forma siguiente el itinerario:

No. de Tren	Tipo de tren:	Sale de:	Llega a:	Salida	Llegada
No. 1	Pasajeros y Correo*	Cd. de México	Sn. Jn del Río	7:00 am	1:15 pm
No. 1	Pasajeros y Correo*	Sn. Jn. del Río	Querétaro	2:00 pm	4:00 pm
No. 2	Pasajeros y Correo*	Querétaro	Sn. Jn. del Río	10:30 am	12:30 pm
No. 2	Pasajeros y Correo*	Sn. Jn. del Río	Cd. de México	1:16 pm	7:45 pm
No. 3	Tren Mixto**	Cd. de México	Tula	4:15 pm	8:10 pm
No. 3	Tren Mixto**	Tula	Sn Jn. del Río	-	3:35 am
No. 4	Tren Mixto **	Sn. Jn. del Río	Tula	11:00pm	6:30pm
No. 4	Tren Mixto**	Tula	Cd. de México	-	10:20 pm

*: Se registran paso por estaciones intermedias.

** : Solo llevan pasajeros entre México y Tula, y sus estaciones intermedias el viaje a San Juan del Río supone ser rutinario o bien transporte de carga- según el diario. Dicho itinerario fue aprobado el 14 de febrero de 1882 y dado a conocer por el gerente general, Rudolph Fink (1882a, como se citó en El Diario del Hogar, 1882b, p. 4).

Mientras el Ferrocarril Central explotaba sus vías hasta Querétaro, había movimiento de construcción y progreso en Guanajuato, el día 6 de marzo se tiene una pequeña nota sobre el campamento del Ferrocarril Central, en Santana, Guanajuato, para llevar a cabo las obras del ramal Silao a Guanajuato, (Cumplido, 1882b, p. 3). Y para el último día del mismo mes, había llegado la primera locomotora a Celaya, ya solo quedando pendiente el

ensanchamiento de la línea Celaya a Irapuato, poniendo a seis mil operarios para conectar hasta Irapuato la línea principal, con el propósito de iniciar la acción la noche del mismo día que llegó la locomotora, con el objetivo de tener al día siguiente en operación la línea hasta Irapuato, algo prácticamente imposible aunque *El Siglo Diez y Nueve* insistiera en que era “fidedigno” el propósito de la compañía (Cumplido, 1882c, p.2). Aunque, no significa que la velocidad en que se conectó Irapuato con la capital haya sido lento, pues un informe del 10 de abril, revela el ensanchamiento e incorporación de las vías que fueron del Ferrocarril de Guanajuato, a la línea troncal del Ferrocarril Central (Seawell & Stanton, 1882, p.3). Si bien la línea a Irapuato no sería explotada de manera inmediata, el gobierno aprueba la explotación de la vía hasta Celaya, quedando de la siguiente manera el itinerario a partir del 15 de abril de 1882 (Fink, 1882b, como se citó en Paz, 1882a, p.3):

Tren de Pasajeros y Correo							
México- Celaya				Celaya- México			
Sale de:	Llega a:	Salida	Llegada	Sale de:	Llega a:	Salida:	Llegada:
Cd de México	Tula	7:00am	9:10am	Celaya	Querétaro	9:00am	10:38am
Tula	Sn. Jn. del Río	-	1:05pm	Querétaro	Sn. Jn. del Río	-	12:30pm
Sn. Jn. del Río	Querétaro	1:45pm	3:25pm	Sn. Jn. del Río	Tula	1:06pm	4:53pm
Querétaro	Celaya	-	5:00pm	Tula	Cd. de México	-	7:10pm
Tren Mixto							
México – Tula (y estaciones intermedias)				Tula-México (y estaciones intermedias)			
Sale de:	Llega a:	Salida	Llegada	Sale de:	Llega a:	Salida:	Llegada:
Cd. de México	Tula	3:45 pm	7:30 pm	Tula	Cd. de México	5:00 am	2:00am¿?

La información fue transmitida el 14 de abril por el gerente general Rudolph Fink (1882b, como se citó en Paz, 1882, p.3). Y seguirá en modificación conforme la vía se vaya abriendo para la explotación del camino. Se repetirá por ejemplo el aviso al público del 30 de mayo cuando se abre a la línea del ferrocarril hasta Irapuato, anunciado por el jefe de tráfico, J.H [Garner] (1882, como se citó en Cumplido, 1882d, p.4).

Los avances continuaron hasta llegar a León el día 14 de julio, y se efectuó un viaje desde la estación Buenavista, México hacia León, con importantes figuras políticas, incluso el ministro español y el secretario de la Legación de Bélgica habrían hecho presencia en el viaje cuyo programa estimaba la llegada del grupo de políticos el día 28 de julio, en un

viaje de México a León, llegando el día estimado a las nueve en punto, siendo recibidos por una multitud de todas las clases sociales (Cumplido, 1882e, p.2 Cumplido, 1882f, p.1; Elices Montes, 1882, p.3).

Para finales de junio, al menos la División Sur del Ferrocarril Central, se pusieron en operación un total de 415.8 kilómetros de vía, de México a León, (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1893, pp. 134-135) dos años después de haberse iniciado las obras de construcción. Que si se compara con su rival, el Ferrocarril Nacional o Constructora Nacional Mexicana –la concesión de Palmer y Sullivan-, es un avance abismal en el que se aventaja el Central, pues fue un 4 de septiembre de 1882, que apenas se abrió al público la línea México-Toluca, siendo un total de 73 kilómetros de vía angosta. (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1893, pp. 162-163; Sullivan, Hinchman & Peebles, 1882 como se citó en Cumplido, 1882g, p.2).

Meses después de la inauguración hasta León, le siguió el ramal de Silao a Guanajuato, un ramal con cierta relevancia al conectar la capital del Estado guanajuatense con la línea troncal del Ferrocarril Central. Los eventos transcurridos pueden situarse en los días 21 a 23 de noviembre, comprendía de la visita de 150 personas representantes del gobierno, de la compañía, comerciantes, fueron conducidos desde la capital hasta la estación Marfil (“113. Estación de Marfil FC Central”, vista parcial, 1890; Koogler, 1882, p.1) estación que se presenta a continuación:



La estación Marfil (“113. Estación de Marfil FC Central”, vista parcial, 1890), es el sitio donde llegó la locomotora, y los visitantes fueron llevados a Guanajuato a través de carros, pues las obras no se habían concluido al cien por ciento –no era una distancia muy lejana a la capital, únicamente 5 kilómetros restaban del ramal, de una distancia total de 23.373 kilómetros (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1893, p. 137)- la celebración se llevó a cabo en la capital del estado y duró hasta el 23 del corriente mes, día en que los funcionarios volvieron a la Ciudad de México en un tren especial (Koogler, 1882, p.1). Un punto interesante aquí, es el acompañamiento de los ministros de Italia, España y Guatemala (Vernon, 1882, p.1) como previamente en la inauguración de la vía hasta León, fueron invitados representantes extranjeros, con la posibilidad que los objetivos fuesen la demostración del avance en el movimiento civilizador del ferrocarril en México a los ojos del mundo, con la finalidad de mostrar la fuerza del gobierno de dotar a la nación con proyectos modernos para la época que impulsen a su crecimiento.

La conclusión del Ramal de Silao a la Capital estatal se sumará inconformidades por parte del Estado por qué no se trató de llevar a la capital de Guanajuato la línea troncal de forma directa, así como el supuesto incumplimiento de la compañía, que denuncia el gobierno estatal en 1883, por el hecho que no se explota de Marfil a Cantador –Guanajuato- por tracción a vapor así como la ilegalidad de traspaso concedido a la Compañía Limitada de Tranvías del Centro, que se dedicó a la explotación del tramo (*Memorándum que al Primer Magistrado de la República presenta el Gobernador del Estado de Guanajuato sobre las diferencias suscitadas entre el mismo Estado y la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano*, 1883, pp. 9-11).

Los avances en el sur llegan hasta el Estado de Guanajuato, mientras que los avances en el norte, llegarían hasta la ciudad de Chihuahua el 16 de septiembre de 1882, el primer tren llegaría la noche anterior, y en la mañana del día siguiente se realizaría una ceremonia en la que estaría el gobernador del estado acompañados de autoridades cívicas, un regimiento de caballería e infantería, dirigentes del Ferrocarril Central entre ellos, George T. Anthony y Thomas Nickerson, junto con una multitud de seis mil ciudadanos (Burke, 1882).

Tras el anuncio de los avances posterior a la explotación de la División Norte como sur, se desvelan posteriormente al público, hasta febrero de 1883, donde se tiene el estimado de una brecha entre ambas secciones poco menor a 700 millas -1126.54 kilómetros- y donde al

principio se estimó la conclusión de las obras en un tiempo de dos años (Pullen, 1881p.2). El resto del año se anunciará los avances, los diarios principales son procedentes de Estados Unidos, y por consecuencia, las noticias sobreponen a la División Norte sobre el Sur.

Se habla sobre los avances de un promedio, una milla diaria en la construcción del tramo al sur de Chihuahua, y de acuerdo al informe del Sr. Robinson, superintendente general de la división, los avances se ubican sobre el río San Pedro, donde se construyó un puente de 330 metros de largo, ubicado donde estarían las estaciones de Bachimba y Ortiz, una aproximación que estimaba de 50 millas. Se esperaba para el mes de abril que la vía fuese abierta hasta Santa Rosalía –Camargo- (Torre, 1888, pp. 242-243; El Paso Herald, s.f. como se citó en Whitmore, 1883, p.2).

El reporte final de 1882 se registra el avance de construcción hasta Lagos, con 283 kilómetros nuevos, que dan un total de 533 kilómetros en la División Sur incluidos los del ramal a Guanajuato, mientras que para la División Norte se han tendido 336.5 kilómetros así como 112 kilómetros de nivelación; mientras que las ganancias anuales –de las ya denominadas Divisiones Norte y Sur- dieron un total neto de \$699,904.07 dólares (“Third Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Company Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1882”, 1883, pp. [5]-6, 18-19. Recopilado en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*, s.f.).

El Ferrocarril Central poco a poco avanzaba en cuanto a la construcción de la vía, si nos damos una idea, se reportó en julio de 1883, un avance donde se había superado la mitad de distancia de Paso de Norte a la Ciudad de México, y una fuerza de trabajadores de 15 mil hombres (Lynch, 1883a, p.3). Aunque un reporte más viable, precisamente del 29 de agosto de 1883, transmitido por [D].B. Robinson –que se entiende es el gerente general de la División Norte, y quien reemplazará a Rudolph Fink como gerente de la División sur, convirtiéndose así en el gerente de toda la línea a partir de 1884 (Pfouts, Elliot & Hall, 1883, p.5) –, manifiesta que del estimado total de 1230 millas que será la vía, se había realizado 500 millas en la División norte, mientras en el sur 300 millas. Robinson reportó, que el atraso en la División Sur fue debido a la construcción sobre un barranco, que esperaba se superara el primero de septiembre (Sacramento Publishing Company, 1883, p. 2), no obstante es un indicio para dar hincapié a la reducción de costes de construcción que encontró el Ferrocarril Central desde que se empezó la construcción desde el norte cuando

se conectó con las vías del AT&SF, evitando los coste de aduana del puerto y el de fletes en el Ferrocarril Mexicano. El año termina para la compañía con un total de 11,988 hombres trabajando en cada una de sus líneas –tanto línea troncal como ramales- ([J.B. Barbedillo y Co.], 1883 p. 3)

Para finales del año se reportan 269 kilómetros de la División Sur, sumándose 600 kilómetros construidos a la División Norte, con un total de ingresos netos de \$1,416,904.24 dólares. (“Fourth Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Company Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1883”, 1884, pp. [5], 16-17. Recopilado en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*, s.f.).

Para enero de 1884, se esperaba la conexión de la División Norte y Sur de la línea troncal a la altura de Fresnillo –Zacatecas-, estimándose que fuera el día 15 de marzo y la apertura de la línea completa al público dos semanas después, aunque la ceremonia del último clavo llegó antes de lo previsto, el día 8 de marzo. Antes de completarse, el itinerario de viaje de México a Zacatecas tiene su salida de Buenavista a las 6:15 am, tomando una parada en Lagos de 8pm a 11:30pm para cenar, y llegando al día siguiente a Zacatecas a las 4:45pm, punto donde sí se deseaba conectar con la línea norte, un carruaje viajaba en medio de la brecha donde recibía a pasajeros tres veces a la semana (The Mexican Financier, s.f. como se citó en Paz, 1884, p. 3; Rosewater, 1884, p. 4).

La línea troncal de México a Paso del Norte, estaba concluida, y en la época los diarios registraron un valor que ronda los 30 millones de dólares, con un promedio de 24,490 dólares invertidos en cada milla. (Sacramento Publishing Company, 1884, p. 2). Pone en duda si en serio superó los 30 millones si consideramos que el total de la vía que se calculó en 1891, fueron 1970.3 kilómetros, (Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, 1893, p. 137) y nos basamos en el costo promedio mencionado, sería un resultado inferior -29.9 millones-. Sandra Kuntz Ficker (1994) calculó un promedio máximo de 16,000 dólares por milla –o 9,944 por kilómetro- , y el valor real de las obras realizadas e incluían las vías rumbo a Tampico y hacia el Pacífico era entre 34.9 y 37.4 millones de dólares por un total 2,179 kilómetros. 84 millones de dólares fue el informe de la compañía, sin embargo la inversión real fue de 35 millones de dólares (pp. 110-113), de los cuales –basándonos en el promedio máximo de Kuntz- 31.5 millones de dólares sería el valor de la obra de la línea México a Paso del Norte.

Lo anterior solo representa cálculos de la época así como el cálculo más reciente ofrecido por la Dra. Sandra Kuntz, podemos corroborarlo por medio del estudio del quinto informe anual de la compañía, hasta el 31 de diciembre de 1884, se calculan en activos, un total de \$ 83, 133,163.99 –casi un millón menos de lo que registra Kuntz- dólares al menos en la construcción y costo de equipos, pero si también contamos con los materiales y suministros en mano, embarcaciones en propiedad de la compañía, cuentas de oficina, etc. El registro reporta un total de \$101, 274,812.78 dólares en activos. Es importante darles relevancia a estos costos pues toda acción o papeleo conlleva su respectivo gasto que debe ser solventado y en la práctica, la compañía necesita de pasivos, siendo aquellos únicamente \$31, 362,900.00 dólares son del capital social obtenido –ya restado lo que está en manos de fideicomisarios, o *trustees* en inglés-, para cubrir el total de activos, implicaba bonos de renta, el de la hipoteca, subsidio del Gobierno, etc. (“Fifth Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Company Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1884”, 1885, pp. 10-13. Recopilado en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*, s.f).

Si bien únicamente consideramos la construcción de la línea México a Paso del Norte incluyendo el ramal hacia Guanajuato – únicamente aproximar un valor- implica quedarnos con el costo de construcción y equipo, así como debemos de considerar, entre las 1354.1 millas -2179.207 kilómetros–construidas en 1884 –se incluyen la línea del Pacífico y Tampico- el porcentaje de vías construidos son un 90.4069% para la línea troncal y 0.8418% para el ramal Guanajuato. Basándonos en el porcentaje, el valor de la construcción y equipo del ramal de Guanajuato son \$699,814.97 dólares; mientras que la línea troncal son \$75, 158,116.43 dólares. (“Fifth Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Company Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1884”, 1885, pp. 5,10. Recopilado en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*, s.f).

Siendo así que la línea completa se contempla en el siguiente mapa:



(Mexican Central Railway Co., 1884).

Los ramales pese no estar completados aún, son trazados, lo importante aquí es la línea troncal como forma de referenciar el sitio aproximado de la ruta de la línea.

Con la línea troncal construida, era cuestión de tiempo de llevar a cabo el primer viaje a cabo entre las vías de las dos repúblicas –México y Estaos Unidos-, acción por lo cual se consuma los objetivos expansionistas estadounidenses y el movimiento civilizador que consolidaría el poder porfirista.

Ruta México Chicago y Nueva York

Con la línea de México a Paso del Norte concluida, no sólo representa un avance importante para la red ferroviaria mexicana sino también conectó con la red estadounidense, lo cual permitió el desarrollo de la ruta México-Chicago y Nueva York. Vale la pena mostrar la ruta completa conformada por distintas vías de distintas compañías:



Mapa de la ruta No. 1 – “De México a Chicago y Nueva York” (Espinoza, 1893b como se citó en Cardona, 1893, p.27).

Se esperaba que el primer viaje del Ferrocarril fuese para el día 20 de marzo de 1884, aunque el primer viaje en la vía, fue un tren con carros Pullman desde St. Louis partiendo el 14 de marzo hacia la ciudad de México (J.F. Halloran & Company 1884, p. 3), llegando a la frontera el día 18 de marzo (Day, 1884, p. 1), y estimando su llegada a la capital mexicana el 20 o 21 de marzo, basándonos en el siguiente párrafo.

El primer viaje desde la Ciudad de México hacia Nueva York, ocurrió el 22 de marzo pero antes, se tuvo el tren en exposición para el público entre las 9 y 11am, y partió de Buenavista a las 3pm tiempo local, utilizando en su primera parte del trayecto, las vías del Ferrocarril Central, seguido por las líneas estadounidenses del Atchison Topeka & Santa Fe, Chicago, Burlington & Quincy y el Hannibal & Saint Joseph (García Torres, 1884, p. 4; El Diario del Hogar, 1884, p.3). El tren estaba conformado por dos carros dormitorios de Pullman, un carro Horton de asiento reclinable y un carro de equipaje; añadiendo un carro de fumar, carro Hotel, carro antesala Pullman, arrastrados por la locomotora 231 del ferrocarril río Grande, Mexican & Pacific Railroad. Y un total cercano a cincuenta pasajeros, la mitad de ciudadanía mexicana y la otra mitad estadounidenses, entre ellos

estudiantes de Notre Dame (García Torres, 1884, p.4; Burke, 1884, p.4). Al lado de los dormitorios había un lienzo pintado con el escudo de armas de Estados Unidos como México con las siguientes leyendas: “The first through train from the City of Mexico to Chicago. Via the Mexican Central, Atchison Topeka & Santa Fe and The Burlington route.” “Students from the City of Mexico to the College at Notre Dame, Indiana”. (Burke, 1884, p.4).

El tren llegó a El Paso el día 25 de marzo y a Chicago a las 8am del día 28 de marzo, habiendo recorrido un viaje de 3mil millas. Un carro perteneciente J.A Zahm, de Notre Dame, fue conectado hacia las líneas del Ferrocarril de Lake Shore –entendiéndose que el itinerario continuaría hasta Nueva York-(South Bend Register, 1884 como se citó en Jno. C. New & Son, 1884, p. 5). Consumándose así uno de los objetivos que llevaba consigo el Ferrocarril Central, por otra parte, representa la época dorada del ferrocarril en México, señal de triunfo y éxito del régimen porfirista al concretar el proyecto ferroviario más grande en México desde la construcción del Ferrocarril Mexicano, siendo un hito para el movimiento civilizador promovido por el régimen.

Conclusiones

Las naciones son conducidas por su propia necesidad hacia el desarrollo y progreso de las mismas, en búsqueda del crecimiento económico, bienestar y estabilidad dentro de sus fronteras. Sin embargo, hay otros elementos dentro de las naciones que las motivan a extender sus fronteras y así, obtener mayor extensión de tierras y recursos para servir a sus intereses a costa de otros pueblos, y cuando los bordes son alcanzados sin posibilidad alguna, se transforman las ideas y en nombre de la colaboración y la búsqueda del beneficio mutuo, la práctica expansionista se práctica dentro de las naciones vecinas, pactando con ellas pero hasta cierto punto, con una prioridad a la extracción de recursos en favor de la “nación escogida”.

Este último párrafo resume lo que representa Estados Unidos y su historia expansionista, que no fue posible sino por medios de transporte que agilizarían el desarrollo económico y territorial que en un principio era compartido, principalmente por las compañía canaleras y posteriormente dominado por el ferrocarril, como el medio más efectivo para llevar a cabo la expansión territorial y de ideales. Que bien en un principio no eran utilizados más que para uso en las colinas al servicio de compañías carboníferas –a donde resultaba costoso para una compañía canalera llegar- este se desarrollaría veloz y aleatoriamente, y sirviendo a las ideas expansionistas a partir de la década de los años 1850, ligándose a él y contribuyendo como una fuerza económica, que se convierte en elemento secundario cuando no queda tierra por abarcar y obliga al sistema ferroviario estadounidense a ir más allá de sus fronteras.

Antes del suceso anterior la búsqueda por expandir el ferrocarril hacia el oeste, genera unas series de proyectos transcontinentales, en los que se incluyen el Union Pacific y Central Pacific –el primer transcontinental- y sucesivamente el Southern Pacific, Atchison Topeka & Santa Fe, etc.

La revisión histórica de los Estados Unidos vinculados a su ferrocarril nos conduce a la historia temprana del Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe, quién fue uno de los elementos que permitieron dar origen al Ferrocarril Central Mexicano. Su historia es parte del desarrollo expansionista, al ser incluido dentro de las leyes de ferrocarriles del pacífico, sería un tipo transcontinental, además de convertirse en un elemento de apoyo crucial para la construcción de la División Norte de la línea México a Paso el Norte, ya que sus vías,

serán útiles para el traspaso de materiales, equipo de construcción, locomotoras, carros, etc. –Lo cual se demostrará al momento en el que las vías del Santa Fe abre un ramal de Deming hacia El Paso, será más barato el avance de la construcción- hacia el lado mexicano de la frontera.

Sumándose también el proyecto de alcanzar el Pacífico por medio de costas mexicanas, lleva a realizar lo que es el Ferrocarril de Sonora –alcanzó el Pacífico arrendando vías al Southern Pacific en Estados Unidos, además de buscar el Pacífico por México- convirtiéndose dicha compañía en un “empresa satélite”, incorporada un tiempo dentro de los intereses del ferrocarril de Santa Fe –demostrado en la construcción, sus líneas debían llegar a Paso del Norte, Ures y Álamos, pero se desencantaron por vías de rápido tránsito de la frontera a la costa y viceversa-, así como fue mostrado en los mapas de la compañía –la vías del Sonora consideradas como parte de la red del AT&SF-.

Los eventos no pudieron ser posibles sin la influencia de los capitalistas de Boston –además de la construcción del ferrocarril de Santa Fe y el Central-, cuya cabeza principal fue Thomas Nickerson, quien llegó a convertirse en Presidente del Santa Fe y el Central.

Los ferrocarriles en México, sufrieron un grave retraso, tan solo considerando que la primera concesión se desarrolló en 1837 y no se logró conectar México con el puerto de Veracruz hasta 1873 y que en general, el país no contaba con la experiencia suficiente en relación a la construcción de caminos de hierro, además de la inestabilidad política que desembocaba con guerras y disputas internas así como el intervencionismo de otras potencias que desfavorecieron no solo el desarrollo ferroviario, sino también se puede considerar el plano general del país.

Con la restauración de la república y caída del segundo imperio, fue posible comenzar un periodo de estabilidad en donde no solamente se reanudó las operaciones de construcción, sino también comenzaron los primeros intentos reales de promotores estadounidenses por consolidar un proyecto de ferrocarril con el capital extranjero, siendo el Union Contract – como cabeza Williams S. Rosecrans y William J. Palmer- el protagonista de la época de restauración, que vio altibajos producto del cambio de régimen debido a la muerte del presidente Benito Juárez y la sucesión de Sebastián Lerdo de Tejada, quién no veía con buenos ojos el proyecto de Rosecrans, prefiriendo el proyecto de Edward Lee Plumb, el

cual tampoco pudo concretarse debido a la Revolución de Tuxtepec, protagonizado por Porfirio Díaz en un plan de antirreleccionismo por parte de Lerdo.

El legado del Union Contract será considerado directamente con el ferrocarril de la Constructora Nacional Mexicana sin embargo, al considerarse proyectos como una línea interoceánica y otra de la capital a la frontera, tiene su cabida el Ferrocarril Central, de la mano en que también tendrá garantía de una concesión no sólo de México a Paso del Norte, sino que recibirá más adelante concesiones de San Luis a Tampico y de un punto de su línea troncal al Pacífico; a su vez, El Ferrocarril Central y la Constructora Nacional representarán una especie de sucesión en cuanto a la disputa de concesiones en México relativamente hablando si consideramos que, de sus raíces existió una serie de disputas entre Atchison, Topeka & Santa Fe –por parte del Ferrocarril Central- y el Denver & Rio Grande –considerando que el Union Contract tiene sus conexiones con este ferrocarril relacionados con William J. Palmer, y también al considerarse el predecesor más directo del Ferrocarril Nacional o Constructora Nacional en su momento-.

Dentro del Porfiriato, lo que representa su formación, sus ideales y sus proyectos, fue influenciado de manera importante por el ferrocarril, ya que este fue considerado como la herramienta para el movimiento civilizador que buscaba el régimen para consolidarse, generar estabilidad social y proveer crecimiento económico al país.

El fallo de los dos primeros proyectos de Vicente Riva Palacio como el ministro de fomento no implica que no se excluyan como práctica de intentar ferrocarriles nacionales – como lo fueron el Ferrocarril de Hidalgo y la red ferroviaria yucateca-, sin embargo la opción de dar concesiones a particulares, fue la clave para dar apertura a las grandes compañías mexicanas de ferrocarril, construidas en parte con capital extranjero pues al menos hablando del Ferrocarril Central, solo la tercera parte representa el capital en acciones, sùmense los bonos y el apoyo de los gobiernos –Federal como algunos estatales- por medio de subvenciones.

Díaz al momento de dejar su primer cargo, dejó bases para su próxima reelección así como arreglos dentro del tema ferroviario para darle libertad al ejecutivo de determinar la aprobación de las concesiones, así como dejó a Manuel González como sus sucesor y aquel que prepararía el camino para su regreso. Durante su mandato se construiría la línea troncal del Ferrocarril Central, sin embargo el principal responsable de una expansión ferroviaria

en México es Díaz, que a pesar de mantenerse alejado un momento del cargo, siguió siendo parte de los proyectos ferroviarios, en un principio del mandato de González, como Secretario de fomento, para dejar el puesto al General Carlos Pacheco como su sucesor.

Los antecedentes expuestos, se unen de la siguiente forma: el proyecto de expansión y ferroviario estadounidense proveen de un camino abierto al Ferrocarril Atchison, Topeka & Santa Fe para desarrollarse por medio del capital bostoniano con Thomas Nickerson a la cabeza, poniendo en práctica los ideales vistos en el primer capítulo, estos capitalistas bostonianos encuentran en México una nación con la necesidad de ser dotada de una red ferroviaria, en un régimen que tiene la tarea no solo de brindar estabilidad, sino la responsabilidad por traer el desarrollo al país. Y para ello consiguen por todos los medios disponibles unirse y consolidar lo que será la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, Limitada.

Esta formación, tiene en su liderazgo un grupo de estadounidenses, en su mayoría prominentes hombres de Boston, y mexicanos allegados al Gobierno, primeramente conformados dentro de la ley de Massachusetts y posteriormente dentro de las leyes mexicanas, obteniendo un doble reconocimiento por parte de la nación a proteger los intereses de sus ciudadanos registrados en una compañía destinada a formarse en el extranjero, por otra parte el reconocimiento mexicano permite el otorgamiento de una concesión para poder construir y operar líneas ferroviarias y de telégrafos. Entre sus concesiones, tenemos el derecho para construir y explotar la línea de México a Paso del Norte, siendo su línea troncal.

Con ello se ha conformado una compañía de ferrocarril con residencia en México, sin embargo con influencia extranjera, por medio de la Santa Fe y sus integrantes, que también algunos de ellos son accionistas del Ferrocarril Central. Por lo tanto estamos hablando de una compañía extranjera además, que serán importados sus materiales, equipos, una considerable parte de su mano de obra –ingenieros con experiencia en la construcción ferroviaria-, pese a su residencia dentro del país.

La importancia que el Ferrocarril de Santa Fe, tenga correlación con el Ferrocarril Central mediante sus accionistas, permitirá el uso de las vías del Santa Fe para trasladar al lado mexicano, materiales y otros equipos necesarios para la construcción a partir de Paso del Norte. Si bien en un comienzo la construcción empezó desde la Ciudad de México, con

dirección hasta el norte, fue porque en un comienzo la línea del Ferrocarril Mexicano era la mejor opción para empezar a construir su línea troncal, destinada más que a la conexión de diversas ciudades y puntos económicos dentro de México, será prioritario para los estadounidenses una línea enfocada en la exportación –caso casi similar al del Ferrocarril de Sonora, solamente que diferencia de este, el Ferrocarril Central conservará mayor autonomía como empresa, además de una red independiente a la compañía de Santa Fe, por más que influya en el Central-.

Una vez conectado las vías del ferrocarril Santa Fe en el Paso, Texas, fue notorio el mayor avance –en la División Norte a comparación de la División Sur- no solo los bajos costes que representa construir en el norte por su geografía –en contraste al centro, un territorio geográfico accidentado- y que a su vez, produce mayor rapidez en la construcción, sino que dependerían menos de la necesidad de pagar el costo de fletes por transportar materiales, dentro de la costosa línea México a Veracruz –División Sur-.

Dentro de las obras se presentaron momentos característicos que las definieron: en primer lugar la modificación de las vías con fines para dar velocidad a la construcción y reducción de costos así como para el transporte inmediato de los productos destinados a la exportación; los elogios de los medios al Ferrocarril Central de ambas naciones que comparten la frontera –México y Estados Unidos-; se suman las inconformidades de distintos grupos, entre ellos opositores a la idea de un ferrocarril extranjero, ciudadanos con terrenos vulnerados, indios organizados para dar guerrilla a quienes llegaban en nombre de “la civilización y el progreso”; la disputa no solamente entre el Ferrocarril Central contra la constructora nacional, sino también la lucha por hegemonizar el uso de un tipo de vía, es decir, mientras el central utilizaría el ancho de 1.43 metros, la Constructora o ferrocarril de Palmer y Sullivan construiría líneas de vías angostas –siendo el primero el que mayor confianza generó al final de la competencia entre estas dos compañías-.

La construcción fue teóricamente rápida, acabando casi cuatro años después del inicio de las obras. Si bien aún restaba por construir la línea de Tampico y la del Pacífico representando así la rapidez del tramo troncal para comenzar pronto la tarea de exportaciones desde la capital del país hacia los Estados Unidos. Más tarde la inauguración de la vía se llevó a cabo en viaje en tren especial hacia Chicago, puesto que era uno de los objetivos, conectar con la red ferroviaria estadounidense en una ruta de México a Chicago y

Nueva York. Dando por “finalizado” el tema de los antecedentes y el principio de la trayectoria de la que podemos considerar una de las compañías más exitosa de ferrocarriles en el México del Siglo XIX.

El uso de las fuentes en línea, han llevado un riguroso seguimiento para exponerse como parte del trabajo, particularmente hablando de aquellas fuentes de primera mano como lo son las hemerográficas digitalizadas cuyo uso han dado importancia a considerar los proyectos en línea para recuperación de archivos, como parte de la investigación para desarrollar un contenido más completo en el trabajo. El uso de fuentes hemerográficas, provenientes de México como los Estados Unidos, nos han brindado dos perspectivas que pueden coincidir en noticias y las veces que no es así, es un resultado de la diferente recepción de información de los eventos transcurridos de acuerdo a los intereses nacionales y en algún momento, locales.

Las fuentes en línea también reflejan la superación de las limitaciones producidas –visita a archivos- por la pandemia ante la emergencia que provocó el SARS COV-2 y variantes. Incluso sin el problema actual, el historiador no debe despreciar esta forma alterna de recabar fuentes disponibles en sitios de prestigio encargados de la salvaguarda de las fuentes históricas.

La investigación presente busca ofrecer la apertura a una ramificación de investigaciones basadas en el tema ferroviario de nuestro país y cualquier otra nación que tenga información a nuestro alcance. Hablando principalmente por México y sus vías, se observa un enriquecido contenido de material documental relacionado con el tema del ferrocarril a la espera de explotarse y conformar una materia especializada, que nos permita adquirir conciencia histórica sobre el desarrollo de uno de los medios de transporte que ha transformado a nuestra nación y con la respectiva concientización, seguir transformando al país por medio de una cultura ferroviaria.

Archivos Consultados

- Biblioteca Digital de la Universidad Autónoma de Nuevo León
- Biblioteca Jurídica Virtual, Universidad Nacional Autónoma de México
- Biblioteca Nacional Digital de México
- Cambridge Public Library
- Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias
- Chronicling America
- Digital Commonwealth
- Hemeroteca Nacional Digital de México
- Mediateca Digital, Instituto Nacional de Antropología e Historia
- Norman B. Leventhal Map & Education Center at the Boston Public Library, Digital Collection

Hemerografía

- America Republican and Baltimore daily clipper
- Arizona Weekly Citizen
- Bellows Falls Times
- Daily Globe
- Daily Los Angeles Herald
- El Centinela Español
- El Diario del Hogar
- El Ferrocarrilero
- El Monitor Republicano
- El Radical
- El Siglo Diez y Nueve
- El Telégrafo
- La Libertad
- La Patria
- La Voz de México
- Lake Charles Commercial
- Las Vegas Daily Gazette
- Las Vegas Morning Gazette
- Memphis Morning Appeal
- Morning Journal and Courier
- Public Ledger
- Richmond Enquirer
- Sacramento Daily Record-Union
- St. Johnsbury Caledonian
- The Albuquerque Morning Journal
- The Arizona Sentinel
- The Austin Weekly Statesman
- The Cambridge Chronicle
- The Chicago Daily Tribune
- The Daily Astorian
- The Daily Morning Astorian
- The Daily Union
- The Dallas Daily Herald
- The Indiana State Sentinel
- The Indianapolis Journal
- The Lake Charles Echo
- The New York Herald
- The Omaha Daily Bee

- The Phoenix Herald
- The Portland Daily Press
- The Rock Island Argus
- The Salt Lake Herald
- The Silver State
- The Sun
- The Two Republics
- The Weekly Miner
- The Wichita City Eagle
- Weekly Arizona Citizen
- Weekly Democratic Statesman
- Wheeling Register
- Wood County Reporter

Bibliografía

- Aguayo, F. (2016, septiembre-diciembre). ¿Tranvías o Ferrovarriles? El Distrito Federal 1857-1873. *Mirada Ferroviaria*(núm. 28), 6-17. Recuperado el 14 de febrero de 2021, de https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/boletin_28_anc_6nov16_2.pdf
- Aguayo Hernández, F. (s.f) Las instituciones a prueba. Los ferrocarriles en el Distrito Federal, 1878-1882. Recuperado el 13 de septiembre de 2021 de <http://www.scielo.org.mx/pdf/secu/n101/2395-8464-secu-101-41.pdf>
- American-Rails (s.f) *Atchison, Topeka & Santa Fe Railway (AT&SF)*. American-Rails. Recuperado el 18 de enero de 2021, de <https://www.american-rails.com/atsf.html>
- “Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Co. Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1880” (1881). Boston. Geo. H. Ellis, Printer en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*. (s.f) Colección Compañías Ferrocarrileras, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.
- Archivo Histórico Diplomático Mexicano. (1929). *Las Memorias Diplomáticas de Mr. Foster Sobre México*. (prólogo de Genaro Estrada) México: Secretaria de Relaciones Exteriores. Recuperado el 2014 de febrero de 2021, de https://acervo.sre.gob.mx/images/libros/ahdm_29.pdf
- Arias, P., & Durand, J. (1996, mayo-agosto). Dos modelos de industrialización rural durante el porfiriato. *Espiral*, vol. II(núm. 6), 141-160. Recuperado el 24 de diciembre de 2020, de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=13820607>
- Blackmar, F. W. (Ed.). (1912). *Kansas* (Vol. Volume II). Chicago, Illinois, Estados Unidos: Standart Publishing Company. Recuperado el 11 de octubre de 2020, de https://archive.org/details/bub_gb_Qi9cXyTWt9EC/page/n359/mode/1up
- Blanch, D. (2010). Los orígenes puritanos del patriotismo americano. *Foro Interno*, 10, p.p. 123 - 135. Recuperado 2 de febrero de 2022, de <https://revistas.ucm.es/index.php/FOIN/article/view/FOIN1010110123A>
- Calderón, Francisco R. (1985) V. Los Ferrocarriles. En D. Cosío Villegas, *Historia moderna de México. El Porfiriato: La Vida Económica*. (págs. [483]-634). México: Editorial Hermes. 3ra edición. Colección

General, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

- Cardona, Adalberto de (1893) *De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte*. 3ra edición. Nueva York: Imprenta de Moss Engraving Co. Ilustraciones por José de la L. Espinoza. Colección Compañías Ferrocarrileras, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.
- Carmona Dávila, D. (2021a). El general Manuel González toma posesión como presidente constitucional. En D. Carmona Dávila, *Memoria Política de México* (Perenne ed.). México: Instituto Nacional de Estudios Políticos A.C. Recuperado el 1 de marzo de 2021, de <https://www.memoriapoliticademexico.org/Efemerides/12/01121880-GM.html>
- Carmona Dávila, D. (2021b). Inauguración del tramo de Ferrocarril México - Guadalupe. En D. Carmona Dávila, *Memoria Política de México* (Perenne ed.). Instituto Nacional de Estudios Políticos. Recuperado el 4 de marzo de 2021, de <http://www.memoriapoliticademexico.org/Efemerides/7/04071857.html>
- Carregha Lamadrid, L. (2013, septiembre-diciembre). Las primeras normas para ferrocarriles en México, 1824 -1876. *Mirada Ferroviaria*(Núm. 21), 4-13. Recuperado el 11 de febrero de 2021, de <https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/no21.pdf>
- Civil War. (s.f). *Railroads in the Civil War*. Obtenido de Civil War. Recuperado el 7 de diciembre de 2020 de <http://www.civilwar.com/history/weapons-44543/railroads-79476.html>
- Coatsworth, J. H. (1976a). *Crecimiento contra desarrollo: El impacto ecocómico de los ferrocarriles en el porfiriato, I* (Vol. I). (J. Arteaga Hernández, Trad.) México: Secretaria de Educación Pública, Dirección General de Divulgación, Sepsetentas.
- Coatsworth, J. H. (1976b). *Crecimiento contra desarrollo: El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato, II* (Vol. II). (J. Arteaga Hernández, Trad.) México: Secretaria de Educación Publica, Dirección General de Divulgación, Sepsetentas.
- “Congressional Directory for the First Session of the Twenty-Ninth Congress of the United States of America” (1846) Washington: J. and G.S. Gideon, Printers. En United States. Congress., United States. Congress Joint Comitee on Priting. (1887). *Official congressional directory*. Washington: U.S G.P.O. Recuperado el 5 de enero de 2022 en <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=osu.32435064990096&view=1up&seq=15&skin=2021>
- Cootner, P. H. (1963, diciembre). The Role of the Railroads in United States Economic Growth. *The Journal of Economic History*, vol. 23(núm. 4), 477-521. Recuperado el 16 de febrero de 2021, de <https://www.jstor.org/stable/2116211>
- Cruz Velázquez, R. (2008). LA REORGANIZACION DEL SISTEMA FERROVIARIO PORTEÑO. 1867-1876. *Exposición del trabajo de Mtro. Romeo Cruz Velázquez* [56 págs.]. Veracruz: Instituto de Investigaciones Histórico Sociales, Universidad Veracruzana. Recuperado el 14 de febrero de 2021, de http://herzog.economia.unam.mx/amhe/pdfs/romeo_ferroviano.pdf ; <http://herzog.economia.unam.mx/amhe/publi/anuncio65.htm>
- Díaz, P. (1876). Plan de Tuxtepec Lanzado por Porfirio Díaz en contra de la reelección de Sebastián Lerdo de Tejada a al Presidencia de la República (10 de enero de 1876). En R. Iglesias Gonzáles, *Planes políticos, proclamas, manifiestos y otros documentos de la Independencia al México moderno, 1812-*

- 1940 (págs. 486-489). México: Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado el 26 de diciembre de 2020, de <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/1/121/21.pdf>
- Dios Olivas, J. (2019, 13 de octubre). La muerte de Victorio y la Batalla de Tres Castillos. *La Verdad. Periodismo de investigación*. Recuperado el 30 de septiembre de 2021 de <https://laverdadjuarez.com/index.php/2019/10/13/la-muerte-de-victorio-y-la-batalla-de-tres-castillos/>
- Dodge, R.V. y Middlebrook, R.P. (1950, mayo). "The California Southern Railroad: A RAIL DRAMA OF THE SOUTHWEST. *The Railway and Locomotive Historical Society Bulletin*. (80). p.p. 10-46. 47p. Recuperado el 13 de septiembre de 2021 de <http://www.jstor.org/stable/43517577>.
- Editors of Encyclopaedia Britannica. (s.f.). *Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company*. Britannica . Recuperado el 7 de octubre de 2020, de: <https://www.britannica.com/topic/Atchison-Topeka-and-Santa-Fe-Railway-Company>
- Embajada de los Estados Unidos en Argentina. (s.f) *La geografía de Estados Unidos*, Embajada de los Estados Unidos en Argentina. Recuperado el 17 de enero de 2021, de <https://ar.usembassy.gov/es/education-culture-es/irc/preguntas-frecuentes-sobre-los-ee-uu-2/la-geografia-de-estados-unidos/>
- Ferrocarriles en México: dictamen de la Comisión de Industria de la Diputación permanente sobre las modificaciones pedidas al decreto de 10 de diciembre de 1870, relativo a la conseción de un ferrocarril del Golfo al Pacífico*. (1872)México: Imprenta del Gobierno en Palacio a Cargo de José María Sandoval. Obtenido de <http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080041802/1080041802.html>
- "Fifth Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Company Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1884" (1885). Boston. Cochrane & Bilodgett, Printers en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*. (s.f) Colección Compañías Ferrocarrileras, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.
- "Fourth Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Company Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1883" (1884). Boston. Press of Tolman & White en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*. (s.f) Colección Compañías Ferrocarrileras, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.
- Fowler, W. (2020). *La Guerra de Tres Años 1857-1861. El Conflicto del que nació el Estado Laico mexicano*. México: Crítica.
- Fuentes Díaz, Vicente (1951) *El Problema Ferrocarrilero de México*, Edición del Autor, México: 1951. Colección General, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.
- García de Fuentes, A. (1987). La construcción de la red férrea mexicana en el porfiriato. Relaciones de poder y organización capitalista del espacio. *Investigaciones geográficas*(núm 17), 137-154. Recuperado el 24 de diciembre de 2020, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46111987000100008
- Guerra, F.X. (1991) *México: del Antiguo Régimen a la Revolución* (Tomo I). (453p. Ed.) México: Fondo de Cultura Económica.
- Gurria Lacroix, Jorge (1956) *Bibliografía Mexicana de Ferrocarriles*. (50) México: Biblioteca Técnica Ferrocarrilera, Ferrocarriles Nacionales. Colección Biblioteca Técnica Ferrocarrilera, Biblioteca

Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

Historia de la Concesión del Ferrocarril Proyectoado de Tuxpan al Pacifico (1872) México: Tip. De J.M Aguilar Ortiz. Colección Amorós, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

Howes, R. W. (1970). Development of the Mexican railway systems from its early beginnings down to 1911. Vancouver, Columbia Británica, Canada: Universidad de la Columbia Británica. Recuperado el 23 de septiembre de 2020, de <https://open.library.ubc.ca/cIRcle/collections/ubctheses/831/items/1.0104088>

Ibarra Deras, M., & Becerril Sánchez, T. (2019, mayo-agosto). El Papel de las Estaciones del Ferrocarril en la Ciudad de México del Siglo XIX. *Mirada Ferroviaria* (núm. 36). Recuperado el 22 de diciembre de 2020, de <https://www.miradaferroviaria.mx/el-papel-de-las-estaciones-del-ferrocarril-en-la-ciudad-de-mexico-del-siglo-xix-the-rol-of-train-terminals-on-the-city-expansion-of-xix-century/>

Jenks, L. H. (1944, mayo). Railroads as an Economic Force in American Development. *The Journal of Economic History*, vol. 4(núm. 1), 1-20. Recuperado el 15 de febrero de 2021, de <https://www.jstor.org/stable/2113700>

Juárez Lucas, P. (2004, abril-junio). Inversionistas e intermediarios en nacimiento del Ferrocarril Central Mexicano. *Boletín Documental*(Núm. 19), 17-19.

Knapp Jr., F. A. (julio-septiembre de 1956). Edward Lee Plumb, Amigo de México. *Historia Mexicana*, Vol. 6(núm. 1), 9-23. Recuperado el 22 de febrero de 2021, de <https://www.jstor.org/stable/25134471>

Kuntz Ficker, S. (1995). *Empresa extranjera y mercado Interno: el Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos. doi:10.2307/j.ctv3dnpp9

Kuntz Ficker, S. (2015). *El proceso económico. México 1880/1930* [edición Google book]. (A. M. Díez Escribano, Ed.) Madrid, España: Fundación MAPFRE y Penguin Radom House Grupo Editorial, S.A.U en coedición.

Legislación sobre ferrocarriles. Colección de leyes, decretos disposiciones, resoluciones, y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el archivo de la Secretaría de Fomento (1885). Tomo III. Años 1879-1880. México: Oficina Tip. De la Secretaría de Fomento. Colección Amorós, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

Library of Congress. (s.f). *The Beginnings of American Railroads and Mapping*. Library of Congress. Recuperado el 7 de diciembre de 2020 de: <https://www.loc.gov/collections/railroad-maps-1828-to-1900/articles-and-essays/history-of-railroads-and-maps/the-beginnings-of-american-railroads-and-mapping/#:~:text=The%20first%20railroad%20charter%20in,opened%20before%20the%20year%20ended>

Lomelí Vanegas, L. (2018). *Liberalismo oligárquico y política económica: Positivismo y economía política del Porfiriato*. México: Fondo de Cultura Económica.

Mateos, Juan A. (1880) *La verdad sobre la cuestión de ferrocarriles*. México: Imprenta de Ignacio Cumplido. Biblioteca Nacional Digital de México. Recuperado el 21 de junio de 2021 de https://catalogo.iib.unam.mx/F/Q5LTQP5AY1XSKBK54LR91PEFS7GKLF68N7MHEBE8GNX6NA4J-44434?func=find-b&request=La+verdad+sobre+la+cuestion+de+ferrocarriles&x=35&y=11&find_code=WRD&adjace

nt=N&filter_code_2=WYR&filter_request_2=&filter_code_3=WYR&filter_request_3=&filter_code_1=WLN&filter_request_1=&filter_code_4=WFM&filter_request_4=

- Marín Guzmán, R. (1982). La Doctrina Monroe, el Destino Manifiesto y la expansión de Estados Unidos sobre América Latina. El caso de México. *Revista Estudios*(4), 117-141. recuperado el 23 de noviembre de 2020 de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6144217>
- Márquez Martínez, T., & Bonilla, I. (2014, enero-abril). Trenes de Pasajeros. *Mirada Ferroviaria*(núm. 22), 14-29. Recuperado el 14 de febrero de 2021, de https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/no._22.pdf
- Matthews, M. (2013). *The civilizing machine: a cultural history of Mexican railroads, 1876-1910*. Lincoln, Nebraska, Estados Unidos: University of Nebraska Press. Obtenido de https://books.google.com.mx/books?id=2zkdDwAAQBAJ&printsec=frontcover&source=gbs_book_other_versions_r&redir_esc=y#v=onepage&q&f=true
- Memorándum que al Primer Magistrado de la República presenta el Gobernador del Estado de Guanajuato sobre las diferencias suscitadas entre el mismo Estado y la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano*. (1883) México: Tipografía Literaria de Filomeno Mata. Colección Amorós, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.
- Menes Llaguno, J. M. (2015, 13 de julio). *La Estación del Ferrocarril Hidalgo*. Recuperado el 17 de marzo de 2021, de Cronista de Hidalgo: <https://cronistadehidalgo.com.mx/la-estacion-del-ferrocarril-hidalgo/>
- Mildred Escalante, A. (2009, febrero) *Entre redes y telarañas. Empresariado y vínculos familiares en la ciudad de Guanajuato, 1850-1911* [Tesis de Maestría]. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis. Recuperado el 14 de marzo de 2021 de <https://colsan.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1013/591/1/Entre%20redes%20y%20telara%C3%B1as%20empresariado%20y%20v%C3%ADnculos%20familiares%20en%20la%20ciudad%20de%20Guanajuato%2C%201850-1911.pdf>
- Morison, S.E, Steele Commager, H., & Leuchtenburg, W. E. (1999). *Breve historia de los Estados Unidos* (Cuarta ed.). (O. Durán D'Oíon, F. Ballvé, & J. Utrilla, Trads.) México: Fondo de Cultura Económica.
- Moya Gutiérrez, A. (2008). REHABILITANDO HISTÓRICAMENTE AL PORFIRIATO: UNA DIGRESIÓN NECESARIA ACERCA DEL RÉGIMEN DE PORFIRIO DÍAZ. MÉXICO 1876-1910. *Revista de Ciencias Sociales*, vol. I(núm. 119), 83-105. Recuperado el 24 de diciembre de 2020, de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=15312718006>
- National Park Service. (s.f.). *History & Culture*. National Park Service. Recuperado el 21 de septiembre de 2020, de: <https://www.nps.gov/safe/learn/historyculture/index.htm#:~:text=More%20History-,A%20Brief%20History,Franklin%2C%20Missouri%20in%20September%201821>
- Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mejicanos; su utilidad pública y adaptación al país, como el medio de facilitar la comunicación interna; juntamente como una demostración concisa de los diferentes caminos de la misma clase en Europa y Norte América, que manifiesta sus costos, etc., acompañadas de varias láminas; y dirigidas al pueblo mejicano en particular* (1833) Nueva York: imprenta de J.W. Bell. Colección Amorós, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

- Online Archive of California (s.f.). *Sonora Railway Company Limited collection*. Online Archive of California. Recuperado el 7 de octubre de 2020, de: <https://oac.cdlib.org/findaid/ark:/13030/c83n240d/>
- Oñate, A. (1980, julio- septiembre). LAS CONCESIONES DE LOS GOBIERNOS MEXICANOS EN MATERIA DE FERROCARRILES ENTRE 1848 Y 1876: UN EXAMEN DE POLÍTICA ECONÓMICA. *Investigación Económica*, Vol. 39(núm. 153), 63-89. Recuperado el 4 de marzo de 2021, de <https://www.jstor.org/stable/42777062>
- Pacheco, Carlos (1885) *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de Estado y del despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio General Carlos Pacheco. Corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, (Tomo III) México: Oficina Tip. De la Secretaría de Fomento. Colección Amorós, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.
- Padilla, P. (2017, mayo-agosto). El surgimiento y difusión de la empresa ferrocarrilera y su aparición en México. *Mirada Ferroviaria*(núm. 30). Recuperado el 22 de diciembre de 2020, de <https://www.miradaferroviaria.mx/el-surgimiento-y-difusion-de-la-empresa-ferrocarrilera-y-su-aparicion-en-mexico-30/>
- Pletcher, D. M. (1952, marzo). General William S. Rosecrans and the Mexican Transcontinental Railroad Project. *The Mississippi Valley Historical Review*, vol. 38(núm. 4), 657-678. doi:<https://doi.org/10.2307/1892842>
- Railway & Locomotive Historical Society, (1974, otoño) An Outline History of the Erie, *Railroad History* (131), p.p. 5-11, 143. obtenido en: <https://www.jstor.org/stable/43520487>
- Riguzzi, P. (2010). 8. MÉXICO Y LA ECONOMÍA INTERNACIONAL, 1860-1930. En S. Kuntz Ficker, *Historia económica general de México: de la colonia a nuestros días* (págs. 377-410). México: Colegio de México, Secretaría de Economía. doi:<https://doi.org/10.2307/j.ctv47wf39.16>
- Romo, Y. (2019, 22 de junio). *Historia: el desarrollo del ferrocarril en Sonora*. Recuperado el 6 de octubre de 2020, de El Sol de Hermosillo: <https://www.elsoldehermosillo.com.mx/cultura/historia-el-desarrollo-del-ferrocarril-en-sonora-3798810.html>
- “Second Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Company Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1881” (1882). Boston. Press of George H. Ellis en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*. (s.f) Colección Compañías Ferrocarrileras, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. (1893). *Albúm de los ferrocarriles correspondiende al año de 1891: comprende datos generales relativos a los años anteriores a contar desde el año 1873*. México: Tipografía de la Oficina Impresora del Estampillas; Palacio Nacional. Obtenido de <https://cd.dgb.uanl.mx/handle/201504211/13547>
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1895) *Reseña Histórica de los Ferrocarriles de Jurisdicción Federal desde Agosto de 1837 hasta Diciembre de 1894*. México: Imp. Y Lit. De F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima. Colección Amorós, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.
- Tello Macías, C. (2010). México Independiente: los primeros cien años. En J. Flores Salgado, *Crecimiento y desarrollo económico de México* (págs. 21-60). México: Universidad Autónoma Metropolitana.

- Unidad Xochimilco. División de Ciencias Sociales y Humanidades. Recuperado el 21 de Diciembre de 2020. http://dcsh.xoc.uam.mx/pensarelfuturodemexico/Libros/crecimiento_desarrollo.pdf
- “Third Annual Report of the Board of Directors of the Mexican Central Railway Company Limited to the Stockholders for the year ending december 31, 1882” (1883). Boston. Press of T.O. Metcalf & Company en *Mexican Central Railway Co. Limited. Documents to 1888*. (s.f) Colección Compañías Ferrocarrileras, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.
- Tobler, H. W. (1994). *La Revolución Mexicana. Transformación social y cambio político, 1876-1940*. (J. J. Utrilla, & A. Scherp, Trads.) México: Alianza Editorial.
- Torre , J. (1888). *Historia y descripción del Ferrocarril Central Mexicano*. México: Impresa de I. Cumplido. Obtenido de <https://cd.dgb.uanl.mx/handle/201504211/13042>
- Union Pacific (s.f) *Lincoln Sings Union Pacific Charter*. Union Pacific. Recuperado el 17 de enero de 2021 de <https://www.up.com/timeline/index.cfm/union-pacific-charter>
- United States Senate, (s.f) *Landmark Legislation: The Pacific Railway Act of 1862*. United States Senate. Recuperado el 18 de enero de 2021 de <https://www.senate.gov/artandhistory/history/common/generic/PacificRailwayActof1862.htm#:~:text=The%20Pacific%20Railway%20Act%2C%20which,nation's%20first%20transcontinental%20rail%20line.>
- USHistory. (s.f). *Philadelphia History: Early Railroad Transportation*. US History. Recuperado el 7 de diciembre de 2020 <https://www.ushistory.org/philadelphia/railroad.htm>
- Valdés Lozano, G. (2017, 2 de octubre). Jimulco: El paso del ferrocarril y su importancia para Torreón. Recuperado el 14 de febrero de 2021, de IMPLAN: <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/jimulco-el-paso-del-ferrocarril-y-su-importancia-para-torreon.html>
- Wan Moguel, R. M. (2020, enero-abril). El Ferrocarril del Sureste: antecedentes, construcción e infraestructura de línea (1934-1977). *Mirada Ferroviaria*(Núm. 38), 5-14. Recuperado el 17 de marzo de 2021, de https://www.miradaferroviaria.mx/wp-content/uploads/2020/05/03_miradaFerro_38_estaciones.pdf
- Wesley, M. (2018) *The railroad's geographic impact on the Battle of First Manassas/Bull Run*. Department of History, California State University Stanislaus. Turlock, California, Estados Unidos. Recuperado el 17 de enero de 2021 de https://www.csustan.edu/sites/default/files/groups/University%20Honors%20Program/Journals_two/16_manuel.pdf
- WhiteHouse.gov (s.f) *James Monroe was the fifth President of the United States (1817-1825) and the last President from the Founding Fathers*. WhiteHouse.gov. Recuperado el 12 de enero de 2021 de: <https://www.whitehouse.gov/about-the-white-house/presidents/james-monroe/>
- Wolmar, C. (2012). *The Great Railway Revolution. The EPIC STORY of the AMERICAN RAILROAD* (Kindle ed.). Londres: Atlantic Books. Obtenido de https://www.amazon.com.mx/Great-Railway-Revolution-American-Railroad-ebook/dp/B00A25OJVE/ref=zg_bs_9571683011_6?_encoding=UTF8&pvc=1&refRID=GBG11Z3XBVFA1K3NEWCN
- Womack Jr., J. (2010, octubre-diciembre). Veracruz-El Molino: Los primeros ferrocarrileros, 1842-1850. (L. Martínez Vega, Trad.) *Legajos, Vol. 07* (Núm. 6), 13-34. Recuperado el 4 de marzo de 2021, de <https://bagn.archivos.gob.mx/index.php/legajos/article/view/334/326>

Referencias hemerográficas

- A.N Swain (1875, 10 de diciembre). Municipal Election. *Bellows Falls Times*. Vol. XX (núm. 50). Pág. 3. Recuperado el 9 de noviembre de 2021 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84022549/1875-12-10/ed-1/seq-3/#date1=1875&sort=date&date2=1880&searchType=advanced&language=&sequence=0&lccn=&index=2&words=Alden+Spere&proxdistance=5&rows=20&ortext=&proxtext=&phrasertext=alden+Spere&andtext=&dateFilterType=yearRange&page=1>
- [Anthony], G.T. (1881, 29 de marzo). Proposals for Railroad Ties, Timber and Telegraph Poles. (J. H. Koogler, Ed.) *Las Vegas Morning Gazette*, Vol. 2(Núm. 220), pág. 3. Recuperado el 1 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn93061631/1881-03-29/ed-1/seq-3/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=5&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yea>
- Brown, R. C. (Ed.). (1880, 16 de octubre). All Aboard! *Weekly Arizona Citizen*, Vol. XI(Núm. 4), pág. 1. Recuperado el 8 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82016240/1880-10-16/ed-1/seq-1/#date1=1880&sort=date&rows=20&words=ABOARD+ALL&searchType=basic&sequence=0&index=4&state=&date2=1880&proxtext=All+Aboard%21&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&page=23>
- Bull & Tuttle (1846, 7 de mayo) [Reported for the American Republican.] First Session of the 29th Congress: Senate. *American Republican and Baltimore daily clipper*. Vol. XIV (Núm. 108) Pág. 4 Recuperado el 5 de enero de 2022 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83009567/1846-05-07/ed-1/seq-4/#date1=1821&index=1&rows=20&searchType=advanced&language=&sequence=0&words=Mexican+Railroad&proxdistance=5&date2=1850&ortext=&proxtext=&phrasertext=Mexican+Railroad&andtext=&dateFilterType=yearRange&page=1>
- Burke, W. S. (Ed.). (1882, 28 de septiembre). Features of the Past. Ceremonies Consecrated to Dual Deliverers - A Parade of Pompous Pageantry Followed by Eloquence Utterances. *The Albuquerque Morning Journal*, Vol. II(Núm. 284), pág. 3. Recuperado el 9 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn86063567/1882-09-28/ed-1/seq-3/#date1=1882&sort=date&date2=1882&words=Nickerson&language=&sequence=0&lccn=&index=14&state=&rows=20&ortext=&proxtext=Nickerson&year=&phrasertext=&andtext=&proxValue=&dateFilterType=ye>
- Burke, W.S (Ed.). (1884, 26 de marzo). The Mexican Route. (W.M Allison, Ed.) *The Albuquerque Morning Journal*, Vol. IV(Núm. 119), pág. 4. Recuperado el 18 de junio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn86063567/1884-03-26/ed-1/seq-4/#date1=1884&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+railway&searchType=basic&sequence=0&index=9&state=&date2=1884&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=5&x=19&dateFilterType=yearRange&p>
- Burnside Seagrave, C. (1895, 12 de enero) S.S. Sleeper. *The Cambridge Chronicle*, Vol. L (Núm. 12), pág.9 recuperado el 9 de noviembre de 2021 de <https://cambridge.dlconsulting.com/cgi-bin/cambridge?a=d&d=Chronicle18950112-01.2.52&e=-----en-20--1--txt-txIN----->
- Cardwell & Morris (Ed.). (1880, 18 de marzo). Via the city of Mexico to the pacific. *Weekly Democratic Statesman*, Vol. IX(Núm. 86), pág. 1. Recuperado el 7 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83021327/1880-03-18/ed-1/seq-1/#date1=1880&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequ>

nce=0&index=2&state=&date2=1880&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&pa

Carrington & Co.(Edits). (1881, 19 de julio). Mexico. The shooting of Signor Hiero . *Morning Journal and Courier*, Vol. XLIX, pág. 3. Recuperado el 6 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82015483/1881-07-19/ed-1/seq-3/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+railway&searchType=basic&sequence=0&index=16&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&>

Citizen Print. & Pub. Co. (1883a, 11 de marzo). Ho for Chihuahua and Durango. *Arizona Weekly Citizen*, Vol. XIII(Núm. 8), pág. 1. Recuperado el 11 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82015133/1883-03-11/ed-1/seq-1/#date1=1883&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=17&state=&date2=1883&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=15&x=10&dateFilterType=yearRange>

Citizen Print. & Pub. Co. . (1883b, 25 de marzo). [Nota Sin Titulo]. *Arizona Weekly Citizen* , Vol. XIII(Núm. 10), pág. 1. Recuperado el 12 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82015133/1883-03-25/ed-1/seq-1/#date1=1883&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+railways&searchType=basic&sequence=0&index=3&state=&date2=1883&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=15&x=10&dateFilterType=yearRange>

Clarke, G.W (1872, 13 de abril). Next Packets. *The Two Republics*. Vol. 5(Núm. 42). Pág. 3. Recuperado el 19 de septiembre de 2021 de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a35927d1ed64f16b99d7b?resultado=2&tipo=pagina&intPagina=3&palabras=Texas_Pacific_Railroad_Company

C.M. Stone & Co. (1879, 19 de septiembre) Passumpsic Railroad. *St. Johnsbury Caledonian*, Vol. 43 (número. 2199). Pág. 3. Recuperado el 9 de noviembre de 2021 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84023253/1879-09-19/ed-1/seq-3/#date1=1878&sort=date&date2=1879&searchType=advanced&language=&sequence=0&lccn=&index=8&words=Alden+Spear&proxdistance=5&rows=20&ortext=&proxtext=&phrasertext=alden+Spear&andtext=&dateFilterType=yearRange&page=1>

Cumplido, I. (Ed.) (1880, 30 de marzo) Expedición a México. *El Siglo Diez y Nueve, Tomo 77* (número. 12,529) pág. 3. Recuperado el 26 de septiembre de 2021 de <http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a3e477d1ed64f17178ca5?resultado=1&tipo=pagina&intPagina=3&palabras=Desire+Charnay%3BTula>

Cumplido, I. (Ed.) (1881a, 1 de diciembre) Noticias de los bárbaros. *El Siglo Diez y Nueve, Tomo 80* (número. 13,053) pág.2. Recuperado el 4 de octubre de 2021 de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a3e507d1ed64f17179c40?resultado=2&tipo=pagina&intPagina=2&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano

Cumplido, I. (Ed.) (1881b, 6 de diciembre) La Compañía del Ferrocarril Central. *El Siglo Diez y Nueve, Tomo 80* (número. 13,057). Pág. 2. Recuperado el 4 de octubre de 2021 de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a3e507d1ed64f17179c54?resultado=3&tipo=pagina&intPagina=2&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano

Cumplido, I. (Ed.) (1882a, 3 de enero) Itinerario. *El Siglo Diez y Nueve, Tomo 81* (número. 13,081). Pág. 3. Recuperado el 4 de octubre de 2021 de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a3e517d1ed64f17179cf5?resultado=1&tipo=pagina&intPagina=3&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano

- Cumplido, I. (Ed.) (1882b, 6 de marzo) Campamento, *El Siglo Diez y Nueve. Tomo 81* (Núm. 13,134). Pág 3. Recuperado e 4 de octubre de 2021 de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a3e517d1ed64f17179edc?resultado=12&tipo=pagina&intPagina=3&palabras=Ferrocarril_Central
- Cumplido, I. (Ed.) (1882c, 1 de abril) Pausible Noticia. *El Siglo Diez y Nueve. Tomo 81* (núm. [13,157]) Pág 2. Recuperado el 4 de octubre de 2021 de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a3e527d1ed64f17179fe3?resultado=29&tipo=pagina&intPagina=2&palabras=Ferrocarril_Central
- Cumplido, I. (Ed.) (1882d, 1 de junio) Ferrocarril Central Mexicano. Aviso al Publico. *El Siglo Diez y Nueve. Tomo 81* (núm. 13,207) pág 4, recuperado el 5 de octubre de 2021 de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a3e527d1ed64f1717a14a?resultado=7&tipo=pagina&intPagina=4&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano%3BFerrocarril+Central
- Cumplido, I. (Ed.) (1882e, 27 de julio) El Ferrocarril Central en Leon. *El Siglo Diez y Nueve. Tomo 82* (núm. 13,255) Pág. 2. Recuperado el 23 de enero de 2022 de [hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558a3e537d1ed64f1717a29e?intPagina=2&tipo=pagina&palabras=Ferrocarril_Central%3BLeon&anio=1882&mes=07&dia=27](http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558a3e537d1ed64f1717a29e?intPagina=2&tipo=pagina&palabras=Ferrocarril_Central%3BLeon&anio=1882&mes=07&dia=27)
- Cumplido, I. (Ed.) (1882f, 31 de julio) Ferrocarril Central Mexicano. Aviso al Publico. *El Siglo Diez y Nueve. Tomo 82* (núm. 13,258) pág. 1, recuperado el 5 de octubre de 2021 de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a3e537d1ed64f1717a2ac?resultado=25&tipo=pagina&intPagina=1&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano%3BFerrocarril+Central
- Cumplido, I. (Ed.) (1882g, 4 de septiembre). Apertura del Ferrocarril de México á Toluca. *El Siglo Diez y Nueve. Tomo 82* (núm. 13,288) pág. 2 recuperado el 5 de octubre de 2021 de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a3e537d1ed64f1717a3c9?resultado=27&tipo=pagina&intPagina=2&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano%3BFerrocarril+Central
- Day, B. (Ed.). (1880, 15 de agosto). The Remarkable Activity in Railroad Building. *The Sun, Vol. XLVII*(Núm. 350), pág. 4. Recuperado el 2020 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83030272/1880-08-15/ed-1/seq-4/#date1=1880&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=13&state=&date2=1880&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&p>
- Day, B. (Ed.). (1884, 19 de marzo). First Through Train to Mexico's Capital. *The Sun, Vol. VI*(Núm. 51), pág. 1. Recuperado el 18 de junio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83030272/1884-03-19/ed-1/seq-1/#date1=1884&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=19&state=&date2=1884&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=5&x=19&dateFilterType=yearRange&>
- Dunbar, W. C., & Sloan, E. L. (Edits.). (1881a, 26 de marzo). The Mexican Central. *The Salt Lake Herald, Vol. XI*(Núm. 248), pág. 4. Recuperado el 1 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn85058130/1881-03-26/ed-1/seq-4/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=2&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&p>
- Dunbar, W. C., & Sloan, E. L. (Edits.). (1881b, 5 de agosto). The Two Republics Tied Together. *The Salt Lake Herald, Vol. XII*([Núm. 51]), pág. 3. Recuperado el 6 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn85058130/1881-08-05/ed-1/seq-3/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence>

nce=0&index=4&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&p

- Dublan, M., & Lozano, J. (1886). *Legislación Mexicana ó Colección Completa de las Disposiciones Legislativas expedidas desde la Independencia de la República* (Vol. Tomo XV). pág. 229. México, México: imprenta Litográfica de Eduardo Dublan y Comp. Coliseo Viejo, Bajos de la Gran Sociedad. Recuperado el 11 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a34547d1ed64f16a3d3f7?resultado=2&tipo=pagina&intPagina=42&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano
- El Diario del Hogar. (1881, 6 de diciembre). Asesinato. *El Diario del Hogar, Tomo I*(Núm. 56), pág. 4. Recuperado el 12 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a36d67d1ed64f16ced490?resultado=2&tipo=pagina&intPagina=4&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano
- El Diario del Hogar. (1882a, 7 de febrero). Ferrocarril de Queretaro. *El Diario del Hogar, Tomo I*(Núm. 108), pág. 3. Recuperado el 12 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a36d87d1ed64f16cef528?resultado=4&tipo=pagina&intPagina=3&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano
- El Diario del Hogar. (1882b, 16 de febrero). Ferrocarril Cental Mexicano. *El Diario del Hogar, Tomo I*(Núm. 116), pág. 4. Recuperado el 12 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a36d87d1ed64f16cefa67?resultado=5&tipo=pagina&intPagina=4&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano
- El Diario del Hogar. (1884, 22 de marzo). El Primer Tren del Ferrocarril Central. *El Diario del Hogar, Año III*(Núm. 162), pág. 3. Recuperado el 12 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a36de7d1ed64f16cf56f1?resultado=9&tipo=pagina&intPagina=3&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano
- El Ferrocarrilero (1887, 7 de noviembre) “Las 54,000 Leguas de Ferrocarriles de Los Estados Unidos”, *El Ferrocarrilero, Vol. 1.*, Núm. 3. En “EL Ferrocarrilero” (Compilación) (s.f.) *Vol. I* p.p. 22-23. Colección Amorós, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.
- Elices Montes, R. (ed.) (1882, 16 de julio) El Ferrocarril Central. *El Centinela Español. Año [III]*, Núm. 323 pág. 3. Recuperado el 23 de enero de 2022 de http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558a33077d1ed64f168ed56c?intPagina=3&tipo=pagina&palabras=Ferrocarril_Central%3BLeon&anio=1882&mes=07&dia=16
- Escobar, F. (1881, 14 de septiembre). Telegramas: Protesta (Villada, J. V. Ed.) . *El Telégrafo: Diario Político y Literario Comercial y de Avisos, Año I*°(Núm. 157), pág. 3. Recuperado el 20 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a3a007d1ed64f16f90c59?resultado=5&tipo=pagina&intPagina=3&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano
- Frew & Campbell. (Ed.) (1877, 16 de febrero). The National Tube Works. *Wheeling Register, Vol. XXV* (Núm. 149), pág. 3. Recuperado el 9 de Noviembre de 2021 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84026844/1877-02-16/ed-1/seq-3/#date1=1875&index=0&date2=1880&searchType=advanced&language=&sequence=0&lccn=&words=Eaton+S+William&proxdistance=5&rows=20&ortext=&proxtext=&phrasertext=William+S.+Eaton&andtext=&dateFilterType=yearRange&page=1>
- García Torres, V. (director). (1881, 2 de noviembre). Ferrocarril Central. *El Monitor Republicano, Año XXXI*(Núm. 262), pág. 3. Recuperado el 16 de agosto de 2020, de

http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a35e17d1ed64f16bef2da?resultado=2&tipo=pagina&intPagina=3&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano

García Torres, V. (1884, 20 de marzo). Ferrocarril Central Mexico. Primer tren directo á los Estados Unidos. Carros espaciales de dormir y comedores de Pullman. VIAJE SIN TRASBORDO. *El Monitor Republicano*, Año XXXIV (Núm. 69), pág. 4. Recuperado el 16 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a35fc7d1ed64f16c0af6f?resultado=7&tipo=pagina&intPagina=4&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano

Gordon Bennett, J (1849, 10 de julio) The Mineral Wealth of the American Continent- The Gold [Placers] of Sonora – [Affahs] in Mexico. *The New York-Herald*. (Núm. 5512) pág. 1 Recuperado el 5 de enero de 2022 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83030313/1849-07-10/ed-1/seq-1/#date1=1821&sort=date&date2=1850&searchType=advanced&language=&sequence=0&index=8&words=Mexico+railroad+Railroad&proxdistance=5&rows=20&ortext=&proxtext=&phrasertext=Railroad+in+Mexico&andtext=Railroad+Mexico&dateFilterType=yearRange&page=1>

Gosper & McClintock (1879,7 de mayo) On to Mexico. Boston Wants the Trade From our Southern Neighbor. A History of the A.T.&S.F.R.R. *The Phoenix Herald*, Vol. 3 (núm. 12), págs.1-2. recuperado el 9 de noviembre de 2021 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn87062082/1879-05-07/ed-1/seq-1/#date1=1878&sort=date&date2=1879&searchType=advanced&language=&sequence=0&lccn=&index=3&words=Alden+Spear&proxdistance=5&rows=20&ortext=&proxtext=&phrasertext=alden+Spear&andtext=&dateFilterType=yearRange&page=1>

Halloran, J.F. (1881, 13 de octubre). [Nota sin título], *The Daily Astorian*, Vol. XVI (Núm. 11), [pág. 1]. Recuperado el 6 de agosto de 2020 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn96061149/1881-10-13/ed-1/seq-1/>

H.B Philleo & Son (Ed.). (1880, 4 de marzo). General Notes. *Wood County Reporter*, Vol. XXIII(Núm. 11), pág. 1. Recuperado el 7 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn85033078/1880-03-04/ed-1/seq-1/#date1=1880&index=1&date2=1880&searchType=advanced&language=&sequence=0&lccn=sn85033078&words=Central+Me+Mexican&proxdistance=5&state=Wisconsin&rows=20&ortext=&proxtext=&phrasertext=m>

[J.B. Barbedillo y Co.] (1883, 30 de diciembre) Al Vuelo. *La voz de México*. Tomo XIV. (Núm. 295), pág. 3. Recuperado el 11 de octubre de 2021 http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558a374c7d1ed64f16d63844?intPagina=3&tipo=pagina&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano&anio=1883&mes=12&dia=30&butlr=Ir

Jno. C. New & Son. (1884, 31 de marzo). The Mexican Contingent for Notre Dame. *The Indianapolis Journal*, pág. 5. Recuperado el 18 de junio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82015679/1884-03-31/ed-1/seq-5/#date1=1884&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+railway&searchType=basic&sequence=0&index=19&state=&date2=1884&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=5&x=19&dateFilterType=yearRange&>

J.F. Halloran & Company. (1884, 14 de marzo). From the Ocident to the Orient. Notes of News as Told by the Telegraph. *The Daily Morning Astorian*, Vol. XX(Núm. 137), pág. 3. Recuperado el 16 de junio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn96061150/1884-03-14/ed-1/seq-3/#date1=1884&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+railway&searchType=basic&sequence=0&index=12&state=&date2=1884&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=5&x=19&dateFilterType=yearRange&>

J.J Hill & Co. (Ed.) (1881, 8 de julio). Telegraphic Items. *The Silver State*, Vol. XVIII(Núm. 80), pág. 2. Recuperado el 4 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84022060/1881-07->

08/ed-1/seq-
2/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=15&state=&date

- J.W Bryan & Co. (Ed.). (1881a, 16 de abril). Ship Building of Lake Charles. *The Lake Charles Echo*, Vol. XIII(Núm. 6), pág. 3. Recuperado el 1 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn86053696/1881-04-16/ed-1/seq-3/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=2&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&p>
- J.W Bryan & Co. (Ed.). (1881b, 11 de junio). Short Stops. *The Lake Charles Echo*, Vol. XIII(Núm. 14), pág. 2. Recuperado el 2 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn86053696/1881-06-11/ed-1/seq-3/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=1&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&p>
- Koogler, J. H. (Ed.). (1880, 15 de diciembre). On the City of Mexico. *Las Vegas Morning Gazette*, Vol. 2(Núm. 130), pág. 4. Recuperado el 7 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn93061631/1880-12-15/ed-1/seq-4/#date1=1880&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+railway&searchType=basic&sequence=0&index=1&state=&date2=1880&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&pa>
- Koogler, J. H. (Ed.). (1881a, 19 de junio). Mexican Central Railway. *Las Vegas Morning Gazette*, Vol. 2(No. 298), pág. 4. Recuperado el 2 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn93061631/1881-06-19/ed-1/seq-4/>
- Koogler, J. H. (Ed.). (1881b, 22 de junio). Mexican Central. *Las Vegas Morning Gazette*, Vol. 2(Núm. 300), pág. 4. Recuperado el 3 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn93061631/1881-06-22/ed-1/seq-4/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway+railway&searchType=basic&sequence=0&index=4&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&p>
- Koogler, J. H. (Ed.). (1881d, 7 de julio). Gazette Gleanings. *Las Vegas Daily Gazette*, Vol. 3(Núm. 2), pág. 4. Recuperado el 4 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn90051703/1881-07-07/ed-1/seq-4/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=8&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&p>
- Koogler, J. H. (Ed.). (1881e, 7 de julio). The Reds. Particulars of Depredations and Massacres Committed by Indians in Chihuahua. How the Five Mexican Central Engineers Were Massacred. Indians Jump the Stage Bound for Chihuahua. Story of Key Captured By the Reds. *Las Vegas Daily Gazette*, Vol. 3(Núm. 2), pág. 4. Recuperado el 7 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn90051703/1881-07-07/ed-1/seq-4/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=8&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&p>
- Koogler, J. H. (Ed.). (1881f, 8 de julio). Personal. *Las Vegas Daily Gazette*, Vol. 3(Núm. 3), pág. 4. Recuperado el 4 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn90051703/1881-07-08/ed-1/seq-4/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=8&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&p>

4/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=12&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&

Koogler, J. H. (Ed.). (1881g, 10 de julio). Mexican Central Building from the City of Mexico. *Las Vegas Daily Gazette*, Vol. 3(Núm. 5), pág. 1. Recuperado el 5 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn90051703/1881-07-10/ed-1/seq-1/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=17&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&>

Koogler, J. H. (Ed.). (1881h, 15 de julio). Mexican Central Activity. *Las Vegas Daily Gazette*, Vol. 3(Núm. 9), pág. 4. Recuperado el 5 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn90051703/1881-07-15/ed-1/seq-4/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=7&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&>

Koogler, J. H. (Ed.). (1881i, 4 de agosto). Mexican Central. Track Laying Begun in the Railway to Chihuahua. *Las Vegas Daily Gazette*, Vol. 3(Núm. 25), pág. 4. Recuperado el 6 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn90051703/1881-08-04/ed-1/seq-4/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=1&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&>

Koogler, J. H. (Ed.). (1882, 23 de noviembre). New Railway Opened. *Las Vegas Daily Gazette*, Vol. 4(Núm. 109), pág. 1. Recuperado el 23 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn90051703/1882-11-23/ed-1/seq-1/#date1=1882&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+railway&searchType=basic&sequence=0&index=0&state=&date2=1882&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&>

Lewis Baker & Company (Ed.). (1881a, 31 de marzo). Our Mexican Neighbors. A New Era of Prosperity - Encouragement to American Eenterprise. *Wheeling Register*, Vol. 18(Núm. 236), pág. 3. Recuperado el 1 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn86092518/1881-03-31/ed-1/seq-3/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway+railway&searchType=basic&sequence=0&index=9&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=year>

Lynch, J. (Ed.). (1883a, 12 de julio). Local Brevities. *Daily Los Angeles Herald*, Vol. XIX(Núm. 121), pág. 3. Recuperado el 17 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn85042459/1883-07-12/ed-1/seq-3/#date1=1883&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=6&state=&date2=1883&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=15&x=10&dateFilterType=yearRange&>

Lynch, J. (Ed.). (1883b, 23 de octubre). Fight Between Indians and Mexicans . *Daily Los Angeles Herald*, Vol. XX(Núm. 55), pág. 2. Recuperado el 17 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn85042459/1883-10-23/ed-1/seq-2/#date1=1883&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=10&state=&date2=1883&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=15&x=10&dateFilterType=yearRange>

McCormick, J. (Ed.). (1881, 30 de julio). [Notas sin título]. *Lake Charles Commercial*, Vol. 1(Núm. 4), pág. 1. Recuperado el 6 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/2013271051/1881-07->

30/ed-1/seq-

1/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=0&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&p

- M.D. & L.E. Sampson (1879, 22 de mayo) The Santa Fe's Bosses. *The Saline County Journal Vol. 9* (núm. 16) pág. 4. Recuperado el 9 de noviembre de 2021 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84027670/1879-05-22/ed-1/seq-4/#date1=1878&index=1&date2=1879&searchType=advanced&language=&sequence=0&lccn=&words=Charles+Pierce+W&proxdistance=5&rows=20&ortext=&proxtext=&phrasertext=Charles+W.+Pierce&andtext=&dateFilterType=yearRange&page=1>
- Miner Pub. Co. (Ed.). (1881, 12 de abril). Mexican Trade. *The Weekly Miner, Vol. 5* (Núm. 45), pág. 3. Recuperado el 1 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84036032/1881-04-12/ed-1/seq-3/>
- Paz, I. (Ed.). (1881a, 5 de febrero). Ferrocarril Central. *La Patria*, pág. 2. Recuperado el 18 de agosto de 2020 de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a347b7d1ed64f16a65dde?resultado=5&tipo=pagina&intPagina=2&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano
- Paz, I. (Ed.). (1881b, 28 de junio). Ferrocarril Central. *La Patria, Año V* (Núm. 1232), pág. 3. Recuperado el 18 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a347f7d1ed64f16a6a677?resultado=7&tipo=pagina&intPagina=3&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano
- Paz, I. (Ed.). (1882, 14 de abril). Ferrocarril Central Mexicano. *La Patria, Año VI* (Núm. 1471), pág. 3. Recuperado el 18 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558a348a7d1ed64f16a73964?intPagina=3&tipo=pagina&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano&anio=1882&mes=04&dia=14&butIr=Ir
- Paz, I. (Ed.). (1884, 29 de enero). Ojeada a la Prensa. *La Patria, Año VIII* (Núm. 2019), pág. 3. Recuperado el 19 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a34a47d1ed64f16a91816?resultado=62&tipo=pagina&intPagina=3&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano
- Perkins, E. (1879, 12 de agosto). A New Route to the Pacific. (H.P Hall, Ed.) *Daily Globe, Vol. II* (Núm. 210), pág. 2. Recuperado el 10 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83025287/1879-08-12/ed-1/seq-2/#date1=1879&sort=date&rows=20&words=Nickerson+Thomas&searchType=basic&sequence=0&index=14&state=&date2=1879&proxtext=Thomas+Nickerson+&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&page=1>
- Pfouts, Elliot & Hall. (1883, 11 de noviembre). Railroads. *The Dallas Daily Herald, Vol. XXXI* (Núm. 16), pág. 5. Recuperado el 17 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83025733/1883-11-11/ed-1/seq-5/#date1=1883&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+railway&searchType=basic&sequence=0&index=18&state=&date2=1883&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=15&x=10&dateFilterType=yearRange>
- Pullen, S. (1883, 23 de febrero). The New Mexico. (Portland Publishing Co. Ed.) *The Portland Daily Press, Vol. 20*, pág. 2. Recuperado el 10 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83016025/1883-02-23/ed-1/seq-2/#date1=1883&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+railway&searchType=basic&sequence=0&index=18&state=&date2=1883&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=15&x=10&dateFilterType=yearRange>

nce=0&index=11&state=&date2=1883&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=15&x=10&dateFilterType=yearRange

- Ritchie, T & Heiss, J.P. (1846, 15 de junio) Twenty-Ninth Congress, First Session: Report From Committees. *The Daily Union. Vol. II* (núm. 39) pág. 2 recuperado el 5 de enero de 2022 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82003410/1846-06-15/ed-1/seq-2/#date1=1821&index=3&rows=20&searchType=advanced&language=&sequence=0&words=Mexican+Railroad&proxdistance=5&date2=1850&ortext=&proxtext=&phrasertext=Mexican+Railroad&andtext=&dateFilterType=yearRange&page=1>
- Riva Palacio, V. (1873a, 3 de noviembre). El señor presidente y el círculo exclusivista. *El Radical, tomo I*(núm. 1), págs. 2-3. en Riva Palacio, V. (2002). *Periodismo. Segunda Parte* (Vol. XI). (M. T. Solórzanon Ponce, & J. Ortiz Monasterio, Edits.) México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Mexiquense de Cultura, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Riva Palacio, V. (1873b, 10 de noviembre). División de los poderes. *El Radical, tomo I*(Núm. 7), pág. 1. en Riva Palacio, V. (2002). *Periodismo. Segunda Parte* (Vol. XI). (M. T. Solórzanon Ponce, & J. Ortiz Monasterio, Edits.) México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Mexiquense de Cultura, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Riva Palacio, V. (1873c, 6 de diciembre). De potencia a potencia. *El Radical, tomo I*(núm. 29), págs. 1-2. en Riva Palacio, V. (2002). *Periodismo. Segunda Parte* (Vol. XI). (M. T. Solórzanon Ponce, & J. Ortiz Monasterio, Edits.) México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Mexiquense de Cultura, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Riva Palacio, V. (1873d, 19 de diciembre). ¡Plaudite Cives! *El Radical, tomo I*(núm. 39), pág. 1. en Riva Palacio, V. (2002). *Periodismo. Segunda Parte* (Vol. XI). (M. T. Solórzanon Ponce, & J. Ortiz Monasterio, Edits.) México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Mexiquense de Cultura, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Riva Palacio, V. (1873e, 27 de diciembre). Algo Importante sobre tarifas del Ferrocarril Mexicano. *El Radical, tomo I*(núm. 45), págs. 2-3. en Riva Palacio, V. (2002). *Periodismo. Segunda Parte* (Vol. XI). (M. T. Solórzanon Ponce, & J. Ortiz Monasterio, Edits.) México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Mexiquense de Cultura, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Rosewater, E. (Ed.). (1884, 11 de marzo). The Two American Republics. *The Omaha Daily Bee, Año 30*(Núm. 225), pág. 4. Recuperado el 14 de junio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn99021999/1884-03-11/ed-1/seq-4/#date1=1884&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+railway&searchType=basic&sequence=0&index=5&state=&date2=1884&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=5&x=19&dateFilterType=yearRange&p>
- Sacramento Publishing Company (Ed.). (1881a, 26 de marzo). About Railroads. *Sacramento Daily Record-Union, Vol. XIII*(Núm. 29), pág. 2. Recuperado el 1 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82014381/1881-03-26/ed-1/seq-2/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=0&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&p>

- Sacramento Publishing Company (Ed.). (1881b, 26 de marzo). Antiquities in Mexico. *Sacramento Daily Record-Union*, Vol. XIII (Núm. 29), pág. 8. Recuperado el 1 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82014381/1881-03-26/ed-1/seq-8/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=1&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&p>
- Sacramento Publishing Company. (1883, 30 de agosto). The Mexican Central Railway. *Sacramento Daily Record-Union*, Vol. XVIII ([Núm.]), pág. 2. Recuperado el 17 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82014381/1883-08-30/ed-1/seq-2/#date1=1883&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=10&state=&date2=1883&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=15&x=10&dateFilterType=yearRange>
- Sacramento Publishing Company. (1884, 12 de marzo). This Morning's News. *Sacramento Daily Record-Union*, Vol. XIX (Núm. 17), pág. 2. Recuperado el 14 de junio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn82014381/1884-03-12/ed-1/seq-2/#date1=1884&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=6&state=&date2=1884&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=5&x=19&dateFilterType=yearRange&p>
- San Francisco Chronicle. (1881, 9 de noviembre). Progress of the Mexican Roads Competing Lines. (J.H Koogler, Ed.) *Las Vegas Daily Gazette*, Vol. 3 (Núm. 107), pág. 2. Recuperado el 9 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn90051703/1881-11-09/ed-1/seq-2/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Nickerson&searchType=basic&sequence=0&index=6&state=&date2=1881&proxtext=Nickerson+&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&page=42>
- Seawell, S. T., & Stanton, W. N. (Edits.). (1882, 11 de abril). The Mexican Central Railroad. *Memphis Daily Appeal*, Vol. XLII (Núm. 87), pág. 3. Recuperado el 22 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83045160/1882-04-11/ed-1/seq-3/#date1=1882&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+railway&searchType=basic&sequence=0&index=0&state=&date2=1882&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&pa>
- Sierra, J. (Ed.). (1880a, 10 de septiembre). Ferrocarril Symon. *La Libertad*, Año III (Núm. 205), págs. 1-2. Recuperado el 15 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558a32e77d1ed64f168c9ab4?intPagina=2&tipo=pagina&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano&anio=1880&mes=09&dia=10&butIr=Ir
- Sierra, J. (Ed.). (1880b, 11 de diciembre). Ferrocarril de San Luis a Tampico -Continua-. *La Libertad*, Año III (Núm. 281), págs. 1-2. Recuperado el 16 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a32ea7d1ed64f168cd518?resultado=10&tipo=pagina&intPagina=1&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano
- Sierra, J. Cosmes, F.G. Hammeken y Mexia, J. Olaguíbel y Arista, C. Zamora, L. Valenzuela, J.E. Silva, A. Horta, A. (1880, 7 de diciembre) Ferrocarril de S. Luis a Tampico, *La Libertad*, Año III, Núm. 278. p.2. recuperado el 13 de septiembre de 2021 de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a32ea7d1ed64f168cd2c4?resultado=7&tipo=pagina&intPagina=2&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano
- Silva, A. (Ed.). (1880a, 18 de abril). Secretaría de Estado y del despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana. *La Industria Nacional*, Año II (Núm. 62), págs. 1-2. Recuperado el 13 de agosto de 2020, de

http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a32d27d1ed64f168b6d8f?resultado=1&tipo=pagina&intPagina=1&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano

Silva, A. (Ed.). (1880b, 6 de julio). El Ferrocarril Central. *La Industria Nacional, Año II*(Núm 62), pág. 3. Recuperado el 13 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558a32d37d1ed64f168b7c78?intPagina=3&tipo=pagina&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano&anio=1880&mes=07&dia=06

Statesman Publishing Co. (1883, 8 de noviembre). [Nota sin título]. *The Austin Weekly Statesman, Vol. XIII*(Núm. 10), pág. 6. Recuperado el 17 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn86088296/1883-11-08/ed-1/seq-6/#date1=1883&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+railway&searchType=basic&sequence=0&index=17&state=&date2=1883&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=15&x=10&dateFilterType=yearRange>

The Chicago Daily Tribune (1875, 18 de abril). Hyde Park. The Village Election. *The Chicago Daily Tribune, vol. 28* (núm. 237), pág. 7. Recuperado el 8 de noviembre de 2021, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84031492/1875-04-18/ed-1/seq-7/#date1=1875&index=4&rows=20&searchType=advanced&language=&sequence=0&words=Gray+H+Joseph+Railroad&proxdistance=5&date2=1880&ortext=&proxtext=&phrasertext=Joseph+H.+Gray&andtext=Railroad&dateFilterType=yearRange&page=1>

The Chicago Daily Tribune (1876, 13 de mayo). A.,T. & S. F. *The Chicago Daily Tribune. Vol. 30* (s.n) pág. 7 recuperado el 9 de noviembre de 2021 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84031492/1876-05-13/ed-1/seq-7/#date1=1875&index=3&date2=1876&searchType=advanced&language=&sequence=0&lccn=&words=Alden+Speare&proxdistance=5&rows=20&ortext=&proxtext=&phrasertext=alden+Speare&andtext=&dateFilterType=yearRange&page=1>

The Chicago Daily Tribune. (1880a, 27 de febrero). The Biggest Road Yet: Special to The Chicago Tribune. *The Chicago Daily Tribune, Vol. XI*, pág. 5. Recuperado el 8 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84031492/1880-02-27/ed-1/seq-5/#date1=1880&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railroad&searchType=basic&sequence=0&index=0&state=&date2=1880&proxtext=Mexican+Central+Railroad&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&>

The Chicago Daily Tribune (1880b, 1 de marzo) Mexico Central Railway. *The Chicago Daily Tribune, Vol. XL* (s.n). pág. 5 recuperado el 9 noviembre de 2021 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84031492/1880-03-01/ed-1/seq-5/#date1=1875&index=0&rows=20&searchType=advanced&language=&sequence=0&words=B+Franklin+White&proxdistance=5&date2=1880&ortext=&proxtext=&phrasertext=Franklin+B.+White&andtext=&dateFilterType=yearRange&page=1>

The Chicago Daily Tribune. (1880c, 11 de julio). The Mexican Central Railway: To the Editor of The Chicago Tribune. *The Chicago Daily Tribune, Vol. XI*, pág. 2. Recuperado el 8 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84031492/1880-07-11/ed-1/seq-2/#date1=1880&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=12&state=&date2=1880&proxtext=The+Mexican+Central+Railway&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange>

The Rock Island Argus. (1883, 22 de octubre). Sparks from the Smokestack. *The Rock Island Argus, Vol. XXXII*(Núm. 4), pág. 4. Recuperado el 17 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn92053943/1883-10-22/ed-1/seq-4/#date1=1883&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=12&state=&date2=1880&proxtext=The+Mexican+Central+Railway&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange>

nce=0&index=9&state=&date2=1883&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=15&x=10&dateFilterType=yearRange&

The Indiana State Sentinel (1875, 24 de noviembre). A RING BONANZA: The Grandest Grab of the Age. *The Indiana State Sentinel*. (núm. 1827) pág. 1. Recuperado el 19 de septiembre de 2021 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn87056600/1875-11-24/ed-1/seq-1/#date1=1871&index=0&rows=20&searchType=advanced&language=&sequence=0&words=Chihuahua+Company+Pacific+Railroad+Texas&proxdistance=5&date2=1876&ortext=&proxtext=&phrasetxt=Texas+and+Pacific+Railroad+Company&andtext=Chihuahua&dateFilterType=yearRange&page=1>

Topeka Commonwealth (1881, 19 de mayo). The Mexican Central Railway (Murdock, M. M, Ed.). *The Wichita City Eagle, Vol. X*(Núm. 8), pág. 2. Recuperado el 1 de agosto de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn85032573/1881-05-19/ed-1/seq-2/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=14&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&>

Tync, G. (Ed.). (1878, 19 de octubre). Local Matters. *The Arizona Sentinel. Vol. VII* (núm. 28) pág. 3. Recuperado el 13 de septiembre de 2021, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84021912/1878-10-19/ed-1/seq-3/#date1=1877&index=0&rows=20&words=Symon+Walter&searchType=basic&sequence=0&state=&date2=1884&proxtext=Walter+Symon&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&page=1>

Villada, J. V. (Ed.). (1881a, 20 de julio). Descarrilamientos y Accidentes Ocurredos en el Ferrocarril Central. *El Telégrafo, Año 1º*(Núm. 120), pág. 4. Recuperado el 20 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/resultados/visualizar/558a3a007d1ed64f16f90848?resultado=3&tipo=pagina&intPagina=4&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano

Vargas, J. A. (1883, 14 de diciembre). Ciudad de Kansas y México. (Vicente García Torres ed.)*El Monitor Republicano, Año XXXIII*(Núm. 298), págs. 1-2. Recuperado el 16 de agosto de 2020, de http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558a35fa7d1ed64f16c07f19?intPagina=1&tipo=pagina&palabras=Ferrocarril_Central_Mexicano&anio=1883&mes=12&dia=14

Whitmore, E. (Ed.). (1881, 25 de enero). The Mexican Central Railway. *Public Ledger, Vol. XXXI*(Núm. 126), pág. 4. Recuperado el 31 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn85033673/1881-01-25/ed-1/seq-4/#date1=1881&sort=date&rows=20&words=central+Mexican+railway&searchType=basic&sequence=0&index=4&state=&date2=1881&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=1&x=16&dateFilterType=yearRange&page=1>

Whitmore, E. (Ed.). (1883, 22 de marzo). The Mexican Central. *Public Ledger, Vol. XXXVI*(Núm. 19), pág. 2. Recuperado el 12 de julio de 2020, de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn85033673/1883-03-22/ed-1/seq-2/#date1=1883&sort=date&rows=20&words=CENTRAL+Central+Mexican+Railway&searchType=basic&sequence=0&index=2&state=&date2=1883&proxtext=Mexican+Central+Railway&y=15&x=10&dateFilterType=yearRange&page=1>

WM.F & Ritchie Jr., T. (1845, 28 de noviembre) Scraps of the Memphis Convetnion. *Richmond Enquirer. Vol. 42* (núm.59) pág. 1. recuperado el 5 de enero de 2022 de <https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn84024735/1845-11-28/ed-1/seq-1/#date1=1845&sort=date&date2=1845&searchType=advanced&language=&sequence=0&lccn=sn84024735&index=15&words=Mexico&proxdistance=5&rows=20&ortext=&proxtext=&phrasetxt=&andtext=Mexico&dateFilterType=yearRange&page=11>

Ilustraciones

- “Route of Magoffin and Doniphan Expeditions” citado de Drumm, S. (Ed.). (1982). *Down the Santa Fe Trail and Into Mexico*. Lincoln, Nebraska, Estados Unidos: University of Nebraska Press. Recuperado el 21 de septiembre de 2020, de <https://archive.org/details/downsantafetrail00mago/page/n9/mode/2up>**28**
- “Map showing the Atchison, Topeka and Santa Fe railroad system: with its connections” (1885) *Map showing the Atchison, Topeka and Santa Fe railroad system: with its connections* [Mapa]. Nueva York: G.W & C.B. Colton & Co. Boston Public Library. Colección Norman B. Leventhal Map Center [No. 37]. Recuperado el 18 de enero de 2021 sw <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:cj82kp272>**29**
- Williams, E. (1888) *Map of Atchison Topeka and Santa Fe Railroad and its leased lines* [Mapa]. Boston: L.F. Lawrence, Adams & Co. Recuperado el 18 de enero de 2021 de <https://collections.leventhalmap.org/search/commonwealth:cj82kp13q>**29**
- Atchison, Topeka and Santa Fe Railway. (1906). *The Atchison, Topeka and Santa Fe Railway System* [Mapa]. Recuperado el 11 de octubre de 2020, de https://archive.org/details/nby_917676**33**
- Kansas Historical Society (s.f.) *Thomas Nickerson* [Imagen]. Kansas Historical Society. Recuperado el 11 de octubre de 2020 de <https://www.kshs.org/index.php?url=km/items/view/213631>**35**
- Gallo, J. (1873). Plano y perfil del ferro-carril mexicano [Plano]. México. Colección Histórcia del de Mapas de México. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Dr. Eusebio Dávalos Hurtado. Recuperado el 15 de octubre de 2020, de https://www.mEDIATECA.INAH.GOB.MX/ISLANDORA_74/ISLANDORA/OBJECT/MAPA%3A431**39**
- Texas & Pacific Railway (1876). Texas and Pacific Railway [Mapa]. Boston Public Library. Colección Norman B. Leventhal Map Center (No. 19). Recuperado el 19 de septiembre de 2021 de <https://www.digitalcommonwealth.org/search/commonwealth:4m90f705c>**47**
- Espinoza J., 1893a “Indígenas contemplando el primer tren del ferrocarril” como se citó en A. de Cardona, *De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte* (pág.7). 3ra edición. Nueva York: Imprenta de Moss Engraving Co. Ilustraciones por José de la L. Espinoza. Colección Compañías Ferrocarrileras, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.**76**
- Centro INAH Chihuahua . (s.f.). Camino Real de Tierra Adentro [Imagen]. *Camino Real*. Recuperado el 26 de octubre de 2020, de <http://inahchihuahua.gob.mx/sections.pl?id=86>**89**
- Rand McNally and Company (1881). Mexico: showing lines of the Mexican Central Railway Co., Limited. [Mapa]. Boston Public Library. Colección Norman B. Leventhal Map Center (No. 20). Recuperado el 19 de septiembre de 2021 de <https://www.digitalcommonwealth.org/search/commonwealth:4m90fj75x>**90**
- García Cubas, A. (1885) Chihuahua [Mapa]. México. Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, Dr. Eusebio Dávalos. Colección Histórcia del de Mapas de México. Recuperado el 30 de septiembre de 2021 de https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/mapa:301**103**
- “113. Estación de Marfil FC Central”, vista parcial. (1890) “113. Estación de Marfil FC Central”, vista parcial [Fotografía]. Guanajuato, México. Fototeca Nacional INAH. Colección Felipe Teixidor (no. 113).

- Recuperado el 6 de octubre de 2021 de https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A370010**109**
- Mexican Central Railway Co. (1884) Mexico, mapa de las líneas del Ferrocarril Central Mexicano y conexiones [Mapa]. Boston Public Library. Colección Norman B. Leventhal Map Center (No. 21). Recuperado el 12 de octubre de 2021 de <https://www.digitalcommonwealth.org/search/commonwealth:4m90fj83m>**114**
- Ezpinoza J., 1893b “Mapa de la ruta No. 1 – ‘De México a Chicago y Nueva York’” como se citó en A. de Cardona, *De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte* (pág.27). 3ra edición. Nueva York: Imprenta de Moss Engraving Co. Ilustraciones por José de la L. Espinoza. Colección Compañías Ferrocarrileras, Biblioteca Especializada, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional Para la Preservación de Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.....**115**