



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN HISTORIA
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

**COMPAÑÍAS METALÚRGICAS Y FERROCARRILERAS
DEL MÉXICO DECIMONÓNICO: EL PROYECTO
EMPRESARIAL DE GABRIEL MANCERA (1877-1924)**

TESIS
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE
MAESTRO EN HISTORIA

PRESENTA:
JOSÉ EDUARDO CRUZ BELTRÁN

TUTOR PRINCIPAL
DRA. LEONOR MARÍA LUDLOW WIECHERS
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

MIEMBROS DEL COMITÉ TUTOR
DR. SILVESTRE VILLEGAS REVUELTAS, INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS
DRA. REBECA NADIA XIMENA DE GORTARI RABIELA, INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES
DR. MARIO RAMÍREZ RANCAÑO, INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES
DR. JAVIER ORTEGA MOREL, UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE HIDALGO

CIUDAD UNIVERSITARIA, CIUDAD DE MÉXICO, ENERO DE 2022



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

ÍNDICE

Agradecimientos.....	5
Introducción.....	6
Ejes temáticos de la tesis	11
Perspectivas historiográficas de la historia empresarial	12
Perspectivas biográficas en torno a Gabriel Mancera.....	21
Estructura de la tesis	30
Capítulo uno. Primeros años. La formación empresarial, política y filantrópica.....	34
1.1 La compañía alemana de Mineral del Chico, antecedente de las mexicanas.....	38
1.2 La compañía minera de Arévalo	44
1.3 La formación del empresario y del filántropo	50
1.4 El nuevo estado y la formación de un nuevo político: Mancera, diputado.....	57
Capítulo dos. La consagración del empresario: ferrocarriles y compañías mineras del centro de México	87
2.1 La comunicación interoceánica. Las ideas de Manuel Fernando Soto	88
2.2 El inicio del proyecto ferroviario México-Tuxpan	98
2.3 Las bonanzas de Arévalo	109
2.4 El Ferrocarril de Hidalgo llega a Tulancingo, puerta de la Sierra	120
2.5 Tampico o Tuxpan. Controversias con Richard Honey y otras competencias	121
2.6 El túnel Nepton, ingeniería al servicio de las minas.....	133
Capítulo tres. El ocaso del patriarca. Gabriel Mancera en el siglo XX mexicano.....	145
3.1 El Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste, la etapa de decadencia	147
3.2 La venta del Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste.....	165
3.3 Reanudación de las actividades políticas y filantrópicas.....	168
3.4 Gabriel Mancera y los años en torno a la Revolución mexicana.....	175
Conclusiones. El proyecto empresarial de Gabriel Mancera	192
Bibliografía.....	206

AGRADECIMIENTOS

Para la consecución de este trabajo tuve la fortuna de contar con innumerables opiniones y comentarios que en mucho ayudaron a precisar la información aquí vertida, sugerir bibliografía y diversos enfoques.

Me siento muy orgulloso de haber pertenecido al Posgrado de Historia de la Universidad Nacional Autónoma de México, que para quienes venimos de cualquiera de las entidades federativas del país, es un gran privilegio cursar nuestros estudios en la bien llamada Universidad de la Nación.

En primer lugar, doy gracias a la Dra. Leonor Ludlow Wiechers por aceptar dirigir esta tesis, así como sus muy precisas observaciones. Desde luego las acotaciones del comité sinodal integrado por Rebeca de Gortari, Mario Ramírez Rancaño, Silvestre Villegas Revueltas y Javier Ortega Morel. A todos ellos gracias por ayudarme a pulir mi trabajo.

No podía dejar de lado las participaciones de mis compañeras y amigas del Seminario de Historia Contemporánea a cargo de la Dra. Josefina Mac Gregor Gárate toda vez que gran parte de esta tesis fue construida aquí. Me refiero a Karen Abril Bata Illescas, Marisol Hernández Rivas y Ana Lourdes García Vega. Gracias igualmente a ustedes, por su amistad y sus siempre buenas recomendaciones.

A quienes de manera directa e indirecta conocieron de mi trabajo y compartí este proceso, muchas muchas gracias. Finalmente dedico uno y mil goyas a la vida por permitirme haber culminado este esfuerzo.

INTRODUCCIÓN

Importante e influyente empresario del México del siglo XIX e inicios del XX, fue Gabriel Mancera. Aquí se estudia su proyecto empresarial a través de dos principales actividades: la Negociación de Arévalo y Anexas —renombrada posteriormente como Negociación Metalúrgica de Atotonilco el Chico—, y la concesión para la construcción y operación del Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste, ambas situadas en el actual estado de Hidalgo.

La vida empresarial de Gabriel Mancera se complementó con su participación en la esfera política nacional y la filantropía. La tesis que ahora se presenta pretende introducirse en la biografía de este personaje y en los aspectos internos de sus compañías a través de preguntarse por el origen de su patrimonio, de la naturaleza de sus empresas, su contacto con los sectores políticos y empresariales, así como del ascenso y ocaso de su vida pública.

Asimismo, procura contribuir al conocimiento, cada vez más robustecido, del escenario empresarial del México decimonónico, del auge y derrumbe de las industrias ferrocarrileras y mineras al sobrepasar el siglo veinte y mostrar los diferentes momentos históricos en que el personaje participó. Tal es la trascendencia que pretende este trabajo: abonar al estudio de los empresarios mexicanos del centro de México y el segundo, retomar la importancia que tuvo el personaje quien en sí mismo representó un ejemplo del sector empresarial, mediado por los afanes de progreso y modernización que se planteó como filosofía en el país. Otro alcance del trabajo es posicionar, especialmente en su entidad de origen, una serie de conocimientos más profundos del personaje, que hasta entonces y dada la revisión bibliográfica al respecto, se encontraban esquemáticos y dispersos.

Las empresas de Gabriel Mancera fueron un ejemplo del afán industrializador que sobre la segunda mitad del siglo XIX intentó desarrollarse en México. La apuesta del gobierno mexicano por la transformación industrial del país a través de la mejora de las comunicaciones, así como posicionarse como uno de los principales exportadores de plata en el mundo, motivó a empresarios mexicanos, a la par de los extranjeros, a invertir sus capitales en la consecución de dichos proyectos. El incipiente empresariado mexicano recibió concesiones y préstamos para tales propósitos, sobre todo en condiciones poco propicias, producto de conflictos bélicos y luchas internas por el poder político. Estos empresarios, además, tenían puesta su mirada en intereses regionales como detonadores de la producción y distribución de productos a otras zonas más alejadas, principalmente las agrícolas. Tal fue el caso del personaje que ahora se estudia.

Mancera se vinculó a uno de los más importantes proyectos empresariales del México porfirista: el Ferrocarril Hidalgo y del Nordeste. En el intento del régimen de comunicar al país destaca este en particular, unir al puerto de Tuxpan, el más cercano con la capital del país. Amén de que éste fue el único proyecto que no empleó extranjeros, tuvo un impacto sobre las minas de Pachuca, la zona pulquera de Apan y la producción agrícola del Valle de Tulancingo y la Sierra Norte de Puebla, principalmente en el transporte de materias primas y de personal; igualmente repercutió en el viejo proyecto de desaguar la cuenca de México. Este proyecto empresarial fue de la mano con el pensamiento político liberal que desplegó Mancera en cuanto lograr el progreso social y económico del país, así como extraerlo del atraso que dejaron las guerras internas.

Para la consecución del presente trabajo, se planteó como objetivo conocer la trayectoria del empresario Gabriel Mancera. El estudio contempla en primer lugar, develar algunas particularidades de su carrera en los negocios, así como de sus actividades políticas

y filantrópicas. Hay información específica sobre sus dos grandes empresas, la metalúrgica y la ferrocarrilera que incidirán aún más en el tema particular de su creación, desarrollo y decadencia, con lo cual también se considera la presente tesis como un aporte a la historia regional del centro del país.

A lo largo del trabajo planteo una serie de interrogantes que intentan responderse conforme se desarrollan los capítulos. ¿En qué empresas participó Mancera?, ¿cómo se ligó a ellas?, ¿qué actividades realizó en torno a las empresas?, ¿cuáles fueron las distintas etapas de desarrollo de las mismas?, ¿qué dificultades enfrentó y de qué manera fueron resueltas?, ¿cuál fue su participación en la esfera política y social de México? En torno a su figura ¿de dónde provino su fortuna?, ¿a qué intereses respondían sus actos de filantropía?, ¿qué implicó para Mancera emplear en sus empresas sólo mexicanos?, ¿cómo se vinculó con otros empresarios mineros y ferrocarrileros?, ¿qué huella dejó particularmente en el estado de Hidalgo?

Había que partir de ciertas hipótesis. Por un lado, ver en Gabriel Mancera que la trayectoria familiar le dio ciertas facilidades para enrolarse en las actividades empresariales y que con las utilidades que generaban pudo obtener su fortuna. Otra hipótesis es que este, al involucrarse como político de medio perfil, pudo obtener con el tiempo mayores prebendas, siendo quizá la más importante, la de obtener la concesión para un ferrocarril en el país. Otra hipótesis que se plantea es que después del siglo veinte, hubo un desgaste político en su figura, toda vez que las constantes reelecciones, su vinculación porfirista y no menos considerable, su edad, lo orillaron a vender o entregar sus propiedades.

Los estudios con que contamos, de carácter enciclopédico, aportaron lo mínimo necesario para saber sobre él; faltaba adentrarse en las múltiples actividades que desarrolló a lo largo de su vida. Por ello, lo que trató de perseguirse en este trabajo fue ofrecer en primer

lugar una biografía más amplia de su trayectoria; se enfatizó en su figura política y filantrópica, así como en mencionar unos cuantos rasgos de su faceta de hombre de negocios a fin de regresar a ella, en los capítulos siguientes.

De los anteriores cuestionamientos se desprendió el planteamiento más importante de la tesis, es decir, a través del proyecto empresarial de Gabriel Mancera, el Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste, y la Negociación de Arévalo y Anexas, hubo en este punto un eje fundamental, la participación de capitales mexicanos: ¿De qué manera lograron involucrarse en tiempos convulsos para la inversión como lo fue el México del siglo XIX? Conforme avanzó el trabajo se encontraron algunas pistas claves que permitieron entender el problema de investigación, así como el proyecto empresarial de Gabriel Mancera y al personaje mismo. Una de ellas fue, dentro del interés de Gabriel Mancera por las minas y los ferrocarriles, las condiciones por las cuales invirtió su capital en estas empresas, sumado a los intereses económicos en la región que lo motivaron a tomar las riendas del proyecto.

Armado con estos planteamientos se llevó a cabo una amplia consulta documental a fin de construir este trabajo. El apoyo de la hemerografía y la bibliografía secundaria permitió la construcción de una biografía del personaje, que hasta entonces era acotada y apenas se había restringido con presentar de manera sucinta al personaje.

Respecto a la empresa minera, las fuentes de acercamiento más directas son las que ofrecieron las guías de las compañías que componen el distrito minero de Pachuca y Real del Monte, gracias a la iniciativa del Archivo Histórico de la Compañía de Real del Monte y Pachuca (en adelante Archivo Histórico CRDMYP) que resguarda amplia documentación oficial tanto de la compañía de Arévalo como de la Atotonilco el Chico, que en términos

generales fueron las mismas, aunque por distintas circunstancias legales tuvieron que cambiar de razón social.¹

Respecto al Ferrocarril Hidalgo y del Nordeste se tuvieron a la mano los informes que se entregaron a la Secretaría de Comunicaciones respecto a los avances de su construcción. En el Fondo Histórico de la Biblioteca Francisco Xavier Clavijero de la Universidad Iberoamericana se encuentra el archivo de Manuel Fernando Soto, político y principal artífice de la creación del estado de Hidalgo en 1869, en cuyo archivo hay correspondencia entre este y Gabriel Mancera, y por ende, una sección denominada fondo Mancera donde se encuentran documentos de nuestro personaje.² Desde luego, la sección de ferrocarriles mexicanos del Archivo General de la Nación fue ampliamente revisada: los expedientes que corresponden a los ferrocarriles donde Mancera tuvo injerencia, así como los concesionados por otros personajes con quienes nuestro empresario tuvo diversos contactos y no pocas desavenencias, el caso concreto del inglés Richard Honey, lo cual, además de dibujarnos un perfil más humanizado, también nos muestran rasgos biográficos más desacralizados.³

Para relacionar el capítulo de la minería el del ferrocarril se hizo un breve registro de productos que habían sido adquiridos en las minas como la sal, la jarcia para guardar el mineral, el transporte de la plata y el oro, la madera y leña proveniente de las partes boscosas del Valle de Tulancingo, el carbón mineral, el mercurio, el petróleo, la maquinaria y las herramientas. El ferrocarril mejoró el manejo de los materiales, sobre todo porque abastecía

¹ *Guía general del Archivo Histórico de la Compañía de Minas de Real del Monte y Pachuca*. México: Archivo Histórico de la Compañía Real del Monte y Pachuca, Archivo General de la Nación, 1993.

² Biblioteca Francisco Xavier Clavijero, Archivo Manuel Fernando Soto Pastrana. *Correspondencia personal, familia Mancera*, caja 6.

³ Archivo General de la Nación, Ferrocarriles, *Ferrocarril de Pachuca, Zacualtipán y Tampico*.

con mayor rapidez productos que se necesitaban en las labores mineras, así como de los productos agrícolas, por ejemplo, como el maíz y el pulque.

Ejes temáticos de la tesis

Este trabajo se abordará en el periodo comprendido entre 1877 a 1924.⁴ La etapa comprende el año en que Gabriel Mancera recibió la concesión para construir un ferrocarril, y culmina cuando es vendida a la Compañía del Ferrocarril Nacional, así como cuando se efectúa la cesión de su compañía minera, la Metalúrgica de Atotonilco El Chico, a otra más grande, la Real del Monte y Pachuca. Esto, sin embargo, no excluye los primeros años de Gabriel, por lo menos lo que se encuentra documentado de sus etapas previas a la adquisición de las empresas.

El estudio del proyecto empresarial se desarrolló a partir de cuatro ejes, que constituyen las diversas coyunturas de su vida pública. En primer lugar, su faceta política. Diputado de varias legislaturas y hombre cercano a los gobiernos de Benito Juárez y Porfirio Díaz. Su paso por diversas etapas de la historia de México y del estado de Hidalgo, desde la intervención francesa, el ascenso y caída de la clase política local hidalguense, la instauración de una cúpula gubernamental afín al Porfiriato, el posterior declive de dicho régimen, y cómo logró sortear los años de la Revolución mexicana, hasta su muerte.

En segundo lugar, su actividad empresarial. Comprende su temprana incursión en la industria textil y su posterior atención al ramo minero que ejercía su familia al tiempo de sus

⁴ Gabriel Mancera fue coterráneo de empresarios como Ignacio Torres Adalid, Evaristo Madero, y de Pedro y José Landero y Cos; de intelectuales como Joaquín García Icazbalceta, Vicente Riva Palacio, Ignacio M. Altamirano; y de políticos como Manuel Romero Rubio, Justino Fernández, Manuel Dublán, Protasio Tagle y el propio Porfirio Díaz. Luis González y González, *La ronda de las generaciones*, México, Secretaría de Educación Pública, Consejo Nacional de Fomento Educativo, 1984, p. 112-113.

estudios como ingeniero de minas, industria que le permitió adquirir una considerable fortuna. El tercer rubro fue el de la filantropía a través de sus constantes sus donaciones para la construcción de escuelas, dotación de becas, equipamiento de hospicios y otros rubros de la asistencia social. El cuarto y último, su faceta como empresario ferrocarrilero, la más trascendente de todas sus actividades por la repercusión nacional no sólo de comunicar el centro con el golfo de México, sino de crear competencia con la línea ferroviaria de Veracruz, cuya inversión fue de carácter extranjero.

Estudiar al empresario como sujeto social, mediarlo en sus diversas intervenciones y analizarlo en su toma de decisiones, en su ámbito cultural, político y económico, permitió ver el proceso de transformación de una empresa, el contexto, fines e intereses bajo la cual fue creada. Es, a final de cuentas, acercarse a una mejor comprensión de la vida social y económica de una sociedad.⁵ Tal es el enfoque pretendido en esta tesis.

Perspectivas historiográficas de la historia empresarial

Un estado de la cuestión preliminar nos sitúa en el año 1992. Eduardo Flores Clair y Cristina Puga trazaron un perfil del empresario mexicano entre 1820 y 1870. Su interés radicaba en enfatizar acerca de la necesidad historiográfica de trascender de la historia económica a la historia social para el estudio de estos hombres de negocios. Para ello tomaron como tema la vida cotidiana del empresario y sus relaciones económicas, sociales y familiares, así como “la gran diversificación de sus actividades [...] sus preferencias personales y de las relaciones

⁵ Jorge Basave Kunhardt y Marcela Hernández Romo, “Introducción”, en Jorge Basave y Marcela Hernández Romo (coordinadores), *Los estudios de empresarios y empresas: una perspectiva internacional*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Autónoma Metropolitana, Plaza y Valdés, 2007, p. 17.

que fuera estableciendo con otros empresarios y con el gobierno”.⁶ Y aunque advirtieron que los estudios de caso en torno a las empresas eran los más frecuentes pero al mismo tiempo limitados, concluyeron en que estos permitían construir el proceso de industrialización de los empresarios mexicanos del siglo XIX. Dichos trabajos comparten tanto la actividad individual de los personajes como contextualizan los ramos en que estos participaron.

Por su parte Carlos Marichal nos acerca al periodo de 1880 a 1910, el del surgimiento de las grandes empresas mexicanas modernas, esencialmente los ferrocarriles, los bancos y las empresas mineras. Marichal apuntó que la historiografía empresarial mexicana coincidía en que la inestabilidad política y el lento crecimiento entre 1820 y 1870 se reflejaron en un proceso tardío para la puesta en marcha de tales empresas. No obstante, continúa Marichal, los cambios en la legislación mercantil, minera y financiera provocaron que a partir de la década de 1880 hubiera una mayor disponibilidad de capitales. Hasta esta década la fortuna de los Mancera tendría la posibilidad de competir con los extranjeros para organizar las empresas.⁷

Cuando en la historiografía se habla de la dinámica social y el poder económico como conjunción manifiesta en una empresa y su contexto, surge la necesidad de estudiar en qué momento un grupo social o ciertos individuos alcanzaron un poder económico suficiente para incursionar en la política. Aquí entra el análisis económico en términos de enriquecimiento y ascenso político y el impacto de las empresas en la vida social; sin embargo, no podría

⁶ Rosa Ma. Meyer y Eduardo Flores Clair, “Empresarios y vida cotidiana (1820-1870)”, en Cristina Puga y Ricardo Tirado (coordinadores), *Los empresarios mexicanos, ayer y hoy*, México, Ediciones El Caballito, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma Metropolitana, Consejo Mexicano de Ciencias Sociales, 1992, p. 19.

⁷ Carlos Marichal. “Historia de las empresas e historia económica en México. Avances y perspectivas”. En Jorge Basave y Marcela Hernández (coordinadores). *Los estudios de empresarios y empresas... op. cit.*, p. 83.

dejarse de lado la labor de los empresarios como impulsores de una industrialización promovida por el régimen del Porfiriato.

De acuerdo con las más recientes tendencias historiográficas en materia de estudios de historia empresarial, es preciso profundizar en la interpretación de la relación entre empresarios y poder político, de tal suerte que aquel no podía verse como un actor aislado sino colectivo; de ahí la importancia de conocer las empresas en el escenario nacional donde la función del Estado, promotor de la economía, cedería el paso al sector privado.⁸ Al tratar el proyecto empresarial de Gabriel Mancera, convergen tres ejes: la relación con el Estado para fortalecer la inversión privada, la estructura social de la empresa y la posición social del empresario. Para seccionar estas categorías de análisis consideré una revisión historiográfica previa de los temas a abordar.

En primer lugar, la producción minera. La minería fue uno de los factores por los cuales fue creado el estado de Hidalgo, y también una de las condiciones bajo las cuales se estableció la capital en la ciudad de Pachuca. Esto ocasionó, y la historiografía lo hace constar, que su mayor producción se detuviera en esta región. Tan sólo por mencionar algunos títulos se encuentran los textos de Robert Randall, *Real del Monte: una empresa minera británica en México* (1972, en inglés; 1977, en español), seguido de Alan Probert, *En pos de la plata* (1987); *Los dominios de la plata: el precio del auge, el peso del poder. Empresarios y trabajadores en las minas de Pachuca y Zimapán, 1552-1620* de Gilda Cubillo Moreno (1991); la tesis de doctorado en Historia por El Colegio de México “La empresa de minas de Real del Monte, 1849-1906”, de Rocío Ruiz de la Barrera (1995) y la biografía de Bartolomé

⁸ Matilde Luna y Cristina Puga, “Los estudios sobre los empresarios y la política. Recuento histórico, líneas de investigación y perspectivas analíticas”, en Jorge Basave y Marcela Hernández, *Los estudios de empresarios y empresas... op. cit.*, p. 177.

de Medina, introductor del método de amalgamación de la plata con mercurio, escrita por Juan Manuel Menes Llaguno (1988).

La historia de la empresa minera de Mineral del Chico puede dividirse en dos periodos. El primero de ellos es de 1821 a 1838, donde surge la Compañía Alemana de Minas, administrada por alemanes. De 1838 a 1842 por la familia Revilla. En el segundo periodo, entre 1842 a 1920, en el marco del establecimiento de comunicaciones y del incremento de la población urbana, las empresas explotadoras y beneficiadoras de metales introdujeron capital y equipos modernos; en este periodo se afianza la Negociación de Arévalo y Anexas, de los Mancera, cambia de denominación a Negociación Metalúrgica de Atotonilco el Chico, y finalmente es entregada a la Compañía Real del Monte y Pachuca.

Previo a este trabajo, Rubén Darío Núñez Altamirano consideró retomar esta documentación para poner atención en aquellas compañías mineras mucho más pequeñas que se formaron en torno de la más importante del ramo en México, la Compañía Real del Monte y Pachuca que en un primer momento fue administrada por ingleses, mexicanos y posteriormente estadounidenses para regresarla con el tiempo a una empresa mexicana. Núñez Altamirano consideró tratar el caso específico de la Negociación de Arévalo como una forma de comprender el proceso de depreciación de la plata durante el siglo XIX.⁹

Para los efectos de este trabajo, interesó conocer la participación de una empresa como Arévalo en el ámbito minero regional de la época dentro del concierto nacional, establecido entre los distritos mineros de Zacatecas, Guanajuato y Pachuca-Real del Monte que fungieron como las más productivas de plata durante el siglo en cuestión. A partir del periodo citado,

⁹ Rubén Darío Núñez Altamirano. *Las pequeñas y medianas empresas mineras del centro de México frente a la depreciación de la plata. El caso de la región de Pachuca y Real del Monte (1873-1910)*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2006. Tesis de maestría en Historia.

el panorama local experimentó diversas modificaciones relacionadas con la producción agrícola, la migración interna, el crecimiento de las poblaciones urbanas, las inversiones de infraestructura, así como nuevas redes de comunicación. Si bien, como habrá de verse, la Negociación de Arévalo no sobrepasó el capital de la Compañía Real del Monte y Pachuca, representó un modelo de empresa con disponibilidad de capital y maquinaria moderna.¹⁰

En cierta forma, el trabajo que ahora se presenta, retoma el anterior, con la novedad de que, al enfatizar la atención en el empresario, se pone atención en su proyecto general de empresa, pues conjunta además la que se vinculó con el ferrocarril y las tareas políticas y de beneficencia.

El estudio de Javier Ortega Morel, que más nos acercó al objeto de estudio, nos indican la importancia que tuvo Gabriel Mancera dentro de la política y la economía de la entidad. El enfoque de Ortega Morel, trazado desde la historia de la tecnología, es que a raíz del auge de la minería regional se dispuso de nueva infraestructura para su mejor circulación, acentuada por la llegada del ferrocarril.¹¹ La tesis de Javier Ortega Morel, sobre la cual se apoyó parte de este trabajo, atendió la segunda mitad del siglo diecinueve partiendo de 1870, apenas un año después de creado el estado de Hidalgo para cerrarla en 1906, año en que es vendida a la Mining, Smelting y Refining Company; el mismo año en que el ferrocarril Hidalgo fue vendido por Mancera.

Por otra parte, el hallazgo de varios documentos de la época, arrojaron nuevas luces sobre el proyecto de nuestro personaje. Uno de ellos, *Ferrocarril de México a Túxpam. Datos*

¹⁰ Inés Herrera Canales y Rina Ortiz Peralta “La minería en Hidalgo. De la colonia al siglo xx”, en José Alfredo Uribe Salas (coordinador), *Recuento histórico bibliográfico de la minería en la región central de México*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1994, p. 30-31.

¹¹ Javier Ortega Morel, *Minería y ferrocarriles en la región de Pachuca y Real del Monte durante el Porfiriato*, Pachuca, Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, 2015.

para su construcción y estudio comparativo con el Ferrocarril Mexicano del ingeniero Luis Salazar.¹² Por otro lado, al tratar la figura del tulancingueño Manuel Fernando Soto, se hallaron materiales suyos que dan cuenta de su faceta como político y hacendado pulquero; sus ideas fueron de la mano con lo planteado por Mancera en torno a la comunicación interoceánica a través del ferrocarril.

Estos documentos ayudaron a la comprensión del proyecto de Mancera. Concentrar los esfuerzos en construir una vía menos costosa que la del ferrocarril México-Veracruz, tanto en construcción como en mantenimiento; y, sobre todo, comunicar en menor tiempo al centro del país con el golfo de México así como extender productos como el pulque a otros radios de consumo más allá de la Ciudad de México.

A finales del siglo veinte la historiografía relativa al Ferrocarril de Hidalgo, se mostraba sólo con datos aislados e informativos, sin llegar a interpretaciones más amplias. Fue así como los historiadores Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi se interesaron con mayor fuerza al estudio de los ferrocarriles y cuya principal idea era indicar que este transporte como un medio de progreso fue relativa ante su tardía aparición respecto de otros países, incluidos los latinoamericanos, así como su declive temprano. Esto es muestra de que los autores buscaban trazar un perfil general de la instauración del ferrocarril y su impacto económico en el país. En el libro colectivo *Ferrocarriles y obras públicas* (1999), coordinado por Kuntz y Priscila Connolly, se encuentra un trabajo de Paolo Riguzzi encaminado a explicar, entre otras cosas, las líneas ferroviarias financiadas con capital mexicano, los casos del ferrocarril de Morelos, de Hidalgo y de Yucatán.

¹² Luis Salazar, *Ferrocarril de México a Tüxpam. Datos para su construcción y estudio comparativo con el Ferrocarril Mexicano por el ingeniero civil*. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885.

Para el de Hidalgo, fue explicado cómo llegó la concesión a Gabriel Mancera por parte del gobierno estatal, el cual apenas había construido 60 km desde la estación Irolo, del Ferrocarril Mexicano, hacia Pachuca. El plan de Mancera fue llevar la línea hacia la Ciudad de México, así como se enfatizó en que este ferrocarril cruzaba las áreas pulqueras y mineras de la entidad que eran controladas por mexicanos.

Otro punto es el de enfatizar en el personaje; si bien algunas tesis acerca de empresas ferroviarias como la relativa a Puebla o San Luis¹³ hacen referencia a ciertas familias involucradas en el proyecto, —hacendados de Huejotzingo y la familia Verástegui, respectivamente—, aquí responde a la figura de un hombre no sólo por su intervención directa como gerente general del Hidalgo sino por su presencia en los ámbitos políticos y filantrópicos; además se incorpora otro elemento que es el de haber sido de las únicas empresas en emplear mexicanos, por lo que se precisa desentrañar esa ideología. Por lo demás, se coincide en que el ferrocarril tuvo una muy fuerte injerencia con el campo mexicano principalmente en la agricultura y la minería.

Al hacer su comparación con otros ferrocarriles, se concluye en que el Ferrocarril Hidalgo y del Nordeste no sólo era de carga agrícola como sus similares, sino que llevaba también insumos para las áreas mineras; ¿qué se intenta con esto? explicar cómo incidían los ferrocarriles en las economías regionales y además cómo el Hidalgo adquirió cierta autonomía ya que era una línea directa con la capital del país.

¹³ Lucía Salazar Garrido, “Aspectos Económicos y Sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910)”, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, 1997. Tesis de maestría en Historia. Miguel Ángel Solís Esquivel, “El Ferrocarril San Bartolo-Rioverde. San Luis Potosí: 1882-1902”, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Filosofía y Letras, Área de Historia, 2006. Tesina de licenciatura en Historia.

La generalidad de los trabajos anteriores coincide en la presencia de élites locales, con fortunas considerables y con ciertas relaciones políticas. La mayor parte de estos trabajos, por otra parte, concuerdan en hacer explícita la importancia que tuvo este medio de transporte en el escenario regional de México, la comunicación con el mar en los estados de Sinaloa y de Oaxaca, por ejemplo, así como el camino hacia Tampico, que hacen emparentar el presente trabajo respecto a Tuxpan.¹⁴

Por otra parte, fue resaltado el fracaso del subsidio gubernamental de los estados para tender vías del ferrocarril y las consecuentes concesiones a empresarios para llevar a efecto dicho proyecto. En *Los transportes, siglos XVI al XX*, Luis Jáuregui explicó que fueron pocas las líneas ferroviarias financiadas por inversionistas mexicanos. Si bien es breve, el autor relaciona estas inversiones en función de la economía de las regiones; si para Morelos eran los ingenios azucareros y para Yucatán las haciendas henequeneras, para Hidalgo era el pulque y la minería. Para la época, dice Jáuregui, este financiamiento era poco común dados los aspectos políticos, sociales y económicos del país.¹⁵

Establecidos los intereses que guían esta tesis, presento también los relacionados, en su mayor parte anecdóticos, con el ámbito local.¹⁶ Nos encontramos frente a un hombre de

¹⁴ Mario Alberto Lamas Lizárraga, “Origen e influencia del ferrocarril Sud Pacífico de Sinaloa, 1905-1917”, Hermosillo, El Colegio de Sonora, 1995. Tesis de maestría en Ciencias Sociales. Armando Rojas González, “Reconstrucción del ferrocarril Nacional de Tehuantepec, 1894-1919”, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, s/f. Tesis de maestría en Historia.

¹⁵ Luis Jáuregui, *Los transportes, siglos XVI al XX*, México, Océano, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004.p. 78.

¹⁶ La literatura local enumera las actividades realizadas por Mancera en el Valle de Tulancingo. Juan Manuel Menes, por ejemplo, refirió la instauración de la fábrica La Esperanza como la primera en usar maquinaria para la elaboración de hilados. Por su parte Roberto Ocadíz refirió que Mancera, sin ser hijo de Tulancingo, fue un filántropo que patrocinó con varios subsidios a la ciudad. Tanto en estas como en otras monografías recientes aparece la misma información. El libro del médico Rafael Mayoral dedicó un apartado a enlistar las empresas textiles de la región donde añade los nombres de sus fundadores y las calles donde se encontraban; sólo en algunos casos refiere el año de fundación; enlista catorce fábricas y bajo cierta emotividad localista señala: “después de ver esta lista de fábricas, uno se da cuenta por qué a Tulancingo se le llamó ‘primer centro textil lanero de México’”. Ver Juan Manuel Menes Llaguno, *Breve historia de la industria hidalguense*, Pachuca, Compañía Real del Monte y Pachuca, 1982, p. 38. Roberto Ocadíz López, *Tulancingo y sus alrededores*,

negocios que tuvo contacto con los gobiernos juaristas y porfiristas. Que además de permanecer vigente como diputado en varias legislaturas, incursionó en obras de beneficencia pública en la capital del país. En suma, un hombre influyente de la época. Tal ha sido el margen sobre el cual se ha pretendido presentarlo.

Otro elemento por el cual se consideró adentrarnos en esta investigación, y a partir del trabajo de campo efectuado, es la integración del patrimonio ferroviario y minero entre la población de la región de estudio: en lo que fueran las estaciones y patio de maniobras hoy se encuentran museos e instalaciones de cultura.¹⁷ Estos datos, más del interés de la divulgación histórica que de la investigación académica, forman parte de la presencia de Gabriel Mancera hasta el día de hoy en que su obra forma parte de la infraestructura urbana de las poblaciones donde tuvo injerencia. Desde el punto de vista historiográfico, esto permite que la tesis sea el espacio conveniente para no dejar de lado estos elementos que en el terreno local tienen mayor atención, que los del panorama nacional, que es el frente desde donde la presente tesis busca partir.

México, Cámara de Diputados XLIX Legislatura, 1974, p. 43. Rafael Mayoral Guzmán, *Tulancingo. Historia, crónicas y algo más*, México, Libermex, 2015, p. 135.

¹⁷ En Tulancingo se ha creó un complejo cultural llamado zona de museos que integra las estaciones de los ferrocarriles Hidalgo y Central: el de Datos Históricos, el Museo del Santo (Rodolfo Guzmán Huerta, luchador mexicano originario de Tulancingo), el del Ferrocarril, y una cineteca. En Pachuca los terrenos de la estación del Ferrocarril de Hidalgo fueron ocupados por la plaza Juárez, sede del poder Ejecutivo estatal. En cuanto al patrimonio industrial minero, si bien no ha sido conservado en la actualidad, pueden percibirse, en cambio, las mejoras que hizo Gabriel Mancera para el Mineral del Chico, que hoy posee el título de Pueblo Mágico de México. En años recientes el Archivo Histórico de Tulancingo conmemora su nacimiento y el museo de datos históricos lleva su nombre; la fotografía que aparece en el vestíbulo del archivo muestra el reconocimiento simbólico que se tiene de él en esta población. En cambio, en la capital del estado poco se ha tratado a este personaje en términos historiográficos, lo que se traduce casi en un desconocimiento del personaje entre la sociedad pachuqueña, en contraste con lo que sucede en la Ciudad de México, toda vez que una de sus calles más transitadas lleva ese nombre.

Perspectivas biográficas en torno a Gabriel Mancera

En este apartado se consignan en estricto sentido los principales acercamientos bibliográficos a la figura de Gabriel Mancera con la finalidad de mostrar los principales conceptos bajo los cuales sus respectivos autores configuraron la idea del personaje. En el terreno biográfico de su entidad natal los primeros trabajos se remontan al profesor, historiador aficionado, Teodomiro Manzano (1866-1954), cuyos últimos trabajos de su vida estuvieron enfocados a realizar diccionarios histórico-geográficos y de personajes distinguidos. En él, consigna a Mancera como natural de Tulancingo —he aquí el origen de la confusión de su lugar de nacimiento—, sin especificar fecha; lo define como “hombre dotado de virtudes cívicas, personales y filantrópicas”. Manzano ubica a Mancera como amigo y partidario del presidente Juárez, “el primero que inició la construcción de un ferrocarril que uniera a Pachuca con la Ciudad de México”, así como del túnel de desagüe de las minas de Mineral del Chico. Asimismo, hizo referencia a su labor altruista gracias a las buenas utilidades que le dejó la minería, lo que sirvió para establecer albergues gratuitos y escuelas en los barrios de la capital mexicana donde, además de instrucción los niños pobres, tenían alimentos y alojamiento. Manzano destacó las salas que construyó en el “afamado hospital Béistegui”. El autor no consigna la fecha muerte de Mancera y sólo la ubica en la Ciudad de México.¹⁸

En el *Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México* (1964), vuelve a señalarse su nacimiento en Tulancingo; se incorporó el dato de haber asistido a la exposición de Filadelfia, su trabajo como diputado, el confinamiento en Puebla, el estudio sobre el drenaje, la construcción del desagüe, del ferrocarril, la membresía a la Sociedad

¹⁸ Teodomiro Manzano, *Diccionario biográfico del estado de Hidalgo*, Pachuca, Gobierno del Estado de Hidalgo, 1948, p. 34. Una obra anterior de dicho autor, *Biografías de hidalguenses distinguidos* (1940), no consigna al ingeniero Mancera.

Mexicana de Geografía y Estadística y sus obras de beneficencia.¹⁹ En tanto, la *Enciclopedia de México* (1987), recoge los mismos datos del *Diccionario Porrúa*.²⁰

Para continuar el proyecto que dejó inconcluso el profesor Manzano, otro hidalguense, Abraham Pérez López publicó un *Diccionario biográfico hidalguense* en 1979. En este trabajo amplió aún más la información relativa a Mancera y cuyas fuentes de información fueron su base, el ya citado de Manzano, el *Quién es quién en la nomenclatura de la Ciudad de México* de Carlos Morales Díaz (1971), y el *Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México*. Refirió su nacimiento en Pachuca pero explicitó su raigambre tulancingueño; así como sus estudios en Atotonilco el Grande, en los colegios de San Juan de Letrán y el de Minería; heredero de una gran fortuna a partir del descubrimiento de nuevas vetas en Pachuca-Real del Monte lo que le valió ser considerado “uno de los hombres más ricos de México”; señaló la construcción de la fábrica de hilados La Esperanza, de su destierro a Puebla junto con Justino Fernández, de su amistad con Juárez, su cargo en la diputación durante dieciocho periodos, su presencia en la exposición de Filadelfia, su autoría en los proyectos de ferrocarril y del drenaje del valle de México, la donación de su sueldo para “mejoras materiales y fomento de la educación popular en Tulancingo”, como fundador del colegio de las Vizcaínas, del Fondo Privado de Socorros, presidente de la cámara de diputados, interventor y consejero del Banco Nacional, presidente de la junta de la Lotería Nacional, miembro de la comisión de límites y de la Eléctrica y de Irrigación, ambas en el estado de Hidalgo así como se le atribuye que el decreto de parque nacional El Chico fueron por acciones suyas. Miembro de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, doctor

¹⁹ *Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México*, México, Porrúa, 1995, t. 3, p. 2093.

²⁰ *Enciclopedia de México*, México, Compañía Editora de Enciclopedias de México, Secretaría de Cultura, Subsecretaría de Cultura, Consejo Nacional de Fomento Educativo, 1987, t. IX, p. 4939.

honoris causa, ciudadano por varios estados y de su plagio por la banda del Automóvil Gris. Pérez López le atribuyó a Mancera “una vida metódica”; indicó su fecha de muerte y señala que una calle de la Ciudad de México, sin especificar colonia, lleva su nombre.²¹

En el libro *Quién es quién en la nomenclatura de la ciudad de México*, del ingeniero geógrafo Carlos Morales Díaz, se lee que la amistad entre Mancera y Justino Fernández, quien años después sería ministro de Justicia con Porfirio Díaz, fue “motivo para que el gobierno imperial los confundiera en una misma sospecha, les profesara mala voluntad y los desterrara a Puebla, donde podían ser mejor vigilados”. Por tratarse de un diccionario de nomenclatura, el autor especifica que la calle Gabriel Mancera se encontraba en la zona postal 12, en la colonia del Valle (aún no le daba el tratamiento de eje vial).²²

En tanto, en la revista *Apuntes hidalguenses* editada por el Centro de Investigaciones sobre el Estado de Hidalgo de la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, su director, Víctor Manuel Ballesteros en el número dedicado a Mineral del Chico, señaló de nuevo que las gestiones para que el bosque del lugar tuviera la categoría de parque nacional se debe a Mancera, quien además colocó por su cuenta una placa conmemorativa al centenario del natalicio de Juárez en la plaza de la población, un reloj y un camino que hizo su familia para comunicar al Chico con el mineral de Velasco, entre Omitlán y Atotonilco el Grande (esto en alusión a Atotonilco el Chico, del que sólo ha quedado simplemente El Chico, Hgo.). Ballesteros definió a Mancera como “bienhechor del pueblo y del bosque”.²³

²¹ Abraham Pérez López, *Diccionario biográfico hidalguense*, México, El Autor, 1979, p. 248-250.

²² Carlos Martínez Díaz, *Quién es quién en la nomenclatura de la ciudad de México*, México, Costa-Amic, 1971, p. 346-347.

²³ Víctor Manuel Ballesteros, “Patrimonio material y cultural del parque nacional de ‘El Chico’”, en *Apuntes hidalguenses. El pasado, el presente, la naturaleza, la cultura*, no. 2, octubre 1992, p. 28-30.

Otros textos, breves, como el de Juan Palomar de Miguel asientan su fecha de nacimiento y muerte, y sus orígenes pachuqueños; lo define como ingeniero y filántropo que “realizó un buen número de obras de beneficio social; destinó sus dietas en el Congreso a mejoras materiales de Tulancingo y otras más”; mencionó, por último, la autoría del *Diccionario de las palabras empleadas en la nomenclatura alfabética de la ciudad de Pachuca*.²⁴ Con información y redacción similares se conocen dos textos más referentes a Gabriel Mancera: el *Diccionario enciclopédico de México* de Humberto Musacchio y la versión de Jazmín Michelena de la *Enciclopedia de México*, para conmemorar el bicentenario de la Independencia.²⁵

En el año 2000, por iniciativa de la Secretaría de Gobernación, se publicó el libro *Liberales mexicanos del siglo XIX. Álbum fotográfico*; se trata de los retratos y biografías de los liberales más destacados y que en menor o mayor medida estuvieron ligados a la figura de Benito Juárez. Las fotografías que acompañan los textos forman parte de una colección de tarjetas de visita en resguardo del Museo Nacional de Historia del castillo de Chapultepec. Los textos corrieron a cargo de María Eugenia de Lara y Amparo Gómez Tepexicuapan. De la misma forma, las autoras repitieron los datos consignados en obras anteriores, por lo cual es de suponerse que los diccionarios citados fueron la base del texto donde se enfatizan las obras de beneficencia, los trabajos del ferrocarril y drenajes y su origen como tulancingueño, dato que ha permanecido hasta ahora.²⁶

²⁴ Juan Palomar de Miguel, *Diccionario de México*, México, Panorama Editorial, 1991, t. 3, p. 1022.

²⁵ Humberto Musacchio, *Diccionario enciclopédico de México*, México, Raya en el Agua, 2006, t. v, p. 1435. Jazmín Michelena, *Enciclopedia de México*, México, Planeta, 2008, t. 6, p. 2552.

²⁶ María Eugenia de Lara y Amparo Gómez, *Liberales mexicanos del siglo XIX*, México, Secretaría de Gobernación, 2000, p. 142.

Dirigida por Leonor Ludlow y coordinada por María Eugenia Vázquez Semadeni fue publicada la obra, en dos tomos, *200 emprendedores mexicanos. La construcción de una nación* (2010). La idea fue incorporar el término emprendedor y por extensión, empresario, que, a lo largo de la historia, mexicanos y extranjeros, intentaron desde sus diversas actividades transformar al país, sobre todo en las económicas, culturales y científicas. Fue entonces que se reunió a un considerable número de investigadores a fin de realizar las diversas biografías que integran los volúmenes. El primero incluye desde los emprendedores dieciochescos y hasta los del siglo XIX. El grupo en el que se encuentra Mancera, la generación de medio siglo, se caracterizó por interactuar sus actividades empresariales con las políticas dadas las facilidades que brindaban en aquel momento los regímenes. La idea planteada por Ludlow recuerda el libro *La ronda de las generaciones*, donde Gabriel Mancera se encuentra dentro del grupo de empresarios, denominado como minoría rectora de los albores del porfiriato (1876-1892); dentro del grupo pasan lista de presente Ramón Guzmán, Edward L. Plumb, Pedro Landero y Cos, Delfín Sánchez, Evaristo Madero e Ignacio Torres Adalid.²⁷

De vuelta con *200 emprendedores mexicanos*, la biografía de Gabriel Mancera estuvo a cargo de Mario Ramírez Rancaño, autor, entre otros trabajos, de *El rey del pulque. Ignacio Torres Adalid y la industria pulquera* (2012).²⁸ Como bien indican los principios del análisis historiográfico, el historiador escribe en función de sus motivaciones, y esto aplica con el texto de Rancaño: una tendencia a dirigir la biografía a los esfuerzos de Mancera por comunicar el Ferrocarril Hidalgo con las haciendas pulqueras y por ello, apunta el autor, la

²⁷ Luis González y González, *La ronda de las generaciones*, *op.cit.*, p. 112.

²⁸ Mario Ramírez Rancaño. *El rey del pulque. Ignacio Torres Adalid y la industria pulquera*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Quinta Chilla Ediciones, 2012.

industria del pulque adquirió un auge sin igual; al autor destacó que aun cuando Mancera haya abogado “por la construcción de un amplio sistema ferroviario para dinamizar la agricultura, la industria, la minería y el comercio [...] jamás buscó competir en la producción de la bebida [pulque] con los dueños de las 279 haciendas, ni tampoco en su comercialización.”²⁹

Respecto a las incursiones de Mancera como diputado, Ramírez Rancaño señala que el tercer distrito del estado de Hidalgo, Atotonilco el Grande, se había convertido en la base de su cacicazgo político. Llama la atención que el autor haya calificado así las constantes reelecciones de Mancera ya que por lo general la palabra cacicazgo tiene una connotación no muy bien vista por sus características asociadas a acciones políticas impositivas o de coerción.

Por otra parte, Ramírez Rancaño se detuvo en dos aspectos: el primero fue resaltar la magnitud de sus obras de beneficencia en términos económicos, es decir, compara el millón de pesos con los cuales Mancera “se dio el lujo de crear el Fondo Privado de Socorros”, con los 280 mil pesos que valía la más grande hacienda de Tlaxcala, Bartolomé del Monte, propiedad del mayor empresario pulquero, Ignacio Torres Adalid. El segundo, el misterio que para el autor resultó la vida de Mancera después de la Revolución toda vez que Ramírez Rancaño parte de la idea que muchos personajes asociados al porfirismo huyeron del país “temerosos de que Venustiano Carranza los atrapara y fusilara”. En el trabajo presentado ahora intento despejar dicho misterio. Por otro lado, Ramírez Rancaño señaló que la fortuna

²⁹ Como veremos a lo largo de este trabajo, si bien Mancera no se dedicó al ramo del pulque, algunos integrantes de su familia sí tenían fuertes intereses en él y eso motivó a Mancera para tomar la concesión del ferrocarril Hidalgo y del Nordeste. Mario Ramírez Rancaño, “Gabriel Mancera (1839-1925)”, en Leonor Ludlow y María Eugenia Vázquez Semadeni (coordinadoras), *200 emprendedores mexicanos. La construcción de una nación*. México, LID Editorial, 2010, t. 1, p. 366-367.

de Mancera ascendía a los seis millones y que al morir dicho personaje “fue hasta ese momento, cuando se hizo público que en realidad había nacido en Pachuca”.³⁰ No queda claro el porqué de la afirmación, quizá un discurso fúnebre o la placa. También es posible encontrar textos de carácter divulgativo.³¹

Un texto del cronista del estado de Hidalgo, Juan Manuel Menes Llaguno consigna, basado en el testimonio de Isaac Díaz de la Torre quien es sobrino bisnieto de Mancera, que este nació en Pachuca, que poco se sabe de su infancia pero que sólo se tiene noticia de que se matriculó en la escuela de ingenieros de minas de México, de la actividad de su padre en las minas de Mineral del Chico, de su participación en las obras de drenaje de la capital mexicana, su diputación previa a la creación del estado de Hidalgo, de su boda con Guadalupe Silva con quien procreó tres hijas: Beatriz, Bertha y María Luisa, la construcción de la línea de ferrocarril, el alumbrado eléctrico en Tulancingo y la apertura del hotel Mancera en la actual calle de Venustiano Carranza del centro histórico de la Ciudad de México. El trabajo apareció publicado en la página de internet del autor con fecha de noviembre del año 2015.³²

³⁰ *Ibidem*, p. 370.

³¹ A propósito del jefe de gobierno electo de la Ciudad de México, Miguel Ángel Mancera Espinosa, Héctor Cruz Pérez escribió un artículo informativo en torno al eje vial 2 Poniente que cruza las colonias Del Valle y Narvarte, el Gabriel Mancera, “filántropo e ingeniero oriundo de Hidalgo que vivió durante el periodo de la Reforma”. Cruz definió a Mancera como un empresario exitoso que dejó Hidalgo para irse a la capital como oficial mayor de la secretaría de Fomento. Cita el libro *Personalidades de las calles de la colonia del Valle* (2012), como su fuente. Héctor Cruz ¿Quién rayos fue Gabriel Mancera? En *Chilango*, disponible en <https://www.chilango.com/ciudad/antes-de-ser-calle-quien-fue-gabriel-mancera/>. Consultado el 18 de julio de 2019. En ese año de 2012 salió publicado en la revista *Relatos e historias de México*, dentro de su sección “Cartografía urbana”, una semblanza de Mancera a cargo del arquitecto Edgar Tavares López, del centro de cultura Casa Lamm. En dicha semblanza enfatizó en que la vía que lleva su nombre “es una de las más transitadas de la Ciudad de México” y que su intersección con la avenida Universidad recuerda el doctorado *honoris causa* que Mancera recibió en 1910: “numerosos automovilistas se desplazan por él [Eje 2 Poniente] sin imaginar siquiera, quién fue el personaje que le da nombre. Edgar Tavares López, “Gabriel Mancera”, *Relatos e historias de México*, año I, no. 12, agosto 2009, p. 94. Una estación del transporte colectivo Tuzobús de la ciudad de Pachuca de igual forma lleva su nombre.

³² Juan Manuel Menes Llaguno, “Gabriel Mancera, pachuqueño”, disponible en <http://cronistadehidalgo.com.mx/gabriel-mancera-pachuqueño/>. Consultado el 18 de julio de 2019. En ese año salió publicado *Tulancingueñas. Tradiciones, leyendas e historias* de Alexia Lara y Alberto Montoya; este libro enfatizó la poca atención que ha recibido este personaje en su tierra natal, a comparación de estados como Puebla, Tamaulipas, Querétaro y Ciudad de México que lo nombraron ciudadano. Además de hacer referencia

Particularmente, en la ciudad de Tulancingo, igualmente se han dedicado trabajos muy específicos para intentar develar sus orígenes familiares.³³

En suma, y aun cuando pudieran existir más semblanzas, es decir biografías de breve extensión, lo hasta aquí presentado nos brinda un panorama acerca del conocimiento que se tiene respecto a la figura de Gabriel Mancera. Se trata de biografías que, en términos reales, casi en su totalidad, no sobrepasan la cuartilla de extensión y consignan datos repetitivos lo cual ha permitido ver que todas tienen cierta uniformidad en la redacción. Los datos más conocidos son sus trabajos como ingeniero de minas, empresario ferrocarrilero, filántropo

a los datos que ahora conocemos se lee: “Mancera nació el 6 de mayo de 1839 en Tulancingo según la *Enciclopedia de México*, aunque en la *Enciclopedia de los municipios del estado de Hidalgo*, Pachuca se lo adjudica”, Alexia Lara y Alberto Montoya, *Tulancingueñas, tradiciones, leyendas e historias*, Pachuca, edición de autor, 2015, p. 32. Bajo la misma emotividad localista se encuentra el texto del médico Rafael Mayoral: “Nació el 6 de mayo de 1839, en Tulancingo, Hgo. (En la *Enciclopedia de los municipios de Hidalgo*, dice que nació en Pachuca, sin embargo, hay muchas referencias y pruebas de que no fue así)”. Es de notar la redacción similar entre este texto, de 2016, y el anterior, Rafael Mayoral, *Tulancingo. Historia, crónicas y algo más*, op. cit., p. 135. Si bien no es propiamente un texto resulta interesante la entrevista a la escritora nayarita Sandra Becerra Novoa que vecindada en Tulancingo comentó al respecto del establecimiento del ferrocarril en la ciudad y en especial de Mancera: [...] *Fue un hidalguense, vamos a decir, por no entrar en polémica de si nació en Tulancingo o nació en Pachuca pero su familia vivía aquí y es de imaginarse: no iban a ir a tener un hijo, en ese tiempo, una mujer a Pachuca, porque aquí era donde había mejor atención y Pachuca todavía no era capital. Además, aquí vivía el hermano de su mamá, Nicolás García de San Vicente, que fue un hombre extraordinario [...] entonces es ilógico que la mamá se haya ido a aliviar, a tener un hijo, a Pachuca. Él nació aquí [Tulancingo]. [...] Llegó a ser el hombre más rico de México. [...] Porque él siempre, siempre, contrario a lo que han hecho otros personajes que se han vuelto famosos y no han regresado nada a su tierra natal, él siempre pensó en Tulancingo, y entonces construye con su propio dinero, ese ferrocarril [Hidalgo]. [...] Una de las cosas que hasta la fecha funciona y que más sirvió precisamente para los más pobres, fue la fundación, en este caso sí es él, el que fundó el Nacional Monte de Piedad*, Metzxico Films, “Museo del Ferrocarril de Tulancingo, Hidalgo” disponible en https://www.youtube.com/watch?v=_uXTsCZIneM. Consultado el 12 de agosto de 2019. Publicado el 7 de enero de 2016. El Nacional Monte de Piedad fue una institución que con el nombre de Monte de Piedad de Ánimas fue creado desde la época virreinal por Pedro Romero de Terreros, empresario minero vecindado también en poblaciones hoy hidalguenses.

³³ Algunos textos más recientes fueron escritos por la cronista vitalicia de Tulancingo, Lorenia Lira Amador. El primero de ellos, escrito en enero de 2018 para conmemorar el aniversario luctuoso de Mancera, Lira escribió: “Tulancingo, Real del Monte [*sic*, por Mineral del Chico] y Pachuca se disputan ser el lugar de nacimiento del ilustre hidalguense Gabriel Mancera. Lo cierto es que hizo obras importantes en los tres lugares y tenía casa además en cada uno. Su familia era tulancinguense [...]” Más adelante indicó que Mancera fue dueño de minas de Real del Monte; aunque fue en Mineral del Chico donde en realidad las poseía. La semblanza pone énfasis en que Mancera vivió en Tulancingo y que “desde su curul luchó por la creación del estado de Hidalgo”, así como, afirma igualmente, fue colaborador y secretario particular de Benito Juárez. Lorenia Lira, “Gabriel Mancera”, en *Bisemanario Ruta*, 24 enero 2017, p. 18. *Bisemanario Ruta*, 23 enero 2018, p. 18. *Bisemanario Ruta*, 7 mayo 2019, p. 18. El texto de 2019, que también ya había sido reproducido en 2017, añade dónde se encontraba su casa, la esquina de las actuales calles Juárez e Hidalgo y que hoy es un hotel, en la ciudad de Tulancingo.

creador de escuelas y asilos para los más necesitados, diputado en buen número de ocasiones, hombre de fuerte peso económico e impulsor de diversas obras públicas en el estado de Hidalgo y en la Ciudad de México. Poco se consignan, quizá por no haber sido consultados, las referencias a diversos escritos suyos, entre libros y discursos, relativos a nomenclatura de calles en las ciudades de México y Pachuca, así como del informe que rindió por la exposición de Filadelfia, dato que, por cierto, también permanece poco mencionado.

Ante esa uniformidad de información se encuentra más bien que el único donde difiere una fuente de otra es de su lugar de nacimiento, Pachuca o Tulancingo. Sólo las semblanzas escritas desde el estado de Hidalgo, en especial de esta última población, han intentado explicitar que Mancera fue originario de esta y de ninguna otra ciudad; apelan a que la familia efectivamente lo era y por los intereses económicos de la misma al fundar casas textiles y el proyecto del ferrocarril Hidalgo. Desde luego, se echa en falta otros aspectos sobre su vida personal, su vida política, su vida como funcionario público.

Esta revisión permite señalar que es común en ciertos personajes, al tener cierta fama a lo largo de su historia y ante la escasez de información de sus primeros años, ser objeto de especulación sobre su nacimiento. Ocasiona que las poblaciones donde tuvieron sus más importantes actuaciones se disputen tal cosa, como una forma de reafirmar su identidad y de sentir que su localidad ha sido cuna de hombres ejemplares, tal y como ha sucedido con Gabriel Mancera García.

Se torna conveniente corroborar dichos datos y en su caso ahondar en ellos. Un balance preliminar advierte una serie de datos sobre este personaje esparcidos entre la historiografía y que es necesario profundizar, y en otros casos cuestionar y rebatir, amén de reunirlos de manera coherente.

Este ejercicio de identificar las distintas biografías del personaje permitió confirmar la información vertida, dar a conocer otras, enmendar los datos erróneos con el aporte de la hemerografía de la época a fin de contar con fuentes primarias, cercanas al personaje, para reconstruirle una más amplia biografía (Figura 1). En algunos espacios será incorporada la información procedente de los archivos para hacer aún más confiable la postura propuesta.

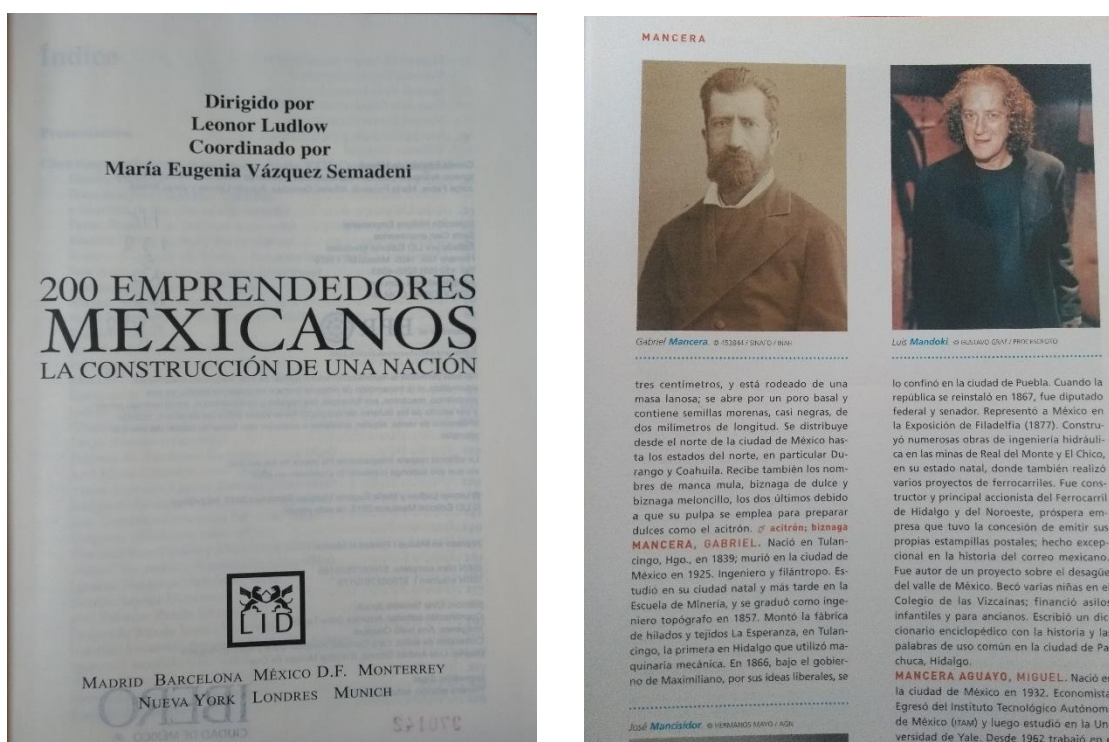


Figura 1. La historiografía sobre Gabriel Mancera destaca su papel como empresario mexicano durante el siglo XIX.

Estructura de la tesis

El estudio se organizó en torno a las distintas etapas vitales del personaje. El capítulo uno, refiere el perfil biográfico temprano de Gabriel Mancera García de San Vicente. Se despliegan las actividades que realizó su familia al adquirir propiedades mineras, después de adquirir la empresa alemana en Mineral del Chico y que daría pie a la formación de la

Negociación de Arévalo y Anexas. El hecho de tener este negocio familiar incidió en que Mancera estudiara la ingeniería de minas, una preparación profesional que le permitiera dedicarse a aquel, posteriormente. De esto se desprende su desarrollo como empresario y filántropo ya que, desde entonces, y sin apenas sobrepasar los treinta años, ya le eran encargadas algunas responsabilidades al frente, por ejemplo, de una fábrica textil. Aquí comienzan a dibujarse los primeros atisbos tanto del empleo de mexicanos en los negocios familiares, como de filantropía, especialmente durante las guerras internas en México. La coyuntura que dio pie a la formación del estado de Hidalgo servirá para explicar la aparición política de Mancera. Esta etapa comprenderá los primeros treinta años de su vida.

El segundo capítulo refiere la etapa de Mancera como empresario y su incursión definitiva en el negocio minero y de su creciente interés, movido por la situación política, en los ferrocarriles. Aquí se presenta la influencia que tuvo el político y hacendado Manuel Fernando Soto, especialmente en el tema de la comunicación interoceánica. Esta parte de la tesis pretende sustentar que dichas ideas fueron el aliciente para el inicio del proyecto ferroviario México-Tuxpan, de tal forma que al tomar las riendas del Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste, se tenía bien planteada la meta de comunicar en menor tiempo y gasto el centro del país con el golfo de México. Particularmente importante fue que dicha consagración empresarial se manifiesta en las bonanzas de la mina de Arévalo, la principal de su compañía y la llegada del ferrocarril a las ciudades más importantes de Hidalgo como Pachuca y Tulancingo. No obstante, las continuas concesiones hechas a particulares le traerían competencias, y para el caso que ocupa, se abrió la posibilidad de comunicar, además de Tuxpan, al puerto de Tampico donde tuvo diferencias con el empresario Richard Honey. Zanjadas dichas problemáticas, Mancera inicia el socavón Neptón, dedicado al desagüe de

minas y, además, se fortalecería su presencia en el escenario regional como ingeniero y empresario. Dicha etapa comprende de 1870 a 1890.

El tercer capítulo presenta a un Mancera ya maduro, que rebasa el siglo diecinueve. El Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste entró en una etapa de crisis sobre todo bajo cuatro aspectos: la competencia con otras líneas, el escaso mercado y las dificultades orográficas, así como las políticas nacionalistas de absorción de ferrocarriles concesionados, lo que ocasionaría su venta. Con ello, Mancera optó por reanudar sus actividades políticas y filantrópicas, en cuyas acciones destinó el resto de su fortuna. Se explica cómo sorteó los años complejos de la Revolución mexicana, donde, retirado de la vida política, vende también la compañía de Mineral del Chico, y meses más tarde muere. Dicha etapa está comprendida de 1890 a 1924.

El cuarto apartado, a manera de conclusión, recoge el conjunto de los capítulos anteriores a fin de integrar el proyecto empresarial de Gabriel Mancera. Como todo trabajo académico, se cuenta al final con la bibliografía y demás fuentes consultadas. El alcance que pretende este trabajo es el de contribuir a la historiografía regional de los ferrocarriles y las empresas mineras en México, así como para conocer la vida de un empresario mexicano y ponderar su participación en el ámbito político e industrial del país (Figura 2).



Figura 2. Gabriel Mancera en 1909. La Patria. Diario de México

CAPÍTULO UNO

PRIMEROS AÑOS. LA FORMACIÓN EMPRESARIAL, POLÍTICA Y FILANTRÓPICA

Bien conocido es en México el prominente hidalguense señor don Gabriel Mancera, tanto por su actividad y constancia en el trabajo, que lo ha llevado hasta la opulencia, cuanto por su altruismo y filantropía frecuentemente manifiestos con sus donaciones valiosas para los establecimientos benéficos.

La Iberia, 1909.

CON UNA FORTUNA obtenida de las minas de plata de Atotonilco el Chico, Gabriel Mancera se perfiló como uno de los hombres más acaudalados de México. Su labor como ingeniero de minas, como político, como hombre cercano al poder, así como su fama de hombre caritativo supo combinarse con su trabajo de empresario y gerente general. Su presencia en el imaginario intelectual del estado de Hidalgo, pero en especial en la ciudad de Tulancingo de Bravo, —la segunda en importancia en dicha entidad, por ser donde con mayor fuerza se reflejó la actividad empresarial de este personaje— fomentó que con el tiempo se le creyera originario de Tulancingo y no de Pachuca, donde en realidad vino al mundo en 1839. Si bien es conocida la figura de Gabriel Mancera García de San Vicente dentro del empresariado decimonónico mexicano, sus intentos biográficos, aunque con cierta regularidad, han sido esbozos de una biografía que se espera más amplia.

Este capítulo pretende averiguar la trayectoria de Gabriel Mancera a partir de sus primeros años y de sus incipientes incursiones en el terreno político y empresarial. En este sentido surgen varios cuestionamientos respecto a cómo obtuvo una privilegiada posición no

sólo económica sino política, y sobre todo de qué manera le sirve esta plataforma para, además de obtener una visión particular en los negocios, incursionar en lo que más tarde sería su proyecto empresarial.

De acuerdo con lo anterior, se busca desmenuzar los pasos de Mancera dentro del complejo inicio del México independiente, con el fin de evaluar la red empresarial que se tejió. Conocer su primera etapa como joven político, permitirá comprender las vías por las cuales se convirtió en uno de los empresarios más importantes del momento.

Los cuestionamientos que se responden en este apartado están vinculados a conocer, a partir de sus orígenes familiares, quién fue Gabriel Mancera, cuál fue su formación, y cuál fue su posición política inicial. Este apartado fija un periodo de 1839, año de su nacimiento hasta el de 1869, sus primeros treinta años. Durante esta etapa, además de sucederse varios conflictos internacionales como las intervenciones estadounidenses y francesas, encontramos también los incipientes desarrollos industriales de la minería, donde Mancera tomaría parte desde muy joven. Se explica también parte de su carácter altruista, al contribuir con fondos para el financiamiento de las tropas mexicanas, y culmina con sus ascensos a la tribuna política como legislador. Coincide esta primera etapa con la formación de Hidalgo como entidad federativa mexicana.

La infancia de Gabriel, entre 1840 y 1850, media en el periodo bajo el cual el empresariado regional mexicano busca un lugar en el concierto de negocios nacional. Este grupo surgió sobre todo a través de las empresas familiares y el capital social construido en las localidades inmediatas a su vecindad. Con la idea de la asociación entre poder político y económico, estas familias, como los Mancera, estuvieron ligadas con el poder ya fuera por medio de negocios —al proveer bienes o servicios— o de ocupar escaños de medio talante. Sus primeras incursiones se dieron, entre otras, en el rescate, préstamo, y la habilitación y

transportación de productos, esencialmente mineros.³⁴ No obstante, los conflictos internacionales menguaron el desarrollo económico y la capacidad del Estado mexicano de promover e invertir. El orden público posterior a la guerra con Estados Unidos, empuñado por el liberalismo, habría de favorecer, o por lo menos intentar, el apoyo al comercio y la industria. La bancarrota que ya se había avecinado en México, producto del conflicto con aquel país, había solicitado ayuda de la élite empresarial que colaboró para gastos de guerra, pero, para proteger sus intereses industriales, estos incursionaron en la política.³⁵ Con un perfil similar se caracterizó la familia de Gabriel.

De orígenes gallegos, los Mancera García de San Vicente, estuvieron asentados en la región conocida como Valle de Tulancingo, al sureste del actual estado de Hidalgo. La unión entre Tomás Mancera Soto e Isabel García de San Vicente Fernández Pastrana tuvo fama de importante familia. Su hijo Juan José Gabriel nació el 6 de mayo de 1839 en Pachuca:

En el mineral de Pachuca a siete de mayo de mil ochocientos treinta y nueve, yo el cura de esta parroquia bauticé solemnemente y puse los santos óleos a un niño de un día de nacido a quien puse por nombre Juan Jose Gabriel, hijo legítimo del don Tomas Mansera y de doña Ysabel San Bicente. Fueron sus padrinos doña Josefa García de San Bicente a quien advertí su obligación y lo firmé.³⁶

³⁴ Jesús Méndez Reyes. “Poder político, economía y empresariado en el siglo XIX mexicano. Reflexiones desde la historia regional”. *Boletín Americanista*, año LXVIII, no. 76, 2018, p. 80.

³⁵ Jorge Óscar Ávila Juárez, *Cayetano Rubio, la compañía Hércules y la industrialización queretana en el siglo XIX*. Querétaro, Universidad Autónoma de Querétaro, 2018, p. 37.

³⁶ Archivo de la Parroquia de La Asunción, Pachuca, Hgo. México, libro *Bautismos*, vol. 1837-1843, f. 131 v. Se actualizó ortografía salvo topónimos y nombres de persona. Para despejar aún más las dudas en torno a su lugar nacimiento, una de las placas del Colegio de las Vizcaínas, de la capital del país, y develada por el propio Mancera, a propósito de una donación económica que hizo a aquel colegio, dice: “Benefactor insigne del colegio, el señor ingeniero don Gabriel Mancera, nacido en Pachuca el 16 [sic] de mayo de 1839. Ver “Distribución de premios en el Colegio de La Paz”, *El Tiempo*, 16 marzo 1906, p. 2. La placa equivoca el día ya que puso 16 de mayo y no 6 de mayo como en realidad es. En ella, también se lee: “Hizo generosa donación de treinta y tres mil pesos, para la fundación y sostenimiento de once lugares de gracia el 4 de marzo de 1906.”

Por la línea materna, fue tío suyo el notable educador y sacerdote Nicolás García de San Vicente, originario de Acaxochitlán y creador del *Silabario de San Miguel*, método con el cual los niños de la época aprendían a leer y a escribir. Si bien el sacerdote murió cuando Gabriel era apenas un niño de siete años y pudo no haberlo conocido, sí debió haberse nutrido de sus manuales escolares. Por su parte, el abuelo materno, José Ramón García de San Vicente fue originario de Vigo, Galicia; comerciante. Al llegar a Nueva España conoció a María Josefa Fernández Pastrana, de Acaxochitlán. De esta misma población era originaria su familia paterna, Josefa Soto Licon y José Patricio Mancera Aburto, este último llegado de San Agustín de las Cuevas, hoy Tlalpan. Gabriel fue el último de los cinco hijos del matrimonio Mancera García de San Vicente: Rafael, Ramón, Miguel y María Isabel. Gabriel estudió su educación elemental en las escuelas que existían en Atotonilco el Grande y en Atotonilco el Chico.

Los Mancera, familia rural acomodada, dedicada a la industria y a la política local, estuvieron ligados a la minería. Buena parte de la fortuna que adquirieron fue obtenida de los dividendos que de esta industria se lograron, aun cuando las condiciones económicas del país no estaban en su mejor momento.

Tras la consumación de la Independencia y ante la reorganización política de la nueva nación mexicana, las primeras empresas de origen extranjero comenzaron a tener a acomodo en la extracción y beneficio de metales. Sus inversiones y posteriores quiebres hicieron que algunas familias mexicanas, constituidas en sí mismas como pequeñas empresas, ocuparan su lugar, sobre todo en los minerales más importantes del centro de México.

1.1 La compañía alemana de Mineral del Chico, antecedente de las mexicanas

Para comprender los antecedentes del establecimiento de la compañía minera de la familia Mancera en Mineral del Chico es necesario partir desde los primeros años del México independiente con la llegada de los empresarios alemanes que poco después de la Independencia y bajo las incursiones extranjeras en el nuevo país explotaron las minas de El Chico, así como su disolución y la posterior formación de la Compañía de Arévalo adquirida por la familia Mancera. Las pequeñas empresas que surgieron en la primera etapa —1824-1875, del surgimiento y desarrollo de la Compañía Real del Monte y Pachuca—, sobrevivieron a esta. Dichas compañías se encontraban en los centros mineros de El Chico, Zimapán y Cardonal, principalmente (Figura 3).³⁷

³⁷ Inés Herrera Canales y Rina Ortiz Peralta, “La minería en Hidalgo. De la Colonia al siglo XX”, *op. cit.*, p. 31.

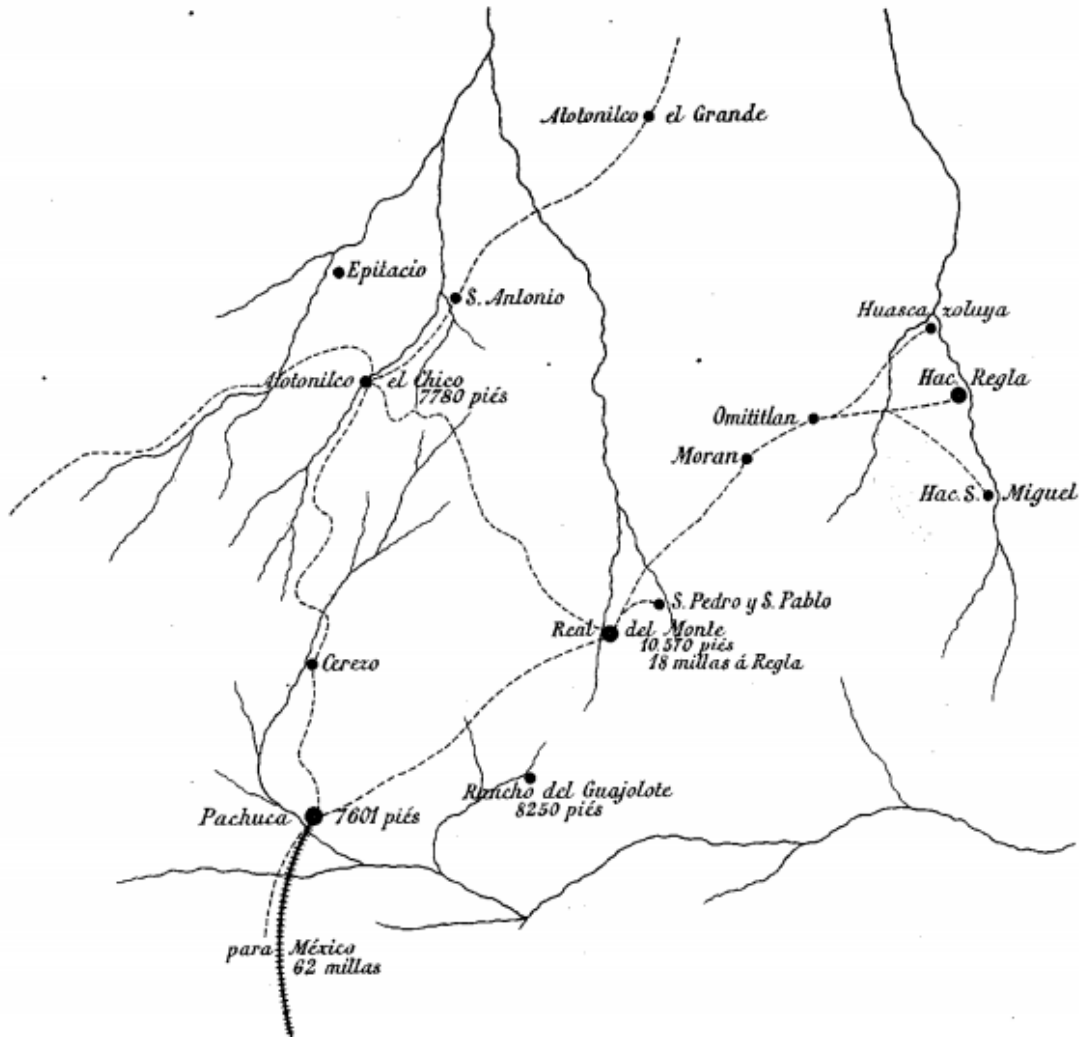


Figura 3. Distrito minero de Pachuca y Real del Monte. Fuente: Charles B. Dahlgren, *Minas históricas mexicanas...*

En 1824, a invitación del nieto de Pedro Romero de Terreros, conde de Regla y fundador del Monte de Piedad de Ánimas, un grupo de mineros proveniente de Cornwall, Inglaterra, desembarcó en las playas de Mocambo con rumbo a Real del Monte. Su objetivo, explotar las minas de esa población, dado que ahí se encontraba la veta de plata que hiciera rico al conde, la veta Vizcaína. El hecho de que países como Inglaterra hubieran reconocido a México como país independiente casi de inmediato, fue con la intención de establecer sus capitales en América. Su presencia constituyó una fuerte competencia para los países

europeos interesados en las naciones recién independizadas de la monarquía española. Tal fue el caso de los alemanes.

Al igual que los ingleses, los alemanes vieron la posibilidad de obtener las ganancias que en su momento había obtenido España. La noticia de la riqueza del subsuelo mexicano atrajo su atención. Decididos a hacer las Américas —la minería alemana atravesaba una crisis por la caída del precio del plomo— fundaron la Compañía Alemana-Americana de Minas en 1824 con Wilhelm Stein como director de los trabajos que se llevarían a cabo en México.³⁸

Al tiempo que la empresa inglesa hacía lo suyo en las minas de Real del Monte, los alemanes adquirieron varias minas en el centro del país como Temascaltepec, Sultepec, Angangueo por el sur, y por el norte Zimapán, El Chico y Cardonal. Los mineros ingleses, a las minas de El Chico, y aun a las de Pachuca, prestaron poca atención.³⁹ La compañía alemana se asentó en la población del Real de Atotonilco El Chico, al norte del mineral de Pachuca y comenzó a invertir en la explotación de las minas de oro y plata en dicha población (Figura 4).

Los alemanes compraron las minas de Arévalo y Santa Rosa, que habían sido propiedad del criollo José Antonio Revilla.⁴⁰ Luego de haberla adquirido en 1803, logró que Arévalo —con un socavón de 340 pies de profundidad— tuviera su primera bonanza hasta el año 1811, cuando, por los efectos de la guerra, la declaró en bancarrota.⁴¹ Con la llegada de los mineros alemanes, Revilla pudo pagar la hipoteca; la Compañía Alemana le dio una suma

³⁸ Brígida von Mentz de Boege, “Noticia sobre alemanes en México durante el triunvirato y la presidencia de Victoria”, en *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, vol. 7, 1979, p. 71.

³⁹ Robert Randall. *Real del Monte: Una empresa minera británica en México*. México, Fondo de Cultura Económica, 1972, p. 63.

⁴⁰ Rodolfo Ramírez Rodríguez, “El aporte del saber científico a la minería de Pachuca y Real del Monte, México, 1849-1864”, en *Biblio3W. Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XXIII, no. 1238, 2018, p. 5.

⁴¹ Henry George Ward. *México en 1827*. México, Fondo de Cultura Económica, 1981, p. 122.

por adelantado de 100 millones de dólares y le fueron compradas además las existencias de mineral; la compañía se comprometía a reanudar las operaciones mineras y a reparar las haciendas de beneficio bajo el acuerdo de que Revilla cediera la administración por un lapso de treinta años. Henry George Ward, un viajero británico, escribió en 1827 que la empresa alemana podía ser muy lucrativa ya que las vetas bonancibles podían ser explotadas de un momento a otro; Ward, no con poco optimismo, señaló además que dicha compañía tenía la experiencia en el negocio de la minería, así como el suficiente capital para tener éxito.⁴²

Hacia 1826 se explotaban en El Chico otras doce minas. Las Nieves, San Antonio, San Francisco, San Juan de Dios, Marquesotas, Santa Rita y San Pascual se encontraban en activo; a excepción de la primera que le pertenecía a Santiago Abascal, y las últimas dos, que pertenecían a Antonio Paredes, el resto le pertenecía a la Compañía de la Unión. En tanto, la de Tetitlan estaba contratada por Juan Butrón y tres solicitaban avío, la del Torno, San Rafael y La Campana. De todas ellas, en su mayor parte de pequeña escala, componían el panorama industrial minero de Mineral de El Chico.⁴³

La empresa alemana se constituyó por 26 empleados inicialmente, un ingeniero de máquinas, uno de construcción, dos directores de mina, uno de hacienda, tres herreros, tres carpinteros, dos albañiles, un fundidor y un preparador; el resto eran mineros. A juzgar por los otros laboríos de la compañía, el trabajo que hicieron en El Chico fue en un primer momento de mayor atención a la extracción de mineral, ya que en Angangueo y Temascaltepec contaban únicamente con tres y cuatro mineros, respectivamente por lo cual se presume, en estos últimos minerales la atención estuvo en la exploración y el beneficio de

⁴² *Ibidem*, p. 125.

⁴³ Biblioteca del Congreso del Estado de México, "Estado de las minas del distrito de Tulancingo en 1826", ramo *Expedientes*, vol. 26, exp. 7, citado en Mario Téllez González, *La legislación minera en el estado de México, 1824-1883*, Zinacantepec, LII Legislatura del Estado de México, El Colegio Mexiquense, 1996, p. 214.

metales. La compañía tuvo un total de 53 empleados alemanes. Para las actividades de toda la empresa, resultaban pocos y los de El Chico, por su cercanía a la Ciudad de México, constituyeron prácticamente la mitad.⁴⁴ Respecto a la tecnología que introdujeron, esta consistió en máquinas concentradoras —una especie de rampa que con apoyo de energía hidráulica concentraba el mineral terroso hasta formar una cierta cantidad de metal— para fundir y amalgamar metal.⁴⁵

El optimismo alemán, no obstante, se desdibujó pronto. A dos años de haberse establecido, la compañía aún no reportaba ganancias. Las minas habían sido adquiridas por avío —préstamo en dinero o en efectos que se hace a los mineros para explorar y explotar las minas y al obtener ganancias, tener derecho de un porcentaje— a las personas cuyas minas más capitales necesitaban para su reactivación. En el caso que se trata, la ubicación tan distante entre estas y los pocos trabajadores, disiparon el capital alemán, así como que el director Stein atendía otros negocios personales. La recomendación de la junta directiva era reducir la cantidad de minas. El Chico, Zimapán, San José del Oro y Angangueo se encontraban en esa prioridad. Esto mejoró la organización y economía de la compañía minera.

La Compañía Alemana de Minas reactivó las haciendas de beneficio e introdujo nuevas formas de organización empresarial; por su parte, implantó en el área nuevos sistemas para el tratamiento de los metales —El Chico tenía la ventaja de que podían activar maquinaria con caídas de agua— sustituyendo los anteriores, provenientes de la época colonial por lo cual, la industria de a poco dio el paso a una explotación más formal y menos empírica. Pero la presencia de los alemanes también estuvo dentro del negocio de la deuda pública; la Casa

⁴⁴ Brígida von Mentz, “Noticias sobre alemanes en México...”, *op. cit.*, p. 72.

⁴⁵ Henry George Ward, *México en 1827*, *op. cit.*, p. 124.

Benecke y Compañía, así como Germán Nolte y Francisco Schneider fueron acreedores del gobierno mexicano.⁴⁶ Con un panorama que parecía prometedor, los alemanes se declararon en bancarrota. El mayor gasto se fue en salarios e inversiones en maquinaria.⁴⁷

En términos generales, las compañías mineras extranjeras que entraron a explotar las minas mexicanas recién se había obtenido la independencia decidieron invertir sus capitales en un medio donde había falta de transporte, riesgos en los traslados del metal y carencia del apoyo de un Estado que estaba apenas de nacimiento. En el caso de la Compañía Alemana de Minas, la dispersión de sus propiedades y su administración centralizada también confluyeron en su disolución.⁴⁸ Las ganancias de la compañía alemana en El Chico fueron menores, y los costos de inversión tan altos no correspondieron con los dividendos mineros. A ello habría que sumar su desconocimiento de la minería mexicana pues producto de la especulación no tomaron en cuenta la realidad existente en el momento.⁴⁹ Finalmente, en 1838 los germanos decidieron clausurar los trabajos de explotación minera, aun cuando algunos acreedores intentaron trabajarla por su cuenta. Si bien la mina más importante, Arévalo, quedó en el abandono por unos cuantos años, como señala Brígida von Mentz “varias minas de las que trabajaron los alemanes [...] rindieron pingües beneficios a sus sucesores”.

⁴⁶ Jesús Méndez Reyes, “Poder político, economía y empresariado...”, *op. cit.*, p. 77.

⁴⁷ Brígida von Mentz, “Noticia de alemanes en México...”, *op. cit.*, p. 76.

⁴⁸ Inés Herrera y Eloy González, *Historia económica de México. Recursos del subsuelo, siglos XIX al XX*. México, Océano, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004, p. 49.

⁴⁹ Brígida von Mentz, “El capital industrial alemán en México”, en *Los pioneros del imperialismo alemán en México*. México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1982, p. 199.

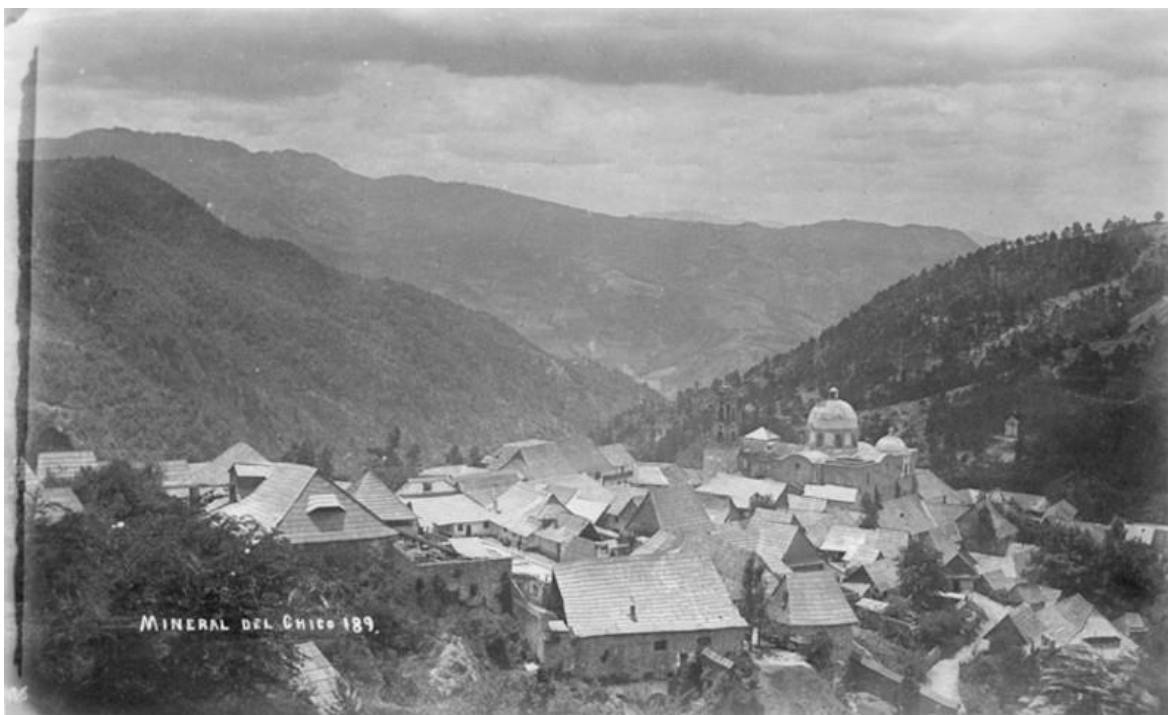


Figura 4. “Rodeado de espesos bosques de pino y encino, de profundas y escarpadas montañas, de copiosos manantiales y hermosas cascadas... una hermosura indescribible [sic]”
(José M. Romero, “Municipalidad de Mineral del Chico”, 1864).
Panorámica de Mineral del Chico, *ca.* 1890. Fototeca Nacional, fondo Felipe Teixidor.

1.2 La compañía minera de Arévalo

Los Mancera se vieron favorecidos con la explotación inicial de la compañía alemana cuando estos dejaron El Chico. Los incentivó, como iniciativa local, a formar pequeñas compañías para explotar las minas. Aprovecharon las instalaciones y la presencia de los trabajadores; cultivaron nexos con los empresarios de la Ciudad de México; fomentaron los trabajos en la región, y se vincularon con la compañía Real del Monte y Pachuca. Hacia 1840 Tomás Mancera fue elector de diputados al congreso nacional y junta departamental por el partido

de Pachuca.⁵⁰ Dos años más tarde, avió la mina de Arévalo y se dedicó a ponerla nuevamente en funcionamiento.⁵¹

En julio de ese año, como integrante de la diputación de Minería por el mismo distrito pidió la derogación del permiso para la extracción de plata al extranjero, 500 barras de plata con el pago de 7 por ciento de derechos, ya que tal acción ocasionaría severos males al gobierno. Su argumento fue que el erario nacional perdía por el contrabando de la plata sin que se pagaran los derechos correspondientes —amonedación, introducción a los puertos y extracción— siendo que la de Real del Monte era la que sostenía la casa de moneda; al no existir percepción de derechos, detenía las actividades mineras y de comercio, además de que “ese permiso concedido paraliza las oficinas y no ahorra los sueldos de sus empleados.”⁵²

Este rasgo de protección hacia las minas mexicanas promovió aún más su interés en que manos mexicanas se hicieran cargo de las minas del país. Tomás aprovechó sus conexiones en la capital mexicana para extender el avío de minas de El Chico, como las de San Nicolás y Arévalo que eran las de mejor rendimiento en la extracción de plata. De esta forma, en un primer momento se dedicó al avío de minas; al contar con cierto capital, convino en formar una compañía minera para después extender su actividad a la exploración y explotación de estas.

Las compañías mineras mexicanas tuvieron, con más o menos similitud, una organización diseminada en las tareas de administración y producción, esta última encargada de los tres tipos de negociaciones. El órgano de más alta autoridad era la junta general de

⁵⁰ Crónica de México”, *La Hesperia*, 23 de septiembre de 1840, p. 2.

⁵¹ Belem Oviedo Gámez, “Cronología de Mineral del Chico” en Oviedo Gámez, Belem (coordinadora). *Sección Compañía Metalúrgica de Atotonilco el Chico 1842-1987. Fondo Compañías Filiales y/o subsidiarias de la Compañía de Real del Monte y Pachuca*. Pachuca, Archivo Histórico y Museo de Minería A.C., 2013 [Edición en CD].

⁵² “Diputación territorial de minería de Pachuca”, *El Siglo Diez y Nueve*, 3 de agosto de 1842, p. 3.

accionistas y delegaba su poder, a su vez, en una junta directiva. Esta última tenía la facultad de realizar operaciones económicas y tratar los asuntos de la mano de obra. Tenía un director con poder para representar a la compañía en transacciones económicas y políticas en las localidades donde estuvieran ubicadas, así como la vigilancia y supervisión de todos los procesos productivos. A ellos también les correspondían los contratos de los trabajadores. Como parte del organigrama de las compañías mineras estaban contempladas, además, actividades como la de contar con agentes comerciales para la compra de insumos y para la comercialización de la plata, así como personal para tratar asuntos jurídicos y vincularse con los gobiernos.

En el terreno operativo, por lo general, las empresas —tal como lo ejemplifica Eduardo Flores Clair con la Real del Monte y Pachuca— constaban de complejos agromineros divididos en negociaciones: la contaduría general, las minas propiamente dichas, las haciendas de beneficio de metal y los establecimientos.⁵³ Otros departamentos eran los almacenes, las caballerizas y los ranchos.⁵⁴ La empresa estaba conformada por un director, y cada departamento tenía un administrador o encargado. Al interior de las minas se encomendaba a un capitán y tres capitanes segundos. Las haciendas de beneficio, por ejemplo, fueron construidas en sitios cercanos a las minas para evitar los gastos de traslado y sobre todo necesitaban grandes cantidades de agua; Mineral del Chico, era un sitio con abundantes caídas que supieron ser aprovechadas. En estas haciendas se realizaban trabajos de refinación con maquinaria como ruedas hidráulicas, máquinas de vapor, molinos, toneles y hornos. En tanto, los establecimientos eran de distintos tipos como podían ser almacenes

⁵³ Eduardo Flores Clair, *Conflicto de trabajo de una empresa minera, Real del Monte y Pachuca, 1872-1877*. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1991, p. 57.

⁵⁴ *Ibidem*, p. 59. Las dimensiones de los inmuebles y su espacio podían variar ya que la de Arévalo, a comparación de la Real del Monte era más pequeña.

de abasto de materia prima, cuidados y producción de insumos. Cuando la compañía, concentró varias propiedades mineras —de hecho, en un principio ese fue su negocio, acaparar minas a través del avío y la compra— le permitió acrecentar sus propiedades, por las necesidades que exigía la explotación. De esta forma se hizo de ranchos y haciendas que le proporcionaran maderas, carbón y productos agrícolas como el maíz, cebada y pastura. Por otra parte, en las maestranzas o fábricas de herramientas, se realizaban la reparación de maquinaria y las labores de herrería y carpintería.⁵⁵

Falta de grandes capitales y poca confianza de las empresas en invertirlos en la minería fue parte de que no se hayan activado, ya que no se trabajaban para entonces. Tal era la situación de la minería en El Chico, hasta el momento en que “la firmeza de los dueños o aviadores de estas minas”, es decir, los Mancera tomaran las riendas. Esta familia, en un principio formó, con padre e hijos, una compañía financiadora de minas, mejor conocida como compañía aviadora. Estos tenían confianza en la maquinaria extranjera —al aprovechar las ya existentes— sin olvidar las viejas prácticas manuales de extracción, con lo cual dedicaron la mayor parte de sus inversiones, a evitar nuevas compras de maquinaria, como sucedió con los ingleses y alemanes, y, en cambio, emprender obras de infraestructura.

A diferencia de lo que hicieron los ingleses, las compañías mineras mexicanas dedicaron sus operaciones a explotar y beneficiar minerales pobres y no los grandes filones de plata que hicieron fama de tener en sus adentros importantes cantidades de dicho metal. Así se formaron empresas que, al no tener recursos económicos o tecnológicos suficientes, recurrieron al apoyo de una empresa de mayor envergadura, en este caso la de Real del Monte y Pachuca.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 63.

El hecho de contar con capital y trabajadores mexicanos fortaleció a la Negociación de Arévalo y Anexas. No había intereses extranjeros en Mineral del Chico posteriores a los alemanes, lo que permitió a esta empresa mexicana consolidarse en el plano minero del país, aunque sin rivalizar con las grandes negociaciones como la Real del Monte y Pachuca. De no haber sido por el trabajo en las minas, el Mineral del Chico habría estado poco menos que abandonado. Los Mancera se encargaron de hacer algunas mejoras ya que el principal movimiento, y quizá único de la población, era el de la minería.

Los Mancera recibieron de Juan Nepomuceno Revilla el avío de Arévalo. A partir de entonces comenzó la producción a manos de la familia. La bonanza inicial de producción que comenzó a partir de 1845 favoreció que la Compañía Aviadora de Arévalo y Anexas, también conocida como Negociación de Arévalo, surgiera formalmente en 1847 con la extracción de los metales preciosos, oro y plata.⁵⁶ Desde su descubrimiento y hasta entonces, la mina era trabajada en menor escala. Aunque en Mineral del Chico, a diferencia de Real del Monte, la plata era de baja ley, en la mina del Divino Pastor se había encontrado apenas un filón de lo que parecía mejorar la calidad del metal argentífero y, por ende, era necesario mejorar los trabajos de exploración.⁵⁷

De las altísimas rocas que rodeaban la población y sus alrededores, que era donde se asentaban las minas y las haciendas de beneficio, corría el agua para las ruedas hidráulicas. En contraste, a pesar de su abundancia, el agua no había sido aprovechada para la utilidad pública; no había fuentes en la población ni siquiera cañerías para hacer llegar el agua

⁵⁶ Lo anterior se encuentra referido en el “Testimonio de escritura de avío de la Negociación de Arévalo y convenio celebrado entre el señor Mancera y Juan Nepomuceno Revilla, representante de los dueños y parcioneros de la mina de Arévalo”, Archivo Histórico CRDMYP, fondo *Atotonilco*, serie *Relaciones Externas*, subserie: *Testimonios y Contratos*, vol. 66.

⁵⁷ Charles B. Dahlgren. *Minas históricas de la República mexicana. Revista de las unas descubiertas en los tres últimos siglos*. México, Oficina de Tipografía de la Secretaría de Fomento, 1884, p. 215.

potable. Al ser las haciendas de beneficio las fábricas materiales más importantes de la población, al grado de fundirse con ella, había en realidad muy escasos habitantes.⁵⁸

No mucho tiempo había pasado desde que Tomás, como aviador de la mina de Arévalo hizo un donativo voluntario mensual para ayuda de los gastos de la guerra con Estados Unidos en 1847. En Mineral del Chico se había formado una junta patriótica entre las pocas minas que se encontraban en activo. El resto de los aviadores que hicieron su donativo fueron los de Tetitlan, San Eugenio, haciendas de San Cayetano y San Francisco, Guadalupe, así como los constructores de la parroquia y pobladores en general. En el documento que se acompañó a la lista de donantes, se lee que el donativo se realizó por los vecinos del mineral: “persuadidos estos vecinos que para el mexicano ningún sacrificio es caro, cuando se ve amenazada ya muy de cerca nuestra independencia y libertad”.⁵⁹ Tomás heredaría a sus hijos, especialmente a Gabriel, tal rasgo filantrópico que desarrollaría más adelante.

En un lapso de ocho años, desde 1842, se hicieron varias mejoras como la construcción de caminos, de maquinaria para el desagüe y la reactivación de otras minas que desde la Independencia se hallaban paralizadas.⁶⁰ Ejemplo de ello fueron los esfuerzos iniciales de Tomás para abrir el socavón de La Aurora en 1850. En este contexto se encontraba la producción minera en El Chico cuando Gabriel era un niño de diez años. Para tener mayores contactos con el poder económico, Tomás decidió cambiar su residencia.

⁵⁸ Una peste en 1813 había reducido el número, y desde entonces no había aumentado.

⁵⁹ “Ministerio de Hacienda. Sección segunda. Junta patriótica del mineral del Chico”, en *Diario del Gobierno de la República Mexicana*, 4 de septiembre de 1847, p. 1.

⁶⁰ Ramírez Rodríguez, “El aporte del saber científico a la minería...”, *op. cit.*, p. 8.

1.3 La formación del empresario y del filántropo

Aunque la familia se mudó a la Ciudad de México no dejó la empresa minera a la deriva. En 1851 Gabriel, de once años, ingresó al Colegio de San Juan de Letrán. A los 18 años, en 1857, ingresó al Colegio de Minería de la Ciudad de México donde se tituló como ingeniero de minas. Ingresar a esta carrera suponía integrarse a los trabajos mineros que tenía la familia en Mineral del Chico. Tomás consideró que, para asegurar la productividad de la compañía de Arévalo, y al ser un negocio familiar, los hijos pudieran dedicarse también a ella.

Las cuestiones técnicas aprendidas por Mancera durante sus años como estudiante fueron puestas en práctica en su trabajo como empresario. En los años de la Guerra de Reforma, las actividades de Mancera se mantuvieron en la escena privada hasta el momento en que ocurre la intervención francesa. Ya a su disposición la fortuna familiar, las actividades públicas de Gabriel Mancera serían constantes. Una de ellas, fue la del filántropo, actividad que fue muy constante entre los empresarios decimonónicos en México.

Este carácter provenía, quizá, de las enseñanzas de su padre. El concepto liberal de filantropía en mucho tenía que ver con el carácter progresista que se otorgaba a la educación.⁶¹ Por otra parte, de acuerdo con Javier Torres Medina, el actuar del empresariado mexicano del siglo XIX, indica que se desplazó de manera frecuente en la especulación y en el agio. Frecuentes fueron los negocios al amparo del Estado y varios de ellos ocuparon puestos políticos; un empresario podía diversificar sus actividades en función de las coyunturas y de las condiciones en la administración pública. Bien podía ser la adquisición

⁶¹ Gilberto Urbina y Gabriel Loera. “Continuidad y adaptación de prácticas filantrópicas. El Colegio Jesús Urquiaga y el Fondo Privado de Socorros Gabriel Mancera”, en Juan Manuel Cerdá, Gloria Guadarrama, María Dolores Lorenzo, Beatriz Moreyra (coordinadores), *El auxilio en las ciudades. Instituciones, actores y modelos de protección social. Argentina y México, siglos XIX y XX*, Zinacantepec, El Colegio Mexiquense, Centro de Estudios Históricos Prof. Carlos S. A. Segreti, 2015, p. 295.

de bienes nacionales, las rentas, las propiedades y concesiones. Cualquier giro que permitiera su permanencia en los negocios, no obstante, para limpiar su imagen se daban a la caridad y le hacían al buen samaritano. Realizaban obras filantrópicas, subvencionaban hospitales, casas de asistencia; creaban fundaciones, otorgaban fondos; tenían patronazgos y muchos otros deberes en los que “lavaban” sus conciencias”.⁶²

Si bien no podría afirmarse con seguridad que los actos filantrópicos de nuestro personaje tuvieron el móvil de “lavado de conciencia” por haberlos hecho desde su juventud y sin ser empresario todavía, es importante matizar que muchos sí lo vieron con tal fin. En todo caso, podría decirse que era uno más de los pactos entre el poder político y el sector de negocios donde ambos podían resultar beneficiados. Gabriel Mancera habría de distinguirse por participar de manera constante en diversos donativos para distintas causas que coinciden con sus primeras apariciones públicas.

En ese año de 57, mientras tanto, en El Chico se introdujo un camino de 18 km desde Mineral del Monte, a través de un contrato celebrado por el entonces prefecto de Tulancingo Manuel Fernando Soto con Miguel Mancera, hermano de Gabriel. El costo fue de 50 mil pesos. Fueron también las últimas obras que Tomás Mancera pudo ver, con la idea de comunicar mejor el Mineral del Chico. También logró abrirse un camino por el paraje Bandola y así comunicar al Mineral de El Chico con las vías de Tulancingo y Pachuca.

Tomás murió en 1860. Entre junio de 1863 y mayo de 1864 se extendió el avío, pero la administración permaneció acéfala desde su muerte y hasta poco después de la llegada de

⁶² Javier Torres Medina, “Agiotistas y empresarios en el reino de la ‘deudocracia’”, en *Relatos e Historias en México*. Disponible en <https://relatosehistorias.mx/numero-vigente/agiotistas-y-empresarios-en-el-reino-de-la-deudocracia>. Consultado el 26 de enero de 2021.

los franceses a México.⁶³ Cuando el ejército de Oriente, el que detuvo en Puebla al ejército francés, se quedó sin abasto de alimentos ni de armas, Mancera, de 23 años y radicado por entonces en Tulancingo, junto con sus hermanos Tomás y Ramón y otros ciudadanos como Antonio Espejel y Blancas, José María Galindo y el cura Victoriano Arriaga, contribuyeron de manera voluntaria con 235 pesos al ministro de Guerra para apoyar al citado ejército.⁶⁴ El obsequio consistía en dotar de uniformes a los oficiales. Para Mancera, el donativo proveniente de Tulancingo en septiembre de 1862 no fue suficiente. Apenas iniciado el año de 1863, volvió a dirigir una misiva al ministro de Guerra y Marina en la que le informaba haber reunido en esta ocasión 250 pesos “para que sirvan como un pequeño auxilio para los gastos que ocasiona la guerra extranjera”. Días más tarde Manuel María de Sandoval respondió de recibido: “El ciudadano presidente da a usted las más espresivas [sic] gracias por su patriotismo, y espera que se sirva manifestar a los donatarios, que el supremo gobierno aprecia como es debido, esos actos que prueban la decisión absoluta de nuestro pueblo por defender su nacionalidad”.⁶⁵ Desde entonces Mancera se sintió identificado con la causa republicana, aunque sin dejar de lado los asuntos familiares.

Luego de que obtuviera su título de ingeniero incursionó en la industria textil. La familia, por iniciativa de su madre, montó una fábrica de tejidos de lana cerca de la actual Ciudadela, en la Ciudad de México. Sin embargo, los Mancera consideraron que era mejor establecerla en un espacio mucho más amplio, donde corrieran las aguas. No tardaron tanto en pensarlo y de inmediato dirigieron sus esfuerzos en construir una fábrica de tejidos de lana

⁶³ Archivo Histórico CRMYP “Testimonio y certificaciones sobre prórroga de avío para la Negociación de Arévalo, otorgadas por los propietarios a Tomás Mancera”, fondo *Atotonilco*, serie Relaciones Externas, subserie: Testimonios y Contratos, vol. 66.

⁶⁴ “Donativos”, *El Siglo Diez y Nueve*, 11 de septiembre de 1862, p. 4. “El obsequio a los oficiales del ejército de Oriente”, *Ibidem*, 27 de septiembre de 1862, p. 3.

⁶⁵ “Ministerio de Guerra y Marina. Tesorería de la Junta Patriótica”, *El Siglo Diez y Nueve*, 2 de febrero de 1863, p. 1.

al sur de Tulancingo con el nombre de La Esperanza. Ahí corrían riachuelos más abundantes y cuya caída propiciaba un mejor aprovechamiento.

A los veintiséis años, en 1865, Gabriel Mancera se convirtió formalmente en empresario. Asumió la dirección de una fábrica, La Esperanza. Aunque en menor medida que Puebla o Ciudad de México, Tulancingo tuvo una notable tradición textil. Durante el virreinato, se consideró un punto de manufactura ya que ahí llegaba el algodón proveniente de la Huasteca. Durante el siglo XIX, los productos textiles eran enviados a las minas de Pachuca.

Una prueba de su talante empresarial fue cuando Mancera rindió un informe acerca del estado que guardaba la fábrica en aquel entonces. Se fabricaban casimires y paños, alfombras, cobertores, zarapes, jergas y frazadas. El edificio se encontraba en construcción junto a una pequeña cañada por donde pasa el río San Lorenzo (en los límites de los actuales municipios de Tulancingo y Cuauhtpec, en Hidalgo). En los doce telares que poseía la fábrica había un total de cuarenta empleados, cifra entendible si se considera que apenas estaba en apertura. Los efectos producidos, valuados en \$10,000 no correspondían a la realidad pues “tanto por estar el edificio en construcción como por la escasez de lana no se fabrica la cantidad de efectos que se podrían”.⁶⁶

Pero el negocio minero era el más apremiante y había que atenderlo porque la muerte de su padre y la intervención francesa detuvieron momentáneamente la producción de

⁶⁶ “Noticia circunstanciada de las fábricas y tejidos de lana, higo y aceytes [sic]”. Archivo Histórico Municipal de Tulancingo de Bravo, Hgo., *Gobierno: Industria y comercio*, caja 1, exp. s/n.

Arévalo. En 1864 la producción tuvo un fuerte descenso. Así lo expresa José M. Romero, de la Comisión Científica de Pachuca.⁶⁷

[El] Comercio es casi nulo en este mineral por el número reducido de habitantes y el casi insignificante movimiento monetario de las minas, pues, aunque varias se trabajan, los dueños o las compañías aviadoras hacen el laboreo en pequeña escala. La mina que mantiene mayor número de trabajadores es la de Arévalo, y aun en esta, la raya semanal es de 3,000 pesos.⁶⁸

Por otra parte, la población no contaba con escuelas públicas. El párroco del lugar fungía como mentor al atender una escuela de niños y otra de niñas. La atención de las empresas mineras hacia Real del Monte había hecho que el desarrollo económico en Mineral del Chico quedara en segundo plano. José M. Romero, redactor de una memoria estadística y geográfica de dicha población, confiaba en que “el espíritu de empresa y la decidida protección de un buen gobierno a la minería” habrían de llegar a la clase trabajadora, así como a los comerciantes y especuladores de las poblaciones inmediatas. Había, por otra parte, un privilegio de que los ingleses no habían llegado al lugar.

Goza el Chico de la inmensa ventaja de que la terrible huella de la Compañía, llamada inglesa, sólo haya llegado hasta sus bosques. Se nota con gusto que todas las minas que se trabajan en el Chico los son por mexicanos, siendo los aviadores compañías mexicanas y extranjeras [sic],

⁶⁷ La Comisión Científica de Pachuca se formó con un grupo de topógrafos, médicos e ingenieros de minas que recopilaban datos sobre las regiones aledañas a la ciudad de Pachuca durante 1864. El equipo fue coordinado por el ingeniero pachuqueño Ramón Almaraz (1829-1891).

⁶⁸ José M. Romero, “Municipalidad del Mineral del Chico”, en Ramón Almaraz [coordinador], *Memoria de los trabajos ejecutados por la Comisión Científica de Pachuca*, México, Imprenta de J. M. Andrade y F. Escalante, 1865, p. 111.

pero estas últimas remuneran en parte con dar trabajo a los hijos de un país, que con tan buena voluntad los han hecho partícipes de sus grandes riquezas.⁶⁹

Para reactivar el estanco productivo de las minas, la junta de accionistas de Arévalo consideró que la batuta debía tenerla Gabriel como presidente de la junta general, mientras que su hermano Ramón, quedó a cargo de la dirección administrativa. Gabriel dejó las actividades textiles en el Valle de Tulancingo y se encargó, entre 1865 y 1866 a los asuntos que en teoría conocía, la minería. Pero, además, esto se explica por los giros a que estaban acostumbrados las familias empresariales durante el México de mediados del siglo XIX, es decir, sus ocupaciones e intereses, además de la minería, se hallaban en el comercio, las propiedades urbanas y rurales, el comercio, los cargos públicos o el quehacer profesional.⁷⁰ La opinión de José M. Romero para con Arévalo era optimista:

La mina de Arévalo, por la riqueza de sus minerales, por la potencia de su veta y por otras circunstancias favorables, es digna de ser trabajada en mayor escala de la que hasta hoy se ha trabajado. Es muy antigua, y cuando el laboreo se ha hecho con inteligencia, la mina casi siempre ha dejado productos líquidos. Hoy está aviada por los señores Mancera [...]. Cuando esta mina sea trabajada en grande escala, llamará fuertemente la atención por la abundancia constante de sus minerales, pues se ha calculado que habrá trabajo por más de cuarenta años para mil operarios, que pueden ya caber en las labores.⁷¹

⁶⁹ *Ibidem*, p. 107.

⁷⁰ Rocío Ruiz de la Barrera, “La empresa de minas del Real del Monte (1849-1906). Medio siglo de explotación minera ¿Casualidad o desarrollo estratégico?”, en Carlos Marichal (compiladores). *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*. San Nicolás de los Garza, Universidad Autónoma de Nuevo León, Fondo de Cultura Económica, 1997, p. 303.

⁷¹ José M. Romero, “Municipalidad del Mineral del Chico”, *op. cit.*, p. 114.

La etapa que va de 1865 a 1867, Mancera permanece dedicado a los negocios familiares. En cierta forma, sin un radio de acción tan amplio, toda vez que los republicanos peleaban contra el imperio. Restaurada la República, aparece como parte de la comisión para la promoción de accionistas del ferrocarril de Chalco, como vocal secretario.⁷² A partir de aquí comenzaría a participar, e interesarse de manera personal, en los asuntos ferrocarrileros. Una acción al respecto fue la de suscribir, como diputado suplente, que la empresa ferrocarrilera de México-Veracruz renunciara al derecho de preferencia en la construcción de ramales, la baja de hasta un 75% en los fletes de artículos nacionales y el gobierno se situaría como vigilante de las emisiones de valores hechas por la compañía para financiar la obra. Esto fue durante su paso en la comisión especial de ferrocarril de la legislatura de 1867.⁷³

A la par de las actividades empresariales continuaron las obras filantrópicas. Entre octubre y noviembre de ese año, en Matamoros un huracán hizo estragos por doquier. Algunos donativos aparecieron desde la comisión de Tívoli entre los que se encontraban Ignacio Manuel Altamirano y el general Mariano Escobedo. Por su parte la Convención Progresista también abrió una suscripción para las víctimas del huracán; en esta convención se apoyó con 160 pesos y formaban parte, entre otros Mancera y Alfredo Chavero.⁷⁴

El hecho de que participaran políticos liberales no fue casual. La atención de las necesidades sociales que había hecho suyas la Iglesia católica pasó a manos del gobierno. Con las ideas del liberalismo, se otorgó un papel importante a los filántropos en las tareas de asistencia social. Esto tiene sentido por cuanto los gobiernos recurrieron a estos para

⁷² “A los interesados en el ferrocarril de Chalco”, *El Correo de México*, 10 de octubre de 1867, p. 4.

⁷³ Francisco R. Calderón, “La vida económica”, en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. La república restaurada*. México, Hermes, 1955, p. 654.

⁷⁴ “La convención progresista”, *El Correo de México*, 1 de noviembre de 1867, p. 3.

apoyarlos en dichas tareas puesto que tampoco contaban con recursos suficientes. Con el tiempo estas personas se organizarían para crear juntas de asistencia pública.

La restauración de la República dio pie a que los gobiernos liberales y sus aliados, entre ellos Mancera, comenzaran a tener presencia en los espacios políticos. Asimismo, fue la oportunidad para que algunos proyectos de reorganización territorial se reanudaran. Dos de ellos tendrían lugar en el centro del país y tendrían que ver con la creación de nuevas entidades federativas, motivados, entre otras cosas, por una mejor administración y una distribución de los recursos disponibles.

1.4 El nuevo estado y la formación de un nuevo político: Mancera, diputado

La etapa correspondiente de 1867 a 1876, es el periodo en que Mancera incursiona por primera vez en las cuestiones políticas. Tal temática es la que se propone en este apartado. Serán los años que coinciden con la creación del estado de Hidalgo y su naciente desarrollo político y económico. Las viejas gestiones, desde la creación de una provincia de las Huastecas, a escasos dos años de lograrse la Independencia, a la formación de un estado con el nombre de Iturbide en 1855, se cristalizaron en 1869 con la división del estado de México en dos entidades federativas: Hidalgo, en el mes de enero y Morelos, en el mes de abril.

Un factor decisivo fue la autosuficiencia administrativa del segundo y tercer distrito militar en tiempos de la intervención francesa y el segundo imperio mexicano. La acción gubernamental de los gobiernos mexiquenses se vio rebasada por falta de infraestructura de caminos, y la amplia extensión del territorio, aun cuando la sección sur, la del ahora estado de Guerrero, ya le había sido fraccionada en 1849. La acción política de dos importantes sectores de la porción norte del estado de México, los hacendados pulqueros de la Altiplanicie

Pulquera de Apan-Zempoala-Tulancingo y los accionistas mineros de Real del Monte y Pachuca fueron concluyentes para que el Congreso de la Unión decretara la creación de dos nuevas entidades federativas.

Aun sin cumplir los treinta años, Gabriel Mancera logró colocarse como diputado al Congreso de la Unión en diciembre de 1867 por el distrito de Pahuatlán, Puebla, población cercana a Tulancingo. Y es que apenas un año antes, Mancera junto con el hacendado Justino Fernández, habían sido enviados a aquella entidad para mantenerlos más vigilados por sus orientaciones liberales, toda vez que Tulancingo, a diferencia de Pachuca, se había pronunciado abiertamente por el imperio de Maximiliano. De hecho, el primer obispo de la diócesis de Tulancingo, Juan Bautista Ormaechea —la diócesis fue creada en 1864— participó como regente la comisión que lo recibió a su llegada de Europa.

Las condiciones para la división del estado de México luego de la caída del imperio de Maximiliano eran óptimas, aunque no exentas de resistencias por parte de los diputados fieles al gobierno central de Toluca. Manuel Fernando Soto, político de la legislatura de 1867, puso sus más caros empeños intelectuales en la formación de nuevas entidades federativas; fue el principal artífice de la creación del estado de Hidalgo.⁷⁵ Mancera apareció como firmante de las proposiciones, las cuales, expresadas desde julio de 1867, alegaron “los graves perjuicios que reportarían todos los habitantes de él si se unificara el estado de México tal como se

⁷⁵ Nacido en 1825, Manuel Fernando Soto fue hijo de comerciantes y hacendados. Había estudiado sus primeras letras con el sacerdote Nicolás García de San Vicente, y más adelante ingresó al seminario conciliar de México. Por causa de una enfermedad —aunque por su actividad más bien se cree haya sido su desavenencia por el ejercicio sacerdotal— cancela su carrera eclesiástica, y al poco tiempo de haber regresado a su natal Tulancingo, se encontró en estrecha amistad con Melchor Ocampo quien había sido enviado prisionero a esa población por órdenes de Antonio López de Santa Anna, hacia 1853. Los escasos meses que Ocampo estuvo confinado en Tulancingo fueron suficientes para despertar en Manuel Fernando las ideas del liberalismo, sobre todo por encontrarse en un Tulancingo que mostraba abierta simpatía por la opuesta corriente política, el conservadurismo. Posteriormente, retirado a la vida privada se dedicó a producir en sus haciendas pulque, trigo y maíz. Murió en 1896 a los setenta y un años de edad. “Manuel Fernando Soto”, Archivo Manuel Fernando Soto Pastrana, *Correspondencia*, caja 6, folder 2: ‘Estuardo y Julio Soto, 1891-1915’, foja 2.

hallaba antes del decreto de 7 de junio de 1862”, decreto este que lo dividió en tres distritos militares: el 1° capital Toluca, el 2° capital Actopan y el 3° capital Cuernavaca.

Justificaban que el segundo distrito contaba con los elementos para subsistir pues superaba los 80 mil habitantes que exigía la constitución y sus recaudaciones se calculaban en 500 mil pesos anuales. Alegaban, además, el casi total olvido de las autoridades asentadas en un lugar tan distante como Toluca. El estado de México se había constituido como un territorio que además de amplio era muy poderoso. Había, desde luego, un trasfondo político. En territorio mexiquense los grupos conservadores se habían hecho particularmente fuertes por lo cual, algunos meses antes de la intervención francesa y para atacar los resabios de la guerra civil desde el gobierno central, el estado se dividió en aquellos distritos militares.

Esta división creó una homogeneidad de intereses en los distritos. Contribuyó en una mejor organización de la defensa militar en tiempos de la intervención. Se concentrarían en abrir nuevos caminos, sobre todo los que llevaban a los puertos de Tampico y Tuxpan. Los distritos militares mexiquenses crearon gobiernos propios. Esto les dio una fuerte autonomía.

Por el lado de la agricultura se proyectó el desagüe de la laguna de Metztlán y que el cauce del río Tula sirviera para regar los valles del Mezquital. Confiaban en que el presidente Juárez tuviera a bien no reunificar los distritos militares y que estos fueran aprovechados para constituirse en entidades federativas.

Si bien se argumentan condiciones de gobernabilidad y extensos territorios en la creación de nuevas entidades federativas, debe considerarse también la presencia del empresariado regional al que perteneció Mancera. Este grupo propició un modelo de economía autónoma que lo hicieron enfrentarse con los poderes políticos centrales, fuera de Toluca, en el caso del norte del estado de México, o bien, con la capital del país. Con las nuevas rutas de transporte y alianzas estratégicas las regiones se fortalecieron. Tal es el caso

de la minería y los negocios agrícolas, las principales actividades que detonaron la segregación de lo que hoy se llama estado de Hidalgo. La nueva entidad comenzó a organizarse. Se levantaron nuevas instituciones escolares, se convocaron a elecciones para los poderes Ejecutivos y Legislativos y principalmente se atendió el tema del cuidado de los caminos.

La creación del nuevo estado, Hidalgo, sin embargo, no detuvo la inseguridad reinante. Incluso la vida de Mancera fue blanco de peligros: salteadores de caminos se encontraban por doquier, tanto que el propio gobernador Juan C. Doria tuvo necesidad de sacar a relucir sus dotes militares, que lo era realmente, e ir en persona a poner orden. Y es que a menos de un mes de haberse creado la entidad, Mancera fue plagiado en las cercanías de Apan; se encontraba en un levantamiento de planos en la hacienda de Mazatepec, sitio a donde, para mala suerte suya, se dirigía una banda de salteadores que azolaba el área comprendida entre Apan y Tulancingo; perfectamente armados y montados, cerca de 150 hombres se dirigían a aquel sitio, por el cual el diputado, que estaba por cumplir los treinta años, fue presa fácil, aunque apenas si pasaron algunos días para que pudiera escapar, probablemente por un descuido de sus celadores. Mancera regresó a El Chico para atender los asuntos de Arévalo.

Hacia 1870 el socavón de Aurora y la mayoría de las minas de El Chico pertenecían a este y a Luis Revilla, también diputado de esa legislatura. Miguel Mancera por su parte, fue asignado como Magistrado del Tribunal de Justicia de Hidalgo y mantuvo fidelidad al gobernador Justino Fernández en tiempos de la revolución de Tuxtepec de la que se habían apostado en contra de ella. Triunfante esta y depuesto el gobernador Fernández, los Cravioto, familia liberal originaria de Huauchinango y descendiente de italianos, ahora gobernantes del estado, se ligaron con los intereses mineros al grado de ser ellos también accionistas en las

empresas locales.⁷⁶ Mancera se encontraba en el grupo de empresarios mexicanos que tuvo una importante presencia en la política y que logró ocupar puestos en la recién instaurada cámara de senadores que estaba integrada por los representantes de distintos sectores económicos, fueran agricultores o comerciantes; Mancera pertenecía al de los mineros. En especial con estos últimos se había creado una interdependencia con el poder público, lo cual les permitió tener una participación directa en la confección y redacción de legislaciones relativas al fomento de la minería. Ejemplo de ello es su participación en la comisión revisora de la concesión del Ferrocarril Mexicano a la familia Escandón. Estas actividades van a perfilar su trabajo legislativo en relación con los ferrocarriles ya que habrá de prepararlo en su posterior desempeño como funcionario en el Ministerio de Fomento, y desde luego como empresario.

Como puede apreciarse, en el caso del distrito minero de Pachuca, el empresariado local tuvo relaciones directas con el Ejecutivo del estado lo cual fomentó, sobre todo, el hecho de otorgarle al primero contribuciones de manera frecuente. Eso ocasionó que algunos miembros del congreso se mostraran inconformes con el poder político y económico que habían adquirido los empresarios, sobre todo los accionistas de compañías grandes como la Real del Monte y Pachuca pues estos habían controlado por medio del avío, buena parte de las minas de la región.⁷⁷

Ramón Mancera, como diputado de la legislatura local mexiquense, ya había propuesto rebajar el impuesto cobrado a los metales preciosos. Gabriel, por su parte participó en una

⁷⁶ Rafael, Francisco y Simón Cravioto, gobernaron el estado entre 1876 y 1897.

⁷⁷ La influencia de la compañía minera fue tal que incluso un grupo de diputados pidió que, en tiempos de la creación del estado de Hidalgo, los poderes no se asentaran en Pachuca para que aquella no tuviera influencia directa sobre el naciente gobierno. El temor fue infundado ya que esto no tuvo mayores repercusiones políticas pues en la realidad, los accionistas principales tenían su residencia en Ciudad de México.

iniciativa para reducir dicho impuesto del tres al uno por ciento, el cual se había mantenido, así como muy mínimas variaciones desde finales del siglo XVIII. La comisión de Hacienda, al recibir tal solicitud convino en que tal medida protegía la actividad minera y finalmente se aprobó.⁷⁸

Esto es una muestra de la participación activa de los Mancera en los asuntos mineros. No obstante, la creación del estado de Hidalgo en 1869 supuso la pérdida de los minerales más ricos del estado de México pues los que quedaron en esta entidad se vieron perjudicados en su comercio y agricultura y las producciones, como las del Sultepec, que eran de baja ley, por lo cual sus ganancias y valor en el mercado eran menores; de ahí la importancia de reducir el impuesto.⁷⁹

Luego de concluir el cuarto congreso constitucional, Mancera fue diputado suplente por el octavo distrito de Huauchinango, Puebla, la población serrana más importante después de Tulancingo antes de bajar a la costa veracruzana. Su posición como diputado en diversas legislaturas dotó a Mancera de una posición más privilegiada. Le permitió no sólo participar en colectas de donativos sino organizarlas y darles un cauce más formal.

En ese año de 1870, por iniciativa suya, como miembro de la comisión de presupuestos, se presentó una propuesta de subvención a la Sociedad Balderas-López y Villanueva, una escuela de niñas con énfasis en las artes y oficios fundada en 1868, para pagar un maestro de tipografía, y de gramática castellana y de dibujo.

De la misma forma Mancera participó como miembro de la Sociedad Hidalgo, —organización de filantropía compuesta por abogados, médicos, comerciantes, overos, industriales y artesanos— donde se propuso establecer un banco de avío, un banco de

⁷⁸ Mario Téllez González, *La legislación minera en el estado de México*, op. cit., p. 130-131.

⁷⁹ *Ibidem*, p. 132.

préstamos para los socios, sobre todo para artesanos y obreros que tuvieran industrias y talleres, o bien que desearan formarlos. Este punto a destacar es importante toda vez que la idea original del Banco de Avío, propuesto en 1830, fue dedicado a préstamos para empresarios. Además de Mancera había otros dos personajes de la política, ya hidalguense, como miembros de la citada Sociedad: Justino Fernández y José María Rodríguez y Cos, el primero hacendado pulquero y el segundo profesor, ambos vecinos de Tulancingo.

A fines de 1870, Mancera obtuvo la ciudadanía del estado de México por medio de un voto de gracias en recompensa por sus servicios en torno a la puesta en marcha del ferrocarril de Toluca.⁸⁰ Un punto que permite tender un puente entre los intereses del empresariado local respecto al tema del transporte ferroviario con lo planteado en el concierto hacendario nacional fue la propuesta de los bancos hipotecarios. Mancera propuso un banco de fomento ferroviario. Los fondos del banco de avío serían destinados a impulsar la construcción de caminos de fierro. En tanto, el gobierno concedería al banco la exención de impuestos, así como los materiales de construcción de que tuviera necesidad y que se encontraran en terrenos de dominio público. Tal Banco de Avío, nombre que propuso Mancera, auxiliaría a las empresas ferroviarias particulares y daría una serie de suplementos y subvenciones dependiendo del avance de construcción. Sin embargo, según afirma Daniel Cosío Villegas, la propuesta no tuvo eco porque “en el nombre del banco perdió al proyecto de Mancera”, toda vez que en 1830 ya había existido uno, suficiente para que el dictamen de la comisión fuera que “en nuestro país, los bancos y los gobiernos son incompatibles”.⁸¹

Otras actividades legislativas de Mancera que pueden destacarse son las siguientes. Hacia 1871, junto con Mariano Riva Palacio, Ramón Terreros y Joaquín Alcalde, presentó al

⁸⁰ “Le chemin de fer de Toluca”, *Le Trait d'Union*, 15 de octubre de 1870, p. 3.

⁸¹ Francisco R. Calderón “La vida económica”, *op. cit.*, p. 219.

Ejecutivo una propuesta para “establecer una casa de mujeres públicas arrepentidas”. La nota que hace referencia a la iniciativa señala que es la necesidad y no el vicio la que orilla a las mujeres a la prostitución, que veían con buenos ojos la medida planteada. En ese mismo año Mancera preparó un estudio para formar el presupuesto general de gastos de la federación. Manuel Payno elogió el trabajo como útil y recomendable, donde se veía la visión de un estadista imparcial.⁸² Al concluir la quinta legislatura, Mancera logró colarse a la siguiente como diputado suplente por el distrito de Tulancingo; el diputado propietario fue Rafael Cravioto.

Sin embargo, tanto las elecciones de este distrito, como las del de Pachuca y las de Tacubaya se declararon nulas por la presión armada. De la misma forma, los diputados electos de la Ciudad de México no fueron nombrados ya que entonces no tenían derecho de concurrir a las juntas electorales.⁸³ Más tarde se supo que Mancera había resultado electo diputado por Huauchinango, ante la anulación de las elecciones en los distritos hidalguenses de Pachuca, Tulancingo y Huichapan.⁸⁴ En esta sexta legislatura fue elegido presidente de la Mesa del Congreso.⁸⁵

Estas participaciones habían sido más o menos discretas, sin mayor margen de acción. Sin embargo, cuando en el seno del Congreso, en esa década de 1870, comenzaron a examinarse los proyectos ferroviarios, movidos sobre todo por los grupos estadounidenses dada la expansión de las redes en aquel país, fue momento de prestarle atención desde entonces. El asunto era de vital importancia porque el debate se mezclaba con la seguridad

⁸² “Presupuestos”, *El Federalista*, 28 de marzo de 1871, p. 2.

⁸³ “Elecciones”, *El Federalista*, 12 de julio de 1871, p. 2.

⁸⁴ “Diputados”, *El Siglo Diez y Nueve*, 20 de julio de 1871, p. 2.

⁸⁵ “La mesa del Congreso”, *El Siglo Diez y Nueve*, 16 de septiembre de 1871, p. 3.

nacional, es decir, la conexión ferroviaria de Estados Unidos fue considerada como un riesgo potencial y México llevaba de por sí un atraso ferroviario de casi treinta años.⁸⁶

Fue así como los primeros contactos de Gabriel Mancera con el tema del ferrocarril surgieron durante su periodo como diputado en la legislatura de 1872. En esta legislatura Mancera fue presidente de la comisión de Industria con lo cual pudo involucrarse más en el proyecto de comunicación interoceánica. En la sesión de 19 de noviembre de 1872, pronunció un discurso al respecto. Fueron cuatro puntos en los cuales Mancera centró su argumento. El primero relativo al sistema de vía angosta, el segundo acerca de las subvenciones, el tercero sobre temas incidentales, y el cuarto y último como él lo nombra, los principales aspectos de la discusión.⁸⁷

En torno la vía angosta se plantearon estas ideas: de los tipos de vía ferroviaria existían la vía ancha y la vía angosta, esto es, la distancia entre las caras de los dos carriles que conforman una vía. Se mide en milímetros y en mucho depende de la orografía donde se instalen las vías. En zonas montañosas, como en México, las vías no podían ser del todo rectas por lo cual había curvaturas; la vía angosta permitía maniobrar con mayor facilidad y por ende los trenes debían ser más ligeros; en sitios con planicies convenía una vía ancha y por ende, locomotoras más grandes, más pesadas y, claro, más costosas. Este es el primer punto que trató Mancera.

Algunos sostuvieron que la vía ancha era la mejor y la vía angosta debía desecharse. Mancera señaló que en los países donde había ferrocarriles de vía ancha el terreno y el bajo

⁸⁶ Paolo Riguzzi. "Mercados, regiones y capitales en los ferrocarriles de propiedad mexicana, 1870-1908", en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Conolly (coordinadoras). *Ferrocarriles y obras públicas*. México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1999, p. 41.

⁸⁷ "Discurso pronunciado por el Sr. D. Gabriel Mancera, diputado por el distrito de Huauchinango y presidente de la 1ª comisión de Industria del congreso de la Unión, en la sesión de 19 de noviembre de 1872.", *El Siglo Diez y Nueve*, 7 de enero de 1873, p. 1.

interés del dinero lo permitían. La reducción de la anchura de vía, sostuvo, serán de gran utilidad porque así compensaría los pocos kilómetros de ferrocarril que hasta entonces se tenían en el país. Más adelante, Mancera dio cuenta del conocimiento que tenía respecto a los asuntos técnicos: la estabilidad de los vagones, la disposición longitudinal de los asientos para la seguridad de los pasajeros, la reducción del diámetro de las ruedas; esto con el fin de reducir accidentes como el descarrilamiento o el choque de trenes. La defensa de la vía angosta tenía en sí un cariz económico ya que como apuntó Mancera, resultaba más conveniente para las condiciones del país, además de que constituiría un ahorro para los pasajeros y mayor rendimiento para la empresa ferrocarrilera pues había mayor demanda si los costos de flete eran menores, pero más constantes que si se tuviera una vía ancha que tendría que cobrarse más por ser más costosa. Mancera expuso entonces:

[...] debe tenerse muy en cuenta al pensar que, la mayor parte de nuestros ferrocarriles debiendo tenderse entre la mesa central y las costas, habrán por fuerza de atravesar algunas de las cadenas montañosas que corren a lo largo de nuestro territorio. La mayor ligereza relativa del material rodante, produce una economía permanente en el gasto de explotación, y al del producto bruto de los fletes ha de sacarse el costo de la explotación y el interés del capital invertido, claro es que siendo estos menores, será también menor la tarifa de los fletes [...]. Esta reducción de los fletes tiene entre nosotros una importancia capital, porque sin ella no podrá crearse el comercio de exportación que constituye la única esperanza de nuestra agricultura.⁸⁸

⁸⁸ *Ibidem.*

Es importante considerar que si bien eran válidas las propuestas de Mancera, existía el inconveniente de que no podían conectarse los carros de diferentes anchos, y, a la larga, la vía angosta fue perdiendo usuarios y kilómetros en el país. Ahora bien, una vez establecida la conveniencia del sistema de vía angosta, Mancera se ocupó de las subvenciones. El tema de las subvenciones había sido tratado apenas unos años atrás con Manuel Payno. En ese momento se originó un debate en torno a la aprobación de subvenciones al Ferrocarril Mexicano. El debate estuvo centrado en los intereses políticos y económicos de entonces. Payno, se manifestó en contra de las subvenciones por considerarlas perjudiciales para el erario.⁸⁹ En tal activismo parlamentario, Payno tocó el tema de tal vía férrea, cuando en una situación tensa, a la empresa constructora el gobierno le había entregado una cantidad muy onerosa. La crítica de Payno fue que no hubo avance en las obras y tales eventualidades no hacían sino elevar el costo de producción de vías férreas en México, en cantidades superiores a las manejadas en Estados Unidos o Cuba.⁹⁰ El temor de fondo en Payno se redujo a tres elementos: la ventaja o desventaja de la vía angosta en lugar de la ancha, si la subvención era o no superior a los recursos del erario, y el peligro de que cualquier empresa constituyera un monopolio perjudicial en la república.

Como vimos, Mancera incluso ya se había pronunciado por la vía angosta dada la reducción del “peso muerto entre vagones y equipo que debía arrastrar la locomotora, en relación al peso útil, que era el de la carga transportada. Este sistema, además facilitaba

⁸⁹ Rodolfo Ramírez Rodríguez, “Manuel Payno y su polémica participación en las concesiones del Ferrocarril Mexicano”, en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, vol. 40, no. 158, enero-junio-2019, p. 201, p. 198-231.

⁹⁰ Nicole Girón, “Manuel Payno, el ir y venir por la Secretaría de Hacienda”, en Leonor Ludlow (coordinadora), *Los secretarios de Hacienda y sus proyectos (1821-1933)*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, tomo 1, p. 357. (Estudios de Historia Moderna y Contemporánea, 38).

reducir curvas en un radio menor además de economizar la construcción y conservación del camino.⁹¹

Para él y la comisión a la que pertenecía era más conveniente que los préstamos que se pidieran fueran pagados, en los primeros años, en cantidades pequeñas y conforme aumentaran los fondos aumentaría también el pago de la deuda. Lamenta que estados como San Luis Potosí hubieran cancelado las loterías ya que eran un medio para sufragar los gastos del ferrocarril. Aprovechó aquí para señalar que estas acciones, “[...] tienden a afianzar la paz, a dar trabajo, a dar pan a los necesitados [...], el país debe ser no solamente liberal, sino hasta pródigo en auxiliar a las empresas que se consagren a tan noble fin.”

En términos generales, Mancera defendió las concesiones de las cuales en unos años vendría a beneficiarse señalando las ventajas que han ocurrido conforme a estas en países como Francia o Inglaterra. ¿Cómo lograrlo en un país que ha sido devastado por guerras internas? Mancera respondió: el aumento de la población de raza blanca. En su discurso argumentó que muchas de las rentas para subvencionar el ferrocarril con fondos públicos provenían de esa “raza cruzada”, es decir, los blancos, ya que la población indígena, en cambio, “vive de tal modo retraída”.

Además de ello, las tarifas marítimas que se producen del consumo de mercancías extranjeras bien podrían contribuir para costear los caminos de fierro.⁹² Para entonces, parece dibujarse ya su plan futuro: crear una asociación concesionaria de los ferrocarriles; defendió el derecho de asociación por tantos años pretendido, pues favorecía la unión de esfuerzos para un bien común. Lamentó que se viera en los capitales extranjeros, sobre todo norteamericanos, como “el primer paso hacia una absorción del país hecha por nuestros

⁹¹ Francisco R. Calderón, “La vida económica”, *op. cit.*, p. 718.

⁹² *Ibidem*, p. 2.

poderosos vecinos de allende el río Bravo”, y confiaba en que el congreso mexicano no abrigara ese temor; y procurara, en cambio, el bien y la prosperidad de la nación mexicana aun con la entrada de dineros foráneos.

Gracias a su participación en la exposición pudo entablar contacto con algunos empresarios interesados en el proyecto del ferrocarril interoceánico que comunicara el golfo de México, y por extensión el océano Atlántico con el océano Pacífico; Mancera entonces ocupaba la comisión de Industria en el Congreso, por lo cual a él le llegó la noticia de que los trabajos se realizarían con fondos ya asegurados.⁹³

Sin embargo, el nombre de Mancera sonaría para ocupar el ministerio de Fomento; en la lista de otros candidatos se encontraban Juan José Baz para Relaciones, Alfredo Chavero para Gobernación, Ignacio Mejía para Guerra, Jorge de la Serna para Hacienda y José María Condés de la Torre para Justicia. La prensa de entonces vio con buenos ojos esta lista “por ser la más parlamentaria” ya que los mencionados siempre habían ocupado las comisiones importantes de la Cámara. Sin embargo, veían dudoso al presidente Juárez en los nuevos nombramientos ya que otra lista postulaba a Mancera como ministro de Hacienda, a la par de Payno y de Guillermo Prieto.⁹⁴ Mientras eso sucedía, el gobierno del estado de Puebla, igual como sucedió con el de México, le otorgó la ciudadanía de aquel estado por sus esfuerzos constantes en las mejoras materiales del estado.⁹⁵

La ingobernabilidad, producto de un desenfrenado bandolerismo, que durante la primera mitad de 1872 se llevó a cabo en el estado de Hidalgo y llevó a Juárez a declarar un estado de sitio, orilló al gobernador Antonino Tagle a renunciar y colocar a un comandante

⁹³ “El Congreso”, *La Iberia*, 9 de octubre de 1872, p. 3.

⁹⁴ “Cambio de ministerio”, *El Siglo Diez y Nueve*, 18 de octubre de 1871, p. 3.

⁹⁵ “Passengers”, *Le Trait D’Union*, 7 de noviembre de 1871, p. 3.

militar, Francisco de Asís Osorio. Para el gobierno juarista, la acción de las autoridades del estado se había visto “entorpecidas completamente” por las gavillas de salteadores. Al verse rebasadas por estos y ante la solicitud de varios hidalguenses, se vio obligado a intervenir por “verse comprometida de una manera grave los intereses sociales y la paz pública”.⁹⁶

Pero el círculo taglista vio en el estado de sitio una medida de injerencia de los poderes federales en el nuevo estado. Por tanto, varios juaristas de entonces aprovecharon para lanzarse como candidatos, siendo el más fuerte Manuel Fernando Soto, quien ya había contendido desde la elección de 1869. El mismo Mancera sonó como candidato, aunque sólo fue como rumor.⁹⁷ La repentina muerte de Juárez cambió el panorama: el presidente interino Sebastián Lerdo de Tejada restituyó a Tagle y eliminó el estado de sitio.

A Mancera, pareció no entusiasmarle la idea de ser gobernador. Se mantuvo como diputado, y entre él y Chavero firmaron un proyecto de ley consistente en declarar benemérito de la Patria a Juárez, grabar su nombre en letras de oro en la sala de sesiones del Congreso, imprimir un libro con su biografía “con los más notables juicios que sobre él han publicado los escritores nacionales y extranjeros” y otorgar una pensión vitalicia a Soledad, Josefa y María de Jesús, hijas de Juárez.⁹⁸ En noviembre de 1872 se fundó el periódico *La Bandera de Juárez* en el que Mancera apareció como colaborador; está por demás señalar su fidelidad al hombre de Guelatao, aunque con el tiempo esta fidelidad iría inclinándose también por el llamado héroe del 2 de abril, Porfirio Díaz.⁹⁹

⁹⁶ “Estado de sitio en el estado de Hidalgo”, *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Hidalgo*, 31 de enero de 1871, p. 4. (En adelante POGEH)

⁹⁷ “Estado de Hidalgo en sitio”, *El Ferrocarril*, 24 de julio de 1872, p. 3.

⁹⁸ “Crónica parlamentaria”, *El Siglo Diez y Nueve*, 18 de septiembre de 1872, p. 2.

⁹⁹ “Gacetilla. Felicitación que dieron al C. Porfirio Díaz varios de sus amigos, el día 2 del presente”, *La Bandera de Juárez*, 4 de abril de 1873, p. 3.

Dentro del Congreso formó parte de las comisiones de Alcabalas y de Regulación Mercantil así como la de Violación de fe pública.¹⁰⁰ En tanto, Mancera, Soto y otros personajes de la política local hidalguense apoyaban la idea, entre otras cosas, para que se compitiera con el ferrocarril Mexicano o México-Veracruz y hacerle reducir sus tarifas de transporte. Esto le valió a Mancera un voto de agradecimiento por parte de la diputación de Veracruz, y un año más tarde el mismo reconocimiento por parte de la legislatura de Querétaro “por su iniciativa para la construcción de un ferrocarril entre la capital de la república y la de aquel estado”.¹⁰¹

Mientras tanto, respecto a la industria minera, de inmediato dispuso desaguar la mina de Arévalo a través del socavón de la Aurora, a mediados de 1874.¹⁰² Las minas que entonces se encontraban en activo eran alrededor de veinte de las cuales la más notable era la de Arévalo, Santa Isabel, Jesús y San Rafael, La Laguna, Capula y Santa Ana. Con ello, al interior de los corrillos de la prensa del momento, se auguraba una etapa bonancible de la mina de Arévalo.¹⁰³

Fue durante ese año que sus ideas en torno a los caminos de hierro maduraron y se perciben con mayor claridad. El alto costo que erogó el gobierno mexicano para el ferrocarril de Veracruz imposibilitó, dijo Mancera, disponer de fondos para la construcción de otros ramales como los que se exigían para el litoral del Pacífico, cuya concesión, además, ha quedó trunca por no contar con capitales que al principio se peleaban las empresas por

¹⁰⁰ “El Congreso”, *Ídem*, 20 de septiembre de 1873, p. 3.

¹⁰¹ “México. Varias noticias”, *La Iberia*, 14 de diciembre de 1873, p. 2. “Varias noticias”, *Ídem*, 28 de mayo de 1874, p. 3.

¹⁰² “Minas”, *La Iberia*, 8 de julio de 1874, p. 3.

¹⁰³ “Minas”, *Ibidem*, 23 de julio de 1874, p. 3.

obtenerlas y ahora se alejaban. Preciso es, dijo Mancera, y quizá en un adelanto de su proyecto empresarial futuro

[...] que para llevar a cabo esta obra de un interés verdaderamente nacional, se busquen y se consagren recursos propios del país, que pueden ser muy suficientes si se solicitan con la perseverancia y el celo que deben desplegarse su interés de una empresa de tal importancia y magnitud.¹⁰⁴

En el mismo discurso defendió nuevamente la importancia de la vía angosta porque no sólo tenía más de cerca las ondulaciones del terreno, sino que son los puentes, los viaductos, las galerías subterráneas y las excavaciones donde más se van los presupuestos para la construcción de los caminos.

Consciente además de que las dificultades orográficas del terreno mexicano, la carestía del material, del transporte de tierra, del carbón de piedra y el escaso tráfico de productos agrícolas, mineros y fabriles, hacían poco viable la construcción de tantos caminos con rapidez, la solución que debía adoptarse era la de contar con un sistema más económico, es decir, acompañar al ferrocarril con carreteras para que estas pudieran comunicar, a través de bestias de carga, los puertos de Tampico, Tuxpan, Matamoros, Manzanillo, Mazatlán y Acapulco; conforme fuera creciendo el tráfico, habría un mejoramiento de las vías y se construirían nuevos tramos ferrocarrileros; una vez concluidos, darle al interés privado la explotación de estas vías mediante ciertas condiciones y cuyos acreedores aporten parte de sus créditos al financiamiento de la deuda pública.¹⁰⁵

¹⁰⁴ “Proyecto para el establecimiento de un ferrocarril desde Cuautitlán hacia Querétaro y el interior para el pago de la deuda nacional”, *El Siglo Diez y Nueve*, 1 de mayo de 1874, p. 2.

¹⁰⁵ *Ibidem*.

Finalmente, dijo Mancera en otros espacios, “no hay en mi ni ha habido jamás otra cosa que el predominio del interés público sobre los intereses privados cuyas exigencias me son conocidas [...]. Yo no puedo deponer las consideraciones del patriotismo, yo no puedo olvidar que soy abogado del pueblo [...]”.¹⁰⁶ El tema no le resultaba desconocido. Sobre todo, como diputado aun cuando se trataban cuestiones técnicas como determinar los anchos de vía, su discurso estuvo enfocado más que a una cuestión retórica, a una idea de economía.

En ese año fue comisionado a la exposición de Filadelfia. El gobierno mexicano recibió una invitación para participar en la conmemoración del centenario de la independencia de Estados Unidos, que tendría lugar dos años después. La exposición de Filadelfia sirvió, según palabras de Mancera, para poner a México en el concurso internacional y desaparecer algunas ideas que algunos ciudadanos de aquella nación concebían en torno a nuestro país, sobre todo la de una nación sumida en la barbarie y el vandalismo. Mancera veía en la exposición de monumentos y antigüedades una forma de dar una provechosa impresión de la cultura mexicana, y mostrar no solamente lo que una nación produce sino que tuviera impactos económicos en el sentido de que México pudiera observar las políticas mundiales y buscar consumidores de su producción (Figura 5).¹⁰⁷ Es probable que el interés de Mancera por los ferrocarriles se haya nutrido y obtenido importantes contactos en aquel viaje toda vez que en Filadelfia se encontraba la principal fábrica norteamericana de locomotoras.

¹⁰⁶ “Discurso pronunciado en el Congreso de la Unión impugnando el convenio celebrado el 15 de marzo de 1872 entre el ministro de Fomento y la empresa del ferrocarril de Veracruz, en la sesión del 11 de diciembre, por el C. Gabriel Mancera, diputado suplente por el distrito de Huauchinango”, *El Siglo Diez y Nueve*, 22 de abril de 1874, p. 2; *Ídem*, 27 de mayo de 1874, p. 3.

¹⁰⁷ Gabriel Mancera, *Informe que el C. Gabriel Mancera, comisionado especial de la Junta de Exposiciones en los Estados-Unidos de América y miembro de ella rinde sobre el desempeño de su encargo*. México, Imprenta del Comercio de Dublán y compañía, 1875, p. 25-26, 81-82.

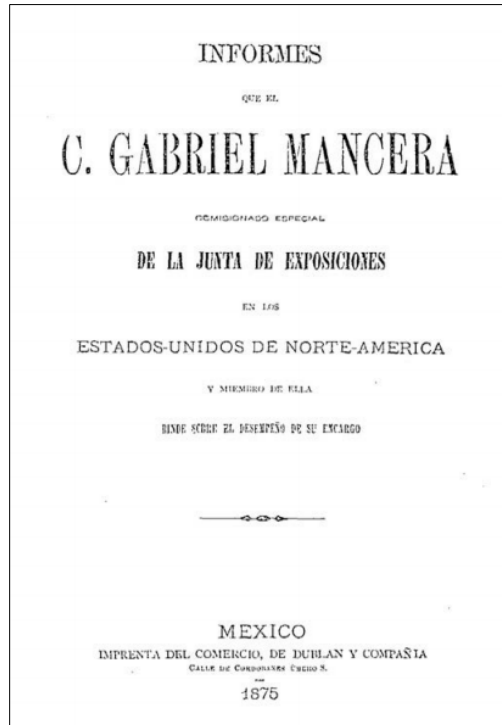


Figura 5. Gabriel Mancera fue comisionado a la exposición de Filadelfia para la conmemoración de la independencia estadounidense. En 1874 elaboró un informe al respecto.

A su regreso ocupó el cargo de vicepresidente de la Sociedad Minera Mexicana. También fue colaborador del periódico *El Minero Mexicano*, que promovía los adelantos de la industria minera del país.¹⁰⁸ En la siguiente legislatura, la séptima, ocupó la comisión de Industria, reelecto diputado suplente, ahora por el distrito de Pachuca.¹⁰⁹

Es entonces que para 1875, Arévalo comenzó a reportar ganancias por las inversiones hechas el año pasado. A esto habría que sumarse una fuga de dinero para gastos de vigilancia lo que orilló al congreso hidalguense a desconocer al gobierno de Lerdo de Tejada. En El Chico varios grupos de bandidos hicieron presencia y ocuparon las minas abandonadas. Los jóvenes del lugar se armaron y se creó una ola de vandalismo que confundía a los empresarios

¹⁰⁸ “Sociedad Minera Mexicana. Acta de la sesión inaugural, celebrada el 21 de diciembre de 1873”, *El Minero Mexicano*, 1 de enero de 1874, p. 1.

¹⁰⁹ “Crónica electoral”, *El Siglo Diez y Nueve*, 12 de julio de 1875, p. 3. “Comisiones de la cámara de diputados”, *ídem*, 8 de octubre de 1875, p. 2.

mineros. Arévalo era presa fácil porque parte del socavón de Aurora se encontraba en cómodo acceso. A pesar de estas erogaciones, la empresa pudo mantenerse, ya que los nuevos denuncios de minas y cambios en la administración en las empresas, que habían estado relacionadas con la Real del Monte y Pachuca, pudieron hacerse de mano de obra que esta había dejado sin trabajo, de ahí que muchos barreteros fueran contratados en Arévalo, que como se indicó carecía de trabajadores en cierto momento.

Este momento de mayor inversión fue cuando incrementó la necesidad de dotar de maderas a las minas, se introdujeron los rieles y se edificaron carros para extraer los escombros del interior de Arévalo. Además, la vía pudo entrar a Aurora. Los accionistas coincidieron en que debían mantenerse regulares todos los trabajos. Para evitar el fracaso de la empresa, los gastos se complementaron a través de los pagos que hacían con las maquilas de mineral en la hacienda de San Cayetano a las empresas como la pachuqueña de Maravillas. Otra retribución era que estas daban los frascos de azogue. En Arévalo los aprovechaban, intentaban usar el necesario y guardar los sobrantes cuando escaseara.

De nueva cuenta, para la octava legislatura a comenzar en 1877 fue electo diputado propietario por el distrito de Atotonilco.¹¹⁰ En las elecciones para gobernador del estado de Hidalgo volvió a sonar su nombre junto con Manuel Fernando Soto, Ignacio Ugalde y Joaquín Martínez lo mismo que Rafael Cravioto quien finalmente fue el ganador.¹¹¹

Para entonces Mancera, tenía ya una gran capacidad de movilidad y adaptación política, lo cual movió a su favor para allegarse a los Cravioto. Para 1877 fue elegido diputado por El Chico. Esta posición le permitió mantenerse vigente en la escena política. Darío Núñez Altamirano señaló al respecto que la familia Mancera debió mostrarse como una auténtica

¹¹⁰ “Elecciones”, *POGEH*, 4 de febrero de 1877, p. 7.

¹¹¹ “Candidatos”, *El Siglo Diez y Nueve*, 15 de febrero de 1877, p. 3.

representante de la élite regional, no obstante que Rafael por un lado contendió contra Rafael Cravioto para la gubernatura, mientras que Miguel se posicionaba como afecto al Porfiriato y Gabriel, por su parte, logró colarse como oficial mayor en el Ministerio de Fomento, luego de cinco meses previos como legislador. A Gabriel, continúa Núñez, este paso le ayudó distanciarse con los primeros gobiernos del estado de Hidalgo que fueron los de Antonino Tagle y Justino Fernández, hacendados pulqueros.¹¹²

Por otra parte, Núñez percibió cierta ambigüedad en las posturas políticas de los gobiernos hidalguenses en torno a la minería. En un primer momento otorgó cierta autonomía con el código de minería. Esto favoreció a las empresas para darles una mayor inversión. En un segundo momento, Cravioto consideró que el Ejecutivo y no los diputados tuvieran una mayor capacidad sobre el control de la minería estatal.¹¹³

La estabilidad productiva se mantuvo hasta 1877. Con la muerte de Ramón en ese año, Gabriel pasó a ser uno de los accionistas más importantes. Miguel obtuvo una magistratura en el tribunal de Justicia del estado, y Rafael permaneció como activista político local. Ya con mayor poder de acción en Arévalo, Gabriel efectuó un completo inventario de la compañía y realizó acciones de auditoría para sanear deudas. Integró a otros accionistas, entre los que destacó Manuel Fernando Soto y logró que el entorno empresarial creado a partir de su llegada como principal accionista un nuevo auge de creación de pequeñas y medianas empresas en la región minera de Pachuca, con el caso más específico de la Cooperativa Minera San Rafael y Anexas, en la que también Mancera y Soto, de acuerdo con Núñez Altamirano, fueron accionistas y cuyos principales trabajos fueron reparar los malacates y la

¹¹² Rubén Darío Núñez Altamirano, *Las pequeñas y medianas empresas mineras del centro de México...*, op. cit., p. 100. Ver capítulo I, nota 67.

¹¹³ *Ibidem*, p. 101.

introducción de bombas hidráulicas; no obstante la falta de interés del resto de asociados hicieron que la recuperación de la producción fuera cancelada y por lo cual sus acciones se declararon nulas en octubre de 1877, cinco meses después de haberse iniciado.¹¹⁴

Con el cambio de régimen, el gobierno de Díaz se llenó de expectativas. Se pretendía la paz, pero faltaban asuntos iguales o más importantes para el pueblo mexicano, las mejoras materiales, escuelas, el mayor bienestar posible. Así lo resume un folletinista de *La Patria* quien señala que por el bien del gobierno de Díaz y del país lo mejor será no concentrar “su inteligencia a ver qué partidarios se proporciona dándoles cabida en el presupuesto” [...] cuando precisamente el verdadero partido útil es el del pueblo, el de la opinión pública”. En esta crítica se encuentra el señor Mancera:

Por lo demás, a nosotros nos importa muy poco que se llame a D. Matías Romero, que votó las facultades extraordinarias y quién sabe cuántas cosas más, para que ocupe el ministerio de Hacienda; que se llame a D. Gabriel Mancera que fue lerdista y juarista, para oficial mayor del ministerio de Fomento; que se llenen, en suma, las oficinas con la falange de los presupuestívoros: a nosotros nos importa poco eso, con tal que la administración pública no vuelva a caer en los abismos de la inmoralidad como las anteriores. [...] Que con esos hombres o con cualesquiera otros se nos dé paz, se nos den garantías, se nos den progreso y libertad, y poco nos fijamos en las personas.¹¹⁵

Presupuestívoros se llamó a quienes “comían” del presupuesto público. Mancera figuraba en ese momento como uno de ellos. Había un dejo de susceptibilidad por los gobiernos pasados,

¹¹⁴ *Ídem*, p. 158.

¹¹⁵ “Boletín. Ojeada a la situación. La cuestión de los empleos”, *La Patria*, 7 de junio de 1877, p. 2.

pero aun así les daban un nuevo voto de confianza. La preocupación estaba en alentar los intereses particulares y orillar los generales. Esa confianza le fue otorgada al ser designado oficial mayor del ministerio de Fomento. En noviembre de 1877 dejó el cargo para ser senador por el estado de Hidalgo, donde formó parte de la comisión de Industria. Sin embargo, de manera sorpresiva, en enero de 1878 ya se encontraba de nuevo como oficial primero de la secretaría de Fomento.¹¹⁶ En marzo, fue nombrado representante del gobierno en la compañía del ferrocarril de Toluca junto con Jesús Fuentes Muñiz y Antonio Carbajal.¹¹⁷

En este cargo recibió de Mariano Riva Palacio las noticias de haberse arreglado la construcción del telégrafo Tampico-Tuxpan, un faro en este último puerto y del entusiasmo por las obras del camino San Luis-Tampico. Más tarde recibió noticias de iniciarse los trabajos del ferrocarril de Querétaro.¹¹⁸ Riva Palacio había obtenido hacía algunos años la concesión del ferrocarril de Toluca y esto le permitió tener mayor conocimiento del tema. Por su parte, de nueva cuenta Mancera fue nombrado representante del gobierno hidalguense, con Manuel Fernando Soto como suplente, en la asamblea ferrocarrilera respecto al ferrocarril Cuautitlán-Querétaro y que habría de cruzar la frontera poniente del estado de Hidalgo.¹¹⁹ Mancera proponía, para este ferrocarril, que su financiamiento fuera producto del presupuesto destinado al pago de la deuda flotante; cada mes se emitirían acciones de cien pesos rematándose en subasta pública a cambio de títulos de la deuda interior. El camino se entregaría en propiedad por secciones de 50 kilómetros construidos. Lo que consideró

¹¹⁶ “Senadores”, *El Órgano de los Estados*, 13 de julio de 1877, p. 3. “Renuncia”, *El Siglo Diez y Nueve*, 4 de diciembre de 1877, p. 3. “Muy honroso”, *La Patria*, 3 de enero de 1878, p. 3.

¹¹⁷ “Representantes”, *El Siglo Diez y Nueve*, 4 de marzo de 1878, p. 3.

¹¹⁸ “El viaje del Sr. Riva Palacio”, *La Libertad*, 8 de marzo de 1878, p. 3. “Telegramas”, *La Patria*, 24 de marzo de 1878, p. 3.

¹¹⁹ “Asamblea ferrocarrilera”, *La Libertad*, 12 de octubre de 1878, p. 1.

Mancera fue que, si se construía en vía angosta se concluiría en tres años. Al respecto, autores como Francisco R. Calderón veían en este y otros proyectos similares una gran “pasión por los ferrocarriles”, cosa que, además, podía advertirse en otros proyectos de apertura de caminos.¹²⁰

De esta manera, a iniciativa de Gabriel, el camino de herradura de Pachuca a Mineral del Chico fue construido en 1878 bajo la dirección de Atilano Manríquez, director de la compañía metalúrgica. Mancera habría pactado que el gobierno del estado costeara el camino. Este partía por el paraje El Cerezo, presa de Jaramillo, La Sabanilla, Peña Sentada, Dos Aguas y El Chico; parajes boscosos en su totalidad. El objeto de este camino era reducir las fuertes pendientes del camino de herraduras que existían entre estas poblaciones que eran fatigosas para las bestias de carga. El camino antiguo quedó para este medio de transporte, y en la confluencia de ambos, podía verse a los arrieros cortar el camino y llegar pronto. En tanto, por cuenta de la empresa, se conservaría y repararía este y el camino de Pueblo Nuevo, que lleva a Real del Monte. Los Mancera tenían pensado introducir una máquina de columna de agua para el desagüe, que sustituyera la rueda hidráulica antigua. Las 600 cargas semanales que se extraían eran a través de un malacate.

Entre 1870 y 1871 el precio de la plata en el mundo decayó, acción que continuó a lo largo de la década. Con el deseo de paliar la depreciación, los Mancera y demás accionistas, convinieron en ampliar los territorios de exploración con un socavón vecino, La Aurora. Al ser el túnel de Aurora, el más trabajado, la empresa decidió aviar la mitad del mismo. El principal problema de la empresa radicaba en la extracción del agua. Los accionistas de Arévalo convinieron en que era necesario realizar más labores de extracción sobre el cañón

¹²⁰ Francisco Calderón, *La vida económica...*, *op. cit.*, p. 710-711.

de San Gregorio. Un paso importante era contar con la situación topográfica de Aurora para poder realizarlo de manera eficiente. Sin embargo, los Mancera se negaron a prestar los planos de la mina. Eso se debió a que en 1873, un minero inglés de nombre Amadeo Baume y Gabriel Mancera habían acordado de manera privada efectuar una nueva refacción en el socavón de Aurora. Richard Rule, otro minero inglés radicado en Pachuca, tenía mapeado el cerro de Arévalo y proporcionó información a los primeros sobre una posible bonanza; Mancera mandó abrir una veta en las inmediaciones de Aurora mientras que Baume podía desaguar su mina Las Nieves.

Lo que hicieron notar los accionistas es que Baume, representaba un caso de extranjeros que se adueñaron de terrenos, minas y espacios públicos.¹²¹ Podría decirse que entre Baume y Mancera había un común acuerdo que no tomaba en cuenta a los accionistas de Arévalo y por ello decidieron suspender los trabajos en Aurora, es decir, que ellos invirtieran en otra empresa, cuando incluso se había descubierto que Aurora pertenecía históricamente a la de Arévalo. El momento en que se decidió tomar de nueva cuenta las riendas de La Aurora por la junta de Arévalo fue cuando los frutos de Aurora eran llevadas a la hacienda de Jesús, propiedad de Baume.

No obstante, esta determinación, el acuerdo entre Baume y Mancera se rompió. Vencía de por sí el contrato, y, además, ingenieros como Ramón Almaraz, quien había sido director de la Comisión Científica de Pachuca en 1864, señalaban que las excavaciones pretendidas entre los primeros hacían peligrosa la adecuación a los trabajos de la mina. Además, Baume acusó a Mancera de cobrarle de manera excesiva por gastos de raya. Esto obligó a Mancera

¹²¹ Rubén Darío Núñez, *Las pequeñas y medianas empresas mineras...*, *op. cit.*, p. 142.

a llevar los frutos de Aurora a una hacienda de beneficio más pequeña y, con sus propios recursos, hacerse cargo de los trabajos.¹²²

Los trabajos de Almaraz, también contratado por la Negociación de Arévalo, rindieron frutos. Dijo que las vetas abiertas por Gabriel se encontraban en territorios de Arévalo, por lo cual tuvieron que ceder el contrato previo con la empresa, pagándoles únicamente la mitad de las ganancias. Dado que el socavón de Aurora ya reportaba buenas condiciones, los otros dos hijos de Tomás, Miguel y Rafael de pronto se interesaron en él y exigieron a Arévalo las barras (también llamadas acciones) que les correspondían por ser las que habían heredado de su padre. Sin embargo, la empresa se negó y retiró el pago de 280 pesos mensuales que cobraba Miguel por el concepto de escribir interminables cartas”, según Ramón Almaraz.¹²³

Por lo que puede observarse, y que hace notar Rubén Darío Núñez Altamirano, es que gran parte de las ganancias obtenidas por los Mancera, por ende, la fortuna de Gabriel, va en función del alto salario que obtenía de la Negociación de Arévalo. Esto, a decir de dicho autor se tradujo en un declive económico de la empresa; estos salarios se otorgaban así porque en realidad los trabajadores eran pocos y la carencia de insumos no permitía la salida del capital por lo cual las rayas aumentaban.¹²⁴

Respecto a los insumos se tiene noticia de que el azogue se compraba a la casa mercantil Barrón y Forbes de Guanajuato, a un precio económico. Sólo que la entrega se retrasaba, desde luego por la distancia, pero también por la falta de pago de los accionistas y la consecuente dificultad del terreno montañoso de El Chico que hacía retrasar los trabajos de beneficio. Esta casa tuvo en la región de Pachuca y Real del Monte un mercado cautivo y

¹²² *Ibidem*, p. 143.

¹²³ *Ídem*, p. 144.

¹²⁴ *Ídem*, p. 145.

de la cual varios mineros de la región fueron socios. Además del azogue, otros productos que tardaban en llegar eran la sal, la cañuela, el sulfato y el acero. Una forma de conseguir los insumos era a través de las minas vecinas, fuera sal o azogue, y una de las acciones era racionar lo más posible y esperar las temporadas de precios bajos. El envío de las compras lo hacían para Pachuca y no hasta El Chico, a cuya población preferían contratar arrieros locales. Los retrasos también se debían a las temporadas de lluvias, tan copiosas en la zona, causa también, desde luego, de las inundaciones subterráneas por la insuficiencia de las máquinas.

En 1879 fue vocal de la Compañía Minera de Sierra Mojada, de Coahuila, pero residente en la capital mexicana.¹²⁵ Estuvo casado en primeras nupcias con Manuela Soto Pérez con quien no tuvo descendencia. En ese año, contrajo matrimonio con Guadalupe Silva Valencia en la Ciudad de México. La familia Mancera Valencia tuvo siete hijos, tres de los primeros, varones todos, murieron niños: Francisco Bernabé Inocencio, Alfonso Bernabé y Antonio Carlos; los cuatro restantes, María Luisa, María Beatriz, María Elena y Tomás; sobrevivieron y extendieron la descendencia con nietos y bisnietos.¹²⁶

En veintisiete de septiembre de mil ochocientos setenta y nueve [...] a las ocho cuarenta y cinco minutos de la mañana asistí a la celebración del matrimonio que don Gabriel Mancera y San Vicente, soltero de cuarenta años de edad, natural de Pachuca y vecino de esta ciudad [de México], hijo legítimo de don Juan [Tomás] Mancera e Isabel García de San Vicente, difuntos; *in facia ecclesia*, contrajo con la señorita Guadalupe Silva, doncella de veintinueve años de

¹²⁵ “Compañía minera de Sierra Mojada”, *El Siglo Diez y Nueve*, 1 de noviembre de 1879, p. 3.

¹²⁶ Archivo Histórico Municipal de Tulancingo de Bravo, Hgo., “Árbol genealógico de Gabriel Mancera”, foja suelta sin clasificar. Gilberto Urbina y Gabriel Loera, citados más adelante, cambian el nombre de María Beatriz por el de Berta.

edad, natural y vecina de esta ciudad, hija legítima de don Francisco de Paula Silva y de doña Rosario Valencia [...]. A continuación de la misa les conferí las bendiciones nupciales [...]. D. Ambrosio Lara [rúbrica].¹²⁷ (Figura 6).

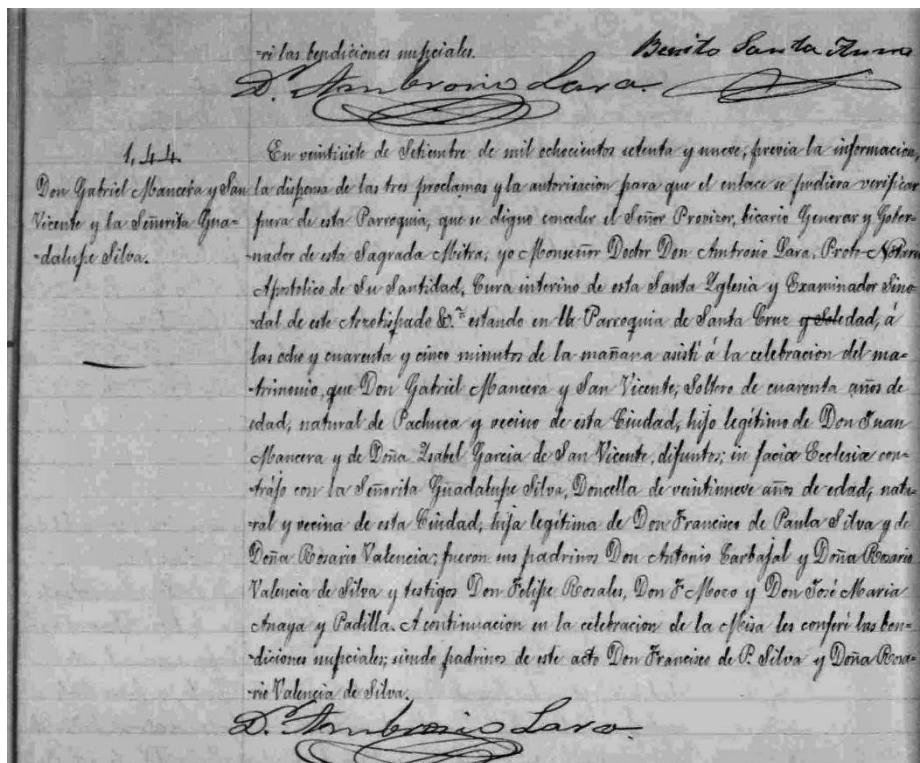


Figura 6. Acta de matrimonio de Gabriel Mancera con Guadalupe Silva en 1879. Fuente: *Family Search*

Hasta entonces, Mancera se había reelecto ya en varias ocasiones. En sesión de 30 de marzo de 1880 es nombrado presidente de la cámara de senadores y en julio es electo diputado por el distrito hidalguense de Atotonilco El Grande y suplente suyo Manuel Fernando Soto.¹²⁸ Hay que destacar aquí los factores coyunturales que propiciaban la reelección legislativa. Se encuentran, por un lado, en los modos de elegibilidad constitucional y en los perfiles de los

¹²⁷ Registros parroquiales y diocesanos del Distrito Federal “Libro de matrimonios del año 1819 a 1953”, v. 25, acta 144, foja 18 vuelta. También disponible en el sitio de internet *Family Search*. En el acta de matrimonio se ratifica su lugar de nacimiento, Pachuca.

¹²⁸ “Cámara de senadores”, *El Republicano*, 31 de marzo de 1880, p. 3. “Las elecciones del domingo”, *La Libertad*, 13 de julio de 1880, p. 2.

candidatos. Por una parte, el tener votaciones indirectas favoreció a la clase política y permitió tener control sobre ciertos distritos y su electorado. Ahora bien, el criterio de vecindad, garantizaba la defensa de los intereses locales; los vecinos, al convertirse en ciudadanos, representaban dichos intereses y si eran propuestos en dos o más distritos, se optó por el criterio de representación, esto es, el número de electores. Esto explica, además de la reelección, el hecho de que los diputados podían representar algún distrito, y después otro en la siguiente legislatura. En el caso de Mancera, los distritos de Tulancingo, Atotonilco o los de Puebla indicaron su radio de acción, concentrado en estas regiones, todas ellas aledañas.¹²⁹

El Porfiriato sentó las bases para propiciar las sociedades mutualistas. Al cobijo de grandes empresarios y de familias de alcurnia, como los Béistegui, Luz Savignon o Romero de Terreros, establecieron varias organizaciones asistenciales. El apoyo estuvo centrado en los hospitales, los asilos, las clínicas y las escuelas. Se crearon loterías nacionales y juntas de asistencia privada. Mancera, desde tiempo atrás participó en estas actividades filantrópicas.

Tal era la su fama altruista que en las calaveras literarias publicadas en noviembre de 1881 en el periódico *La Patria* se hizo referencia a ello, aunque también al buen número de reelecciones que por entonces ya acumulaba: “Aquí descansan los restos del diputado Gabriel Mancera consagrado durante su vida a las mejoras materiales. Reventó un mes de septiembre en que ya encontró estado por donde ser reelecto (Figura 7).”¹³⁰

Por otra parte, permaneció en los trabajos mineros. La integración de nuevos accionistas se concentró en el socavón de Aurora. El contrato de transacción y de arreglo

¹²⁹ María Luna Argudín, *El Congreso y la política mexicana (1857-1911)*. México, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, p. 90-91.

¹³⁰ [“Calaveras literarias”], *La Patria*, 1 de noviembre de 1881, p. 2.

entre la compañía de Arévalo y el socavón de Aurora se estableció con algunas acciones entre sí, es decir, los accionistas de Arévalo, incluido Mancera, establecieron una pequeña compañía para explotar el socavón de Aurora, un total de diecisiete y media acciones. Veinte centavos de peso por cada kilogramo de plata pura que produjeran ambas negociaciones.

La junta de accionistas de Aurora se compuso por Próspero María Alarcón cuya compra de acciones hizo directamente a Tomás Mancera; Guadalupe y Loreto Barrios por herencia de sus padres Juan José Barrios y María Loreto Retes; José Trinidad Hernández de Lara, cuya acción fue aviada por Gabriel Mancera; Miguel Mancera, por su parte, fue aviador de las acciones de los señores Ortega del Villar; otros accionistas fueron Adelaida López de Herrera y José María Puente, Luis de Pazos, Paulino Pérez, Fortunato Soto, Manuel Vergara, Mariano Velasco y Cruzado y Manuel Fernando Soto Pastrana. La intención de esta negociación era anexar una a otra, es decir, Arévalo a Aurora y por cuyas explotaciones, los accionistas de esta última recibirían contribuciones según las cantidades de acciones que tuvieran.¹³¹

De esta forma concluye la etapa de la formación inicial. Encontramos a un Mancera proveniente de una familia con posibilidades políticas y económicas y que, para ayuda de la familia en los negocios mineros, estudia una carrera de ingeniería, hereda parte de las acciones y de a poco interviene en los asuntos políticos. Una gran capacidad de alianzas con los poderes en turno le permite reelegirse en varias ocasiones, pero también influye sin duda, la idea de proteger las empresas, que como se verá, fue a través de la mexicanización.

¹³¹ “Minuta para un contrato de transacción y de arreglo entre las compañías de la mina de Arévalo y el socavón de Aurora, 23 de abril de 1883”, Archivo Manuel Fernando Soto Pastrana, Serie *Minas y ferrocarriles*, caja 13, exp. 1, f. 1-6.



Figura 7. Gabriel Mancera, 1868. Como diputado, entre 1867 y 1869, votó a favor de la creación del estado de Hidalgo. Fuente: Museo Nacional de Historia, Castillo de Chapultepec, Ciudad de México

CAPÍTULO DOS

LA CONSAGRACIÓN DEL EMPRESARIO: FERROCARRIL Y COMPAÑÍAS MINERAS DEL CENTRO DE MÉXICO

El señor Mancera asomado a la ventanilla del vagón trazaba con la mente sobre los montes y llanuras la vía del Ferrocarril de Hidalgo. Nos enseñó las etimologías de muchos nombres aztecas y seguía como el pensador, distraído y entregado a sus observaciones.

El Telégrafo, 1881.

AQUÍ SE EXPLICA la construcción ferroviaria a Tuxpan, llamado Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste. Se intenta argumentar en este capítulo que tal empresa constituiría la consagración de Gabriel Mancera como empresario. En este apartado, también se expondrá el contexto dentro del cual el empresario Gabriel Mancera consolidó su participación en la mina de Arévalo que para entonces ya tenía fama de ser la más importante y productiva de la localidad de Mineral del Chico.

Si bien las minas propiedad de la familia Mancera no tuvieron conexión geográfica directa, incidieron en la importancia que tuvo el ferrocarril para transportar los minerales de manera rápida. La principal relación que tuvo el ferrocarril con la minería en el distrito minero de Pachuca y Real del Monte fue sobre todo en los productos que se utilizaban en el laboreo de las minas; en primer lugar, los productos agrícolas. Pachuca, incluso antes de establecer en ella los poderes del naciente estado de Hidalgo, fungía ya como un centro al cual llegaban los productos de los alrededores. El ferrocarril tocaba varias regiones,

especialmente la del Valle de Tulancingo. De aquí provenían hacia Pachuca los granos y el pulque, productos muy consumidos entre los mineros, así como los forrajes para las bestias.

El capítulo parte de dar cuenta de los antecedentes bajo los cuales se pensó en el puerto de Tuxpan como punto de conexión entre el Golfo y el centro del país. Destaca aquí la participación del hacendado pulquero y político Manuel Fernando Soto en tanto sus participaciones parlamentarias habrían de llevarse a la práctica. Mientras tanto, Mancera, a la par de sus escaños políticos, veía la posibilidad de constituir una empresa que como la historiografía bien ha hecho notar, ha referido especialmente el empleo de mexicanos.

Se hizo una revisión de textos de la época que señalaron las ventajas sociales y económicas que tendría esta vía, desde el otorgamiento de la concesión al gobierno del estado de Hidalgo y después el traspaso de la misma al ingeniero Gabriel Mancera, quien decidió tomar las riendas de la gerencia general apoyado por Soto Pastrana. Se explica cómo es que un puerto como Tuxpan, de menor envergadura respecto al de Veracruz, fue el centro de atención para el tendido de un ferrocarril, proyecto que no se vio concluido.

2.1 La comunicación interoceánica. Las ideas de Manuel Fernando Soto

El Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste estuvo influido, en su concepción, por las ideas en torno a la comunicación interoceánica —idea que data de los exploradores europeos en América del siglo XVIII— y luego, como una forma de crear una competencia comercial entre el Ferrocarril Mexicano, que conducía de la Ciudad de México al puerto de Veracruz para, en cambio, intentar conectar al altiplano con otro punto del golfo de México, el puerto de Tuxpan. Herencia de tiempos prehispánicos, la necesidad de ampliar los caminos para transportar mayores cargas, así como trasladar mercancías a lugares más alejados promovió

que en México comenzara a desarrollarse una amplitud de red de caminos, sobre todo los que comunicaban a los minerales.

La comunicación interoceánica tuvo como objetivo comunicar por algún paso estrecho, un istmo, ambos océanos, y lo mejor era que pudiera ser navegable. América ofrecía varios pasos que en diversas expediciones se creyeron convenientes. Alejandro de Humboldt ya había destacado la importancia de la comunicación por dos mares y señaló cuatro puntos en los que era posible realizarla: Tehuantepec, Nicaragua, Panamá, y Darién. Humboldt consideró que el primero era el más viable por ser el más septentrional y porque no necesitaría de planos inclinados, galerías y compuertas. El inconveniente que entonces encontraba era que ese punto de unión marítima no fuera Veracruz y Acapulco porque ya tenían puertos.¹³²

El paso interoceánico, a decir del científico, ofrecería diversas ventajas comerciales a América por la comunicación que se abriría entre Europa y Asia. El *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, al presentarse en su versión castellana se convirtió en un texto de consulta obligada entre los políticos mexicanos de la época independiente —la edición en español data de 1822— y, por tanto, originó una fuerte influencia de sus ideas entre las que destacaba la riqueza material del país en cuanto a flora, fauna y diversidad geográfica. Humboldt alimentó el optimismo en cuanto a lograr que México tuviera un aceptable crecimiento económico bajo las potencialidades que su territorio ofrecía.¹³³ El reto que lanzaba ahora era encontrar la forma de hacerlo. Así surgió en México la necesidad del ferrocarril.

¹³² Patricia Galeana, *El tratado McLane-Ocampo. La comunicación interoceánica y el libre comercio*, México, Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones sobre América Latina, 2006, p. 3.

¹³³ Edward Beatty, “Riqueza, polémica y política: pensamiento y políticas económicas en México (1765-1911)”, en *El mito de una riqueza proverbial. Ideas, utopías y proyectos económicos en torno a México en los siglos XVIII y XIX*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015, p. 245.

La idea de construir una vía férrea en territorio mexicano proviene desde los primeros años de vida independiente. En 1824 se promulgó una ley que permitía el uso de locomotoras entre el océano Pacífico y el golfo de México por el istmo de Tehuantepec. Más adelante, en 1837, se sugirió establecer una vía férrea entre México y Veracruz, por idea del entonces ministro de Guerra y de Hacienda, Francisco Arrillaga.

En ese tránsito de concretar los proyectos de ferrocarril, ocurrió la guerra con Estados Unidos. La pérdida del territorio norteño de México fue un duro golpe en el ánimo de los mexicanos. Aunque la idea de riqueza en el país se mantenía, el optimismo para el desarrollo se había desdibujado. El proceso de asimilación de la derrota obligó a replantear el camino que se deseaba para el país. Hasta 1848, los sistemas políticos habían estado en una fase de ensayo-error y atribuían, entre otros factores, que el gobierno central había descuidado los territorios más extremos del país. Para entonces, Estados Unidos había dado una prueba certera de sus intenciones expansionistas y era momento de hacerle frente. Mejorar la infraestructura, por un lado, y la colonización extranjera por el otro, fueron las propuestas de Manuel Fernando Soto Pastrana. De inmediato puso en el papel un sinnúmero de reflexiones en torno a la forma de organización del país.

Desde la Independencia, en la primera configuración federalista del país, las antiguas intendencias se formaron como entidades federativas. Fue el estado de México, al centro del país, el de mayor extensión territorial pues sus límites eran Huejutla, al norte, población muy cercana a otras como Pánuco, Tantoyuca, Ozuluama e incluso a Tampico; y al sur el puerto de Acapulco. Desde entonces se vaticinaban las dificultades que los gobiernos podían tener para administrar grandes extensiones de territorio en grandes distancias.

Fue entonces que surgió en Huejutla una iniciativa para crear una provincia de las Huastecas, región que nace al norte de la Sierra Madre Oriental y que se extiende por los

actuales estados de Veracruz, Tamaulipas, San Luis Potosí, Hidalgo y parte de Querétaro y Puebla. La idea, nacida en 1823, no tuvo eco, aunque sí se mantuvo constante. Así llegó el año de 1855 cuando se revivió el proyecto de crear un estado de las Huastecas con el nombre de Iturbide. Soto Pastrana se encargó de sustentar por escrito todos los argumentos favorables para la creación de dicha entidad, y de paso considerar algunas ideas respecto a las comunicaciones terrestres.

Con el nombre de *El nuevo estado. Necesidad de formarlo inmediatamente con los cinco distritos de Tuxpan, Tampico de Veracruz, Tancanhuitz, Huejutla y el sur de Tamaulipas* (1855), Manuel Fernando Soto desplegó en un ensayo las necesidades de esa región. En el apartado relativo a que dichos distritos contaban con suficientes elementos para formar un nuevo estado mencionó a los puertos de Tampico y Tuxpan. En el primero de los casos, escribió Soto, Tampico era el mejor puerto de la costa oriental mexicana, pero carecía de un camino carretero que lo conectara con la capital del país, y con Tuxpan, a pesar de la poca distancia que las separa. En cuanto a este último puerto, señaló que sus intereses estaban ligados con Tulancingo y Huauchinango:

Es indudable que la apertura de un camino que saliendo desde Tuxpan pasase por Huauchinango o Huayacocotla, y viniese a Tulancingo para dividirse de ahí en dos ramales, tomando el uno por Pachuca y San Juan del Río a Tierra Adentro [camino México-Santa Fe], y tomando el otro para la capital de la república, le daría al puerto de Tuxpan una importancia inmensa, y al distrito de Tulancingo, tan pobre hoy a pesar de la riqueza de sus minerales, de

su población, de la variedad de sus climas, de sus terrenos fertilísimos y de sus serranías cubiertas de preciosas maderas y de una vegetación rica y sorprendente.¹³⁴

El texto de Manuel Fernando Soto concibió un ferrocarril que saliera del Valle de Tulancingo, rumbo a la sierra por dos vías, Huauchinango y Huayacocotla. Así, Tulancingo habría de convertirse en el punto de confluencia ya que de ahí saldría el camino para la Ciudad de México así como un ferrocarril a Pachuca, y por extensión a San Juan del Río, Querétaro con el fin de comunicarse con el Bajío. Había, desde luego, un interés porque Tulancingo se viera beneficiado con este camino ya que el panorama que describe Soto para esos años respecto a esta población no parecía muy prometedor. Es importante destacar que el distrito de Tulancingo era bastante amplio ya que abarcaba a su vez los partidos de Pachuca y de Apan, esto es, la extensión de tres regiones geoculturales actuales: Comarca Minera, Altiplanicie Pulquera y Valle de Tulancingo, rodeado este distrito por territorios de Puebla, Tlaxcala y Veracruz.

Aunque el proyecto del estado de Iturbide no prosperó, entre otras cosas porque se trataba de fraccionar parte de los estados de Tamaulipas, Veracruz, San Luis Potosí y en especial el estado de México, estas ideas de formar nuevas entidades no desaparecieron de la mente de Fernando Soto. No fue sino hasta 1867 cuando otros diputados, con él a la cabeza, pronunciaron una serie de discursos argumentativos a fin de decretar por fin la creación del nuevo estado de Hidalgo. En el discurso en cuestión vuelve a señalar que los intereses comerciales estaban en los caminos de Tampico y Tuxpan “para darle vida a su comercio,

¹³⁴ Manuel Fernando Soto, *El nuevo estado, Necesidad de formarlo inmediatamente con los cinco distritos de Tuxpan, Tampico de Veracruz, Tancanhuitz, Huejutla y el sur de Tamaulipas. Con un post-scriptum sobre la agregación de los cuatro primeros al estado de Tamaulipas*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1856, p. 108.

comunicando la Mesa Central con la Huasteca y dichos puertos del Golfo”. Aprovechó para replantear la idea de formar el estado del Valle dado que las relaciones de sus poblaciones se encontraban con la Ciudad de México y no con Toluca. Hay dos obras, afirmó Soto, que deseaban realizar los habitantes de esta región, el desagüe directo del valle de México y la conclusión del círculo de ferrocarril alrededor de la capital del país. Ya para entonces comenzó a dibujarse la idea de una vía que comunicara el norte y el sur del Distrito Federal, es decir, hizo la referencia de la comunicación interoceánica terrestre:

Esta organización quedará perfeccionada con la conclusión del círculo del ferrocarril alrededor de esta capital, puesto que casi todas sus principales poblaciones, que son las cabeceras de los distritos del Valle, serán atravesadas por la vía férrea, y por consiguiente será el estado mejor administrado de toda la república [...]. Abrir un camino carretero al Mezcala desde Toluca, de menos de cincuenta leguas, para aprovechar su navegación hasta el Pacífico, y resolver así la gran cuestión para el país *que es comunicar los dos mares por el centro de la república*.¹³⁵

Ya creado el estado de Hidalgo, Manuel Fernando Soto obtuvo en 1869 una diputación. Desde su escaño planteó el proyecto de comunicación interoceánica. Anterior a la conclusión del ferrocarril de Veracruz, un grupo de inversionistas extranjeros, José Brennan, Santiago Smith y Antonio D. Richards, cuyos nombres castellanizaron los diarios de la época, solicitaron al congreso el permiso para establecer el Ferrocarril Interoceánico. Los puntos de

¹³⁵ Manuel Fernando Soto, *División del estado de México*, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1868, p. 10-11.

partida serían entre Tecolutla y Tampico por el lado del golfo, y de llegada entre Zacatula y San Blas, por el lado del Pacífico.¹³⁶

De inmediato Soto analizó el asunto y lo plasmó en un documento parlamentario. No muy alejado de sus planteamientos anteriores, señaló que este camino podía enviar ramales a las ciudades del centro del país: Tizayuca, Pachuca, Actopan, Ixmiquilpan, Alfajayucan y Nopala, por el estado de Hidalgo; San Juan del Río y Querétaro, en el estado del mismo nombre; Zumpango, Tlalnepantla y Cuautitlán, estado de México; la Ciudad de México, Toluca, Temascaltepec y Tlachapa sobre el río Mezcala.

Soto describió las ventajas que tendrían las ciudades mencionadas al llegar la vía, aunque estaba consciente de que la parte más difícil sería la sierra de Huauchinango, Puebla; destacó la gran variedad de productos que de ahí se extraerían, entre ellas el ramié, una planta de origen oriental que auguraba buen éxito para alimento de ganado. No olvidó el asunto de la colonización extranjera: “La cuestión más importante para el país es la colonización extranjera, y quedará resuelta definitivamente llevándose a cabo este proyecto; porque se haría de la manera más segura para los intereses nacionales: *del centro a la circunferencia*.”¹³⁷ Asimismo plantea de nuevo el tema del desagüe:

La grande obra del desagüe directo del Valle de México quedará concluida en poco tiempo, porque la vía férrea proporcionará desde luego la exportación de la potasa y de la sosa en una inmensa escala, y tanto por esto, cuanto por los nueve millones de pesos en que se calcula el valor de los terrenos que van a quedar desecados sobrarán compañías extranjeras o nacionales

¹³⁶ Al día de hoy sólo se han podido concretar los ferrocarriles transversales Chihuahua-Pacífico y el de Tehuantepec. Silvestre Villegas Revueltas, comunicación personal, 16 de abril de 2021.

¹³⁷ Manuel Fernando Soto, *Proyecto de comunicación interoceánica por el centro de la república mexicana*, México, México, Imprenta del Gobierno, 1869, p. 9-10. Las cursivas son del autor citado.

que se encarguen de su pronta conclusión. De este modo se establecerán numerosas colonias extranjeras en las mismas orillas de la capital, comunicadas entre sí por canales de navegación e irrigación, se fertilizarán los distritos del Mezquital del estado de Hidalgo, que serán atravesados por la vía férrea y se aumentará el caudal del agua para la navegación del Moctezuma, que quedaría más próximo a la misma vía.¹³⁸

Pero el asunto que más interesó a Soto fue el de asumir la ventaja de la comunicación interoceánica por el centro del país. Atravesar el territorio para llegar a ambos mares “servirá también para el tráfico de la Europa y de algunos pueblos de América con la California, Australia, la China, el Japón [...] y para entrar en competencia con las vías de Panamá, Tehuantepec, Darién, Nicaragua y el gran ferrocarril del oeste de la unión americana [...]”, que por entonces también se encontraban en proyecto de llevarse a cabo. Soto planteó una ruta alterna, la del centro del país, para aprovechar y comunicar a la Ciudad de México con las costas e intercambiar productos de cada zona. Para él dicha vía le resultaba conveniente ya que poseía fincas de pulque por donde habría de pasar el ferrocarril.

El texto va acompañado de un mapa con el trazo propuesto. Es en las inmediaciones del río Tuxpan el punto de partida. La parte plana de Tuxpan llegaría con facilidad a Papantla-El Espinal, y de ahí toda la sierra de Huauchinango hasta llegar a Tulancingo y de la comunidad Santa Rita, vecina de Zontecomate, en el municipio de Zempoala, partiría un ramal rumbo a Pachuca y Querétaro por el lado poniente, así como de Santa Rita hacia Tlalnepantla por el lado sur. De Tlalnepantla partiría con rumbo a Toluca, Tejupilco y Tlachapa, esta última población del estado de Guerrero para llegar a Coyuca, el punto

¹³⁸ *Ibidem*, p. 10. El río Moctezuma es el límite natural de los estados de Querétaro e Hidalgo y es un afluente del río Pánuco que desemboca en las inmediaciones de Tampico.

navegable del río Balsas que desemboca en Zacatula. La Ciudad de México sólo recibiría un ramal. La única crítica que puede hacerse al texto es que minimizó el trayecto de la escarpada sierra de Puebla, que como veremos y adelantamos desde ahora, jugó un papel decisivo cuando se construyó el Ferrocarril de Hidalgo por Gabriel Mancera.

Con todo esto, cabe cuestionarse porqué el interés en Tuxpan. Dado que pertenecía a Puebla hasta 1853, en concreto al distrito de Huauchinango, la entidad tuvo acceso directo al mar; en Tuxpan se dividía en dos al estado de Veracruz: por una parte, desde sus límites con Tabasco hasta Papantla; por el norte, del lado de Pánuco. Desde entonces Tuxpan y su dependiente, Chicontepec, solicitaron su anexión a Veracruz. Ese mismo año, este último partido, ante la negativa, se unió con otro, Ozuluama, para pedir su anexión al estado de Tamaulipas y depender de Tampico. Poco después de la Independencia, el comercio atrajo a inmigrantes europeos quienes pretendían hacer un círculo mercantil entre la tierra caliente y el altiplano central para realizar el tráfico de plata y algodón, producto que por entonces abundaba en la región de la Huasteca. Con la apertura de un puerto en Tuxpan, el comercio y los intereses regionales se verían beneficiados.¹³⁹

La publicación de *El nuevo estado...*, habría de avivar las intenciones de estas regiones para romper el aislamiento al que se encontraban sometidos a falta de caminos. Había una fuerte necesidad de comunicarse. Por un lado, los pueblos del altiplano verían salida al mar de sus productos, en tanto, los pueblos del golfo tendrían contacto con las zonas mineras del centro-norte del país por lo cual verían acrecentada sus áreas de influencia ante la importancia que ya tenía Tampico.

¹³⁹ Filiberta Gómez Cruz, “La anexión de Tuxpan a Veracruz en 1853, pugna de poderes regionales en la Huasteca”, en Antonio Escobar Ohmstede y Luz Carregha Lamadrid (coordinadores), *El siglo XIX en las Huastecas*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, El Colegio de San Luis, 2002, p. 99.

Con la apertura del puerto de Tuxpan comenzaron a llegar con regularidad embarcaciones procedentes de Galveston y Nueva Orleans. Poblaciones como Papantla, al sur de Tuxpan, se vieron beneficiadas particularmente por la exportación de vainilla, zarzaparrilla, pieles de ganado, chicle y piloncillo. Por tanto, no es casualidad el interés que tendrían hombres como Fernando Soto o Gabriel Mancera de conectar directamente a este puerto con el centro del país. Sin embargo, hubo una poderosísima razón al interesarse por esta población: Tuxpan fue, y lo es todavía, el puerto más cercano a la Ciudad de México (Figura 8).

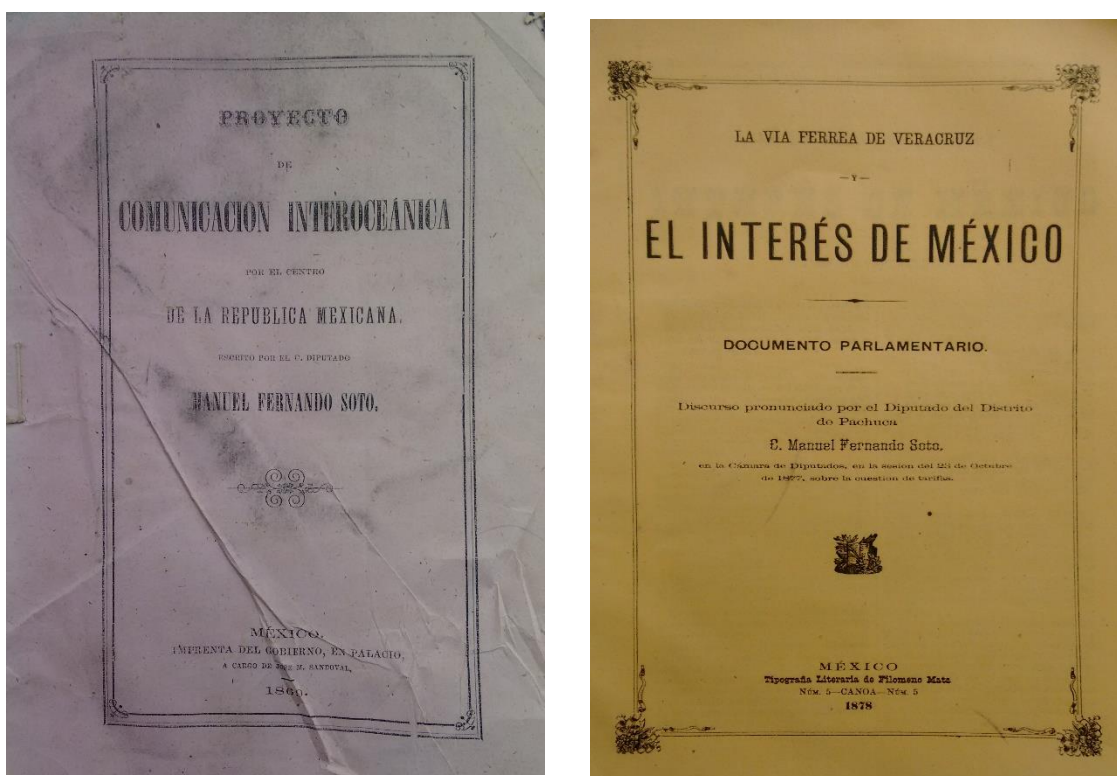


Figura 8. Textos de Manuel Fernando en torno al ferrocarril. Fuente: familia Soto Ortuño

Entre 1877 y 1880, con el impulso al estancamiento de las comunicaciones, el gobierno dio cabida a la cooperación del capital privado que, aun con preferencia por el extranjero se

promovieron las concesiones de inversión a los gobiernos estatales y a los particulares; la pretensión fue el de organizar compañías regionales.¹⁴⁰ Para el periodo de estudio, se registraban en México 35 caminos nacionales en México hacia 1877, dentro de las cuales se encontraban el camino México-Tampico y México-Tuxpan. Del primero sólo se habían construido 47 kilómetros, mientras que del segundo 323 y de estos 272 km eran transitados por animales, y, el restante, 51 kilómetros, por vehículos. La llegada de los ferrocarriles al país menguó los gastos en las carreteras asumiéndolas entonces las entidades federativas.¹⁴¹

2.2 El inicio del proyecto ferroviario México-Tuxpan

Con decreto fechado en 15 de octubre de 1877 se autorizaba al Ejecutivo para contratar con el gobernador del estado de Hidalgo la construcción de otro ferrocarril “que, partiendo de Ometusco a otro punto de la de México a Veracruz, termine en Pachuca o Tulancingo, o bien, partiendo de Cuautitlán pase por Pachuca y concluya en Tulancingo”.¹⁴² La solicitud de Cravioto planteó la necesidad de que sus dos poblaciones más importantes se vieran comunicadas tanto con el golfo de México como con el centro de la República y al Bajío, donde se construía el ferrocarril Celaya-León. El entonces presidente Sebastián Lerdo de Tejada en 1878 otorgó una subvención de \$5000 por cada kilómetro que el gobierno del estado de Hidalgo, encabezado por Justino Fernández Mondoño, o bien la empresa que llegase a formar “construyan entre la ciudad de Pachuca y cualquier punto de la vía férrea de

¹⁴⁰ Sandra Kuntz Ficker, “México”, en Sandra Kuntz Ficker (coordinadora), *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. México, El Colegio de México, 2015, p. 68.

¹⁴¹ John Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*. México, Era, 1984, p. 26-27.

¹⁴² “Parte Oficial, decreto 280”, POGEH, 27 de octubre de 1877, p. 1.

México a Veracruz”. El plan era que, en 18 meses, año y medio, se construyeran los primeros diez kilómetros, y los restantes en tres años, es decir, la vía debía estar concluida en 1882.

Uno de los artículos del decreto establecía que “la empresa será siempre mexicana, aunque se forme en el extranjero” y que los accionistas y empleados serán considerados mexicanos en lo que se refiriera a la empresa. Entonces, si la política ferroviaria indicaba ya un mensaje de mexicanidad, no sería extraño que Mancera hubiera tomado en cuenta dicho aspecto. Servando A. Alzati, en *Historia de la mexicanización de los ferrocarriles nacionales de México* en 1946, resaltó que, de todas las compañías ferrocarrileras existentes en el México del Porfiriato, sólo el Hidalgo y del Nordeste tenía a personal mexicano desde los funcionarios hasta los operarios. El elogio de Alzati hacia Mancera no se hizo esperar. Probo ciudadano y de alto patriotismo, como lo califica el autor, don Gabriel es considerado el pionero en la mexicanización de los ferrocarriles. Al tiempo, criticó la actitud desigual y hasta cruel de los extranjeros porque los trabajadores mexicanos estuvieran en similares condiciones que ellos. Por su parte, Sergio Ortiz Hernán destaca que el Ferrocarril Hidalgo “podía vanagloriarse también —como el de Yucatán— por haber prescindido del capital extranjero”.

El recién instaurado régimen de Porfirio Díaz no sólo dio continuidad a los trabajos del ferrocarril, sino que puso más empeño en ello. En el estado de Hidalgo, la élite local había sido desplazada; los hacendados pulqueros Tagle y Fernández no concluyeron de manera satisfactoria sus periodos. Esto tuvo como consecuencia que los allegados a Díaz pudieron disfrutar del poder. Así sucedió en Hidalgo con la familia Cravioto, encabezada por Rafael, general originario de Huauchinango, Puebla, a quien se le reconocía con una gubernatura su fidelidad al hombre de Oaxaca.

La idea de llegar a Tuxpan, como se vio en líneas anteriores, tenía en el estado de Hidalgo a un ferviente impulsor, Manuel Fernando Soto. Desde luego, la idea de comunicar a Tulancingo, por ser paso rumbo a la costa motivó que a partir de entonces se considerara a Soto y a Mancera como representantes de la junta directiva del Ferrocarril a Pachuca y Tulancingo, como entonces se llamó. En julio de 1878, Gabriel Mancera fue nombrado director y Soto Pastrana director interino. En octubre de 1878, Soto, como diputado por el distrito de Pachuca, había presentado ante tribuna el texto *La vía férrea de Veracruz y el interés de México*, donde exponía, en términos generales, bajar los fletes de ciertos productos pero sobre todo, mexicanizar la empresa para que las ganancias no salieran del país.

Es así como Gabriel Mancera y la amistad con el régimen de Díaz y el de Cravioto, sumado a las ideas de su primo Fernando, y las suyas propias en torno al ferrocarril, hicieron que desde entonces se involucrara de manera directa a lo que con el tiempo se llamaría el Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste. La administración inicial del Hidalgo, otorgada al gobierno del estado, duró dos años, de 1878 a 1880, año en que fue concesionada directamente a Gabriel Mancera a partir del mes de septiembre. En ese lapso se construyeron los tramos de Pachuca a las cercanías de Xochihuacán y Tepa, en el municipio de Zempoala. Las erogaciones resultaban tan altas que fue el momento de traspasarse la construcción de las vías férreas. Por ser partidario del liberalismo, la amistad con el gobernador Rafael Cravioto y el conocimiento previo de los ferrocarriles, de inmediato se pensó en Gabriel Mancera. Hay aquí un cierto rasgo de intereses: por una parte, con los hacendados pulqueros, sobre todo con Fernando Soto quien administraba un rancho, Zontecomate, cercano a donde habría de pasar el ferrocarril, y por el otro, la compañía minera Real del Monte y Pachuca.

Con la construcción del Hidalgo, al igual que el Interoceánico, fue quebrantado el monopolio ejercido por el Ferrocarril Mexicano respecto al transporte del pulque con una

consecuente baja de las tarifas y un mayor flujo de la bebida hacia la capital del país. Para Juan Felipe Leal y Mario Huacuja esto se tradujo en un éxito parcial de la política ferrocarrilera durante los primeros gobiernos porfiristas. Para probarlo, se apoyan de diversas estadísticas económicas donde se percibe una reducción de precios entre un año y otro, así como diversos cuadros para comparar los volúmenes de producción de la bebida y su valor en términos monetarios.

Definieron entonces al Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste, a partir de las cargas de pulque, como el más pulquero de los ferrocarriles, idea ya planteada desde la época en que el ferrocarril cruzaba por las zonas pulqueras de México, Tlaxcala e Hidalgo, en especial esta última en lo que se conoce como llanos de Apan o en su variante geográfica más amplia como Altiplanicie Pulquera que parte, por el norte, desde las llanuras de Pachuca, Epazoyucan y Singuilucan y se encuentran a plenitud entre los municipios de Zempoala, Tepeapulco, Apan, Emiliano Zapata y Almoloya; en tanto en el estado de México se extiende por Otumba, Nopaltepec y Axapusco; en tanto en Tlaxcala son Calpulalpan, Tlaxco y Apizaco. En esta región se localiza la mayor parte de las haciendas pulqueras.

Sin embargo, autores como Riguzzi, cuestionaron la idea de que, como habían expresado Leal y Huacuja, la incursión del Hidalgo en tierras pulqueras fomentaba el crecimiento de la industria. Lo que Riguzzi, apuntó, en cambio, es que, en aquellos tiempos, el pulque comenzaba ya a tener críticas porque la moral liberal “lo consideraba un vicio deformador”. En este sentido, la idea de Riguzzi se dirigió a relacionar la baja propulsión del pulque más allá de la Ciudad de México, por lo que el Hidalgo “nunca avanzó en la parte más ambiciosa de su proyecto, la construcción hasta el puerto de Tuxpan”, ya que, para el autor, este puerto veracruzano no era considerado una prioridad para el gobierno mexicano como sí lo fue Veracruz y Tampico.

Por una parte, los intereses agrícolas del estado de Hidalgo demandaban la comunicación de sus principales comarcas productoras con el interior de la república, a fin de buscar allá nuevos mercados —el pulque, particularmente, revestirá su importancia a la llegada del ferrocarril—, y por otra los intereses mineros exigen la comunicación con la vía que une a la capital de la República con el puerto de Veracruz, por la cual se reciben para los minerales del estado grandes cantidades de sal, azogue, maquinarias, forrajes, madera, leña y otros artículos.

Ya desde entonces se advertía que el costo de los fletes del Ferrocarril Mexicano en torno al pulque era particularmente alto. A ello habría que sumar el transporte que de las fincas debían enviarse hasta la estación Ometusco y Apizaco, que eran las más cercanas a la zona pulquera de Hidalgo, que eran además los últimos puntos antes de llegar a la Ciudad de México. En la misma solicitud, Cravioto señalaba:

Los predios rústicos y muy principalmente los que están destinados al cultivo del maguey se encontraban depreciados y amenazados de completa ruina desde que se ha roto el equilibrio entre la producción y el consumo. Así, las vastas comarcas cuyo principal producto es el pulque no podrán salir de su actual postración mientras el ferrocarril de Pachuca a Cuautitlán y el de Cuautitlán al interior y Toluca no les abran mercados que la carestía y la lentitud de las comunicaciones ponen hoy fuera de su alcance.

Los anteriores argumentos fueron presentados por el gobernador Cravioto y no hubo objeciones al respecto. La propuesta presentada en octubre de 1878 no tuvo sustanciales modificaciones y en diciembre del mismo año fue sancionado. Una vez publicado el decreto, el secretario de Fomento, Vicente Riva Palacio, y el gobernador Cravioto fijaron algunas condiciones para la construcción de la vía. Entre estas destacaron que habrían de trazarse mapas por donde habría de pasar el ferrocarril previa autorización del Ministerio de Fomento

y que aun cuando los peritos de reconocimiento no llegaran a tiempo, esto no sería causa de retraso en la construcción. Lo interesante de los acuerdos, fue sin duda la presencia del puerto veracruzano de Tuxpan:

Art. 9. Si al terminarse la construcción del camino hasta Tulancingo, o antes, quisiera la empresa extenderlo entre Tulancingo y Tuxpam o viceversa, podrá hacerlo con arreglo a este contrato, con tal de que en cada año concluya por lo menos treinta y dos kilómetros. Este artículo será sometido a la aprobación del Congreso de la Unión.¹⁴³

Otro de las condiciones favorables fue que, si bien hubo ausencia de medios de transporte y comunicación, esto impidió las grandes competencias y la inversión a raudales; por tanto, los dueños de compañías, haciendas o ranchos reinvirtieron en sus negocios y evitaron gastos onerosos de capitales. Ejemplo de ello es que Mancera aprovechó la llegada de la electricidad y con ello intentaron modernizar sus equipos por lo que, en lo que respecta al Mineral del Chico, readecuó los sistemas de extracción y beneficio.

Cuando John Coatsworth mencionó al Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste lo hizo para ejemplificar el concepto de ahorros sociales, basado en los informes de Gabriel a la Secretaría de Fomento. Su compañía ferroviaria había ahorrado cantidades de dinero superior a los subsidios que recibía, por lo cual consideraba necesario aumentar las tarifas prudentemente y reducir los subsidios. De esta forma quedaron establecidas sus ideas respecto al ferrocarril al que más allá de verlo en un sentido de materialización del progreso, como lo había hecho su primo Soto Pastrana, buscó que pronto se llevaran a la práctica.

¹⁴³ “Contrato por los C. Vicente Riva Palacio, secretario de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y Rafael Cravioto, gobernador constitucional del estado de Hidalgo, para la construcción del ferrocarril”, POGEH, 23 de marzo de 1878, p. 1.

Como liberales, personajes como Fernando Soto y Gabriel Mancera vieron con buenos ojos la puesta en marcha de un ferrocarril interoceánico. Sólo que la realidad era distinta. Las inversiones fueron casi todas de carácter extranjero y la falta de condiciones, seguridad para los capitales y garantías institucionales, hicieron que estas se retiraran, lo mismo que los planes como el de comunicación interoceánica, letra muerta. Se dejó aislado por buen tiempo al Pacífico mexicano, nada interconectado entre sus diferentes poblaciones, con un kilometraje de vías muy reducido.

En el contrato de traspaso se condicionó que Mancera formara una empresa de construcción y explotación del ferrocarril desde cualquier tramo del ferrocarril de Veracruz a Pachuca y a Tulancingo a partir del mes de noviembre de 1880. Los gastos erogados por el gobierno habían de obtenerse a partir de la venta o hipoteca de la mina de Santa Gertrudis de Pachuca. Dado que el ferrocarril fue proyectado hacia Tuxpan, al gobierno estatal sólo le correspondía subvencionarlo en su paso por Hidalgo (Figura 9).

En el momento en que se efectuó el traspaso “a un particular”, es decir, a Gabriel Mancera, los promotores de la industria minera mexicana pronto señalaron su oposición. Esto se debía a la oposición de la Compañía Real del Monte y Pachuca al propio Mancera.¹⁴⁴ Referían en primera instancia que el bienestar de un Estado debería procurarse en razón del bienestar de la minería y lo sucedido en Hidalgo no era precisamente así, “el uno está en razón inversa del otros”, señaló el diario *El Minero Mexicano* en julio de 1883.

El desacuerdo no provenía de imponer los impuestos, entendidos por los redactores como una especie de retribución que hace el giro minero al estado como una forma de corresponder al desarrollo, prosperidad y ganancias mutuas. La crítica provenía en el

¹⁴⁴ Javier Ortega Morel, *Minería y ferrocarriles en la región de Pachuca y Real del Monte... op. cit.*, p. 141.

establecimiento de la vía férrea “cuya historia, sea dicho de paso, es una historia de imprevisión, de arbitrariedades y de desaciertos”, escribió el redactor con siglas S.R. Acusó una falta de premeditación con lo cual se veía al impuesto sobre productos mineros como una especie de compensación al préstamo exigido. Esto es, veían en el traspaso del ferrocarril a Mancera con censura pues el ferrocarril ya nada podía tener de provechoso, esto es, que de acuerdo con el redactor, los impuestos no iban a las arcas del estado sino a las de un particular.¹⁴⁵

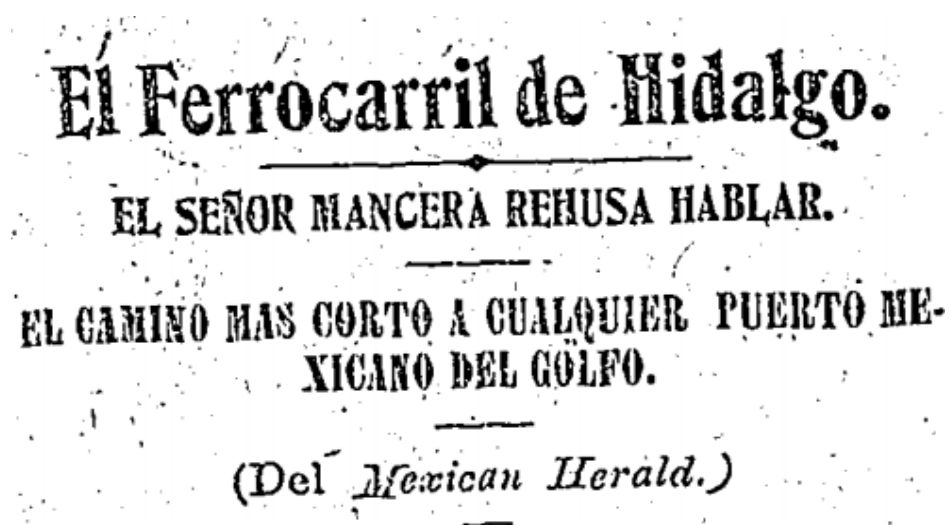


Figura 9. El Ferrocarril Hidalgo en una controversia. Se reconoce su vía como la más cercana al Golfo. *Diario del Hogar*, 1901

El responsable del traspaso, el gobernador Rafael Cravioto, solicitaba que aun en manos del capital privado, la secretaría de Fomento siguiera “[...] impartiendo a los ferrocarriles del estado la misma protección que hasta hoy ha dispensado, considerándolos como elemento de notoria importancia para la prosperidad [...]”. Mancera se enfrentaba ahora a un importante

¹⁴⁵ “La reforma minera y *El Eco de Hidalgo*”, *El Minero Mexicano*, 26 de julio de 1883, p. 253-256.

proyecto. “Asomado a la ventanilla del wagon —relata una cronista, a propósito de un viaje de la ciudad de México a Ometusco cuyo tramo formaba parte del ferrocarril Mexicano— trazaba con la mente sobre los montes y llanuras la vía del Ferrocarril de Hidalgo. Nos enseñó las etimologías de muchos nombres aztecas y seguía como el pensador, distraído y entregado a sus observaciones”. Gabriel Mancera fungía entonces como el gerente general. Había en el organigrama principal un ingeniero en jefe, un maestro mecánico, un superintendente y un mecánico. Mancera fue también representante de la empresa para celebrar los contratos y acuerdos ante el gobierno federal. Aunque el principal destino del Ferrocarril de Hidalgo era Tuxpan, el primer objetivo, inmediato, fue Pachuca (figura 10).

FERROCARRILES

— DE —



HIDALGO Y DEL NORDESTE

LOS trenes rápidos para pasajeros entre México y Pachuca recorren la línea cuatro veces al día, empleando **sólo 2 h. 45 m. en cada viaje**, sin transbordo alguno y con la mayor exactitud, tanto en las horas de salida como en las de llegada.

En virtud de los arreglos celebrados por esta Empresa con las de los Ferrocarriles del Desagüe, Mexicano de Veracruz, Interocéánico y Nacional Mexicano, pueden hacerse remisiones directas entre sus respectivas Estaciones sin que los interesados tengan que ocuparse de los transbordos en los puntos de conexión; expidiendo las Empresas talones directos desde el lugar de embarque hasta el de sual destino.

Gabriel Mancera, **Tomás Mancera,**
GERENTE GENERAL. SUPERINTENDENTE GERAL Y AGENTE DE FLETES Y PASAJEROS.

DIRECCION. CALLE DE CORDOBANES NUM. 1.
— MEXICO. —
Teléfono núm. 1,326.

atractiva forma

Figura 10. Anuncio de los Ferrocarriles de Hidalgo y del Nordeste, 1895.

En el proyecto trabajaban los ingenieros Velázquez de León, quién diseñó los primeros trazos, y Luis Salazar, quien habría de contribuir con sus escritos a la justificación del proyecto. Para 1883, el ferrocarril Hidalgo llegó a Irolo —lo cual acercaría las comunicaciones entre Pachuca y Puebla—, en las cercanías con el estado de México y hacia 1887, la capital Pachuca tendría su red interna de tranvías.

Las bondades del ferrocarril Hidalgo a la ciudad de Pachuca no tardarían en llegar. El gobierno del estado aprobó los planos para disponer que de la estación del Ferrocarril de Hidalgo salieran los tranvías hacia las tortuosas calles del centro para llegar a una de las principales haciendas de beneficio, la de Loreto, por lo cual la ciudad contaría con un ferrocarril urbano.¹⁴⁶ Con una visión optimista, la prensa nacional veía con agrado las distintas mejoras que se realizaban en la ciudad de Pachuca. Se hacía referencia a la instrucción pública, a la protección de las industrias, a la seguridad pública y al manejo de las finanzas. Así señaló la construcción de las vías férreas en la ciudad:

Actualmente se trabaja en la conclusión de la vía urbana de la ciudad de Pachuca, que recorriendo la mayor parte de las calles y tocando casi todas las haciendas de beneficio, a precios económicos, permitirá a las empresas mineras transportar los metales hasta el ferrocarril Hidalgo para exportarlos por las demás vías férreas y llevar fuera de la ciudad los desperdicios de las haciendas que aglomeradas en el río provocaban la inundación; y aumentará el tráfico en Pachuca.¹⁴⁷

Las condiciones climáticas, sin embargo, hicieron estragos casi de inmediato. En Pachuca, “la extraordinaria duración de las lluvias en el año próximo pasado” hizo que el río que atraviesa la ciudad de norte a sur interrumpiera los tramos de terracería ya construidos, lo que hizo retrasar un poco la entrega de los primeros cuatro kilómetros. En sus primeros trazos, el Ferrocarril de Hidalgo partió de las vías del Ferrocarril Mexicano, el México-Veracruz. Al finalizar la década de 1880, la empresa tuvo como objetivo comunicar al estado

¹⁴⁶ “Ferrocarril”, *El Tiempo*, 17 de febrero de 1887, p. 3.

¹⁴⁷ “Dos obras interesantes”, *Diario del Hogar*, 12 de noviembre de 1887, p. 2.

de Hidalgo con la Ciudad de México a través de Tizayuca-Teoloyucan, lo que en lo sucesivo se llamaría Ferrocarril del Nordeste y cuya estación saldría del barrio de Peralvillo, en la capital del país. A partir de entonces se denominó Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste, es decir, el primero administraba y construía el segundo.¹⁴⁸

Por supuesto, el más importante movimiento era el transporte de plata y oro. La llegada del ferrocarril habría de paliar una preocupación constante entre los empresarios mineros ya que las conductas de las barras de metales que eran conducidas hacia la capital del país o hacia la costa eran susceptibles de ser asaltadas en los caminos. La Compañía Real del Monte y Pachuca tenía, por ejemplo, un cuerpo de guardias. A la llegada del Ferrocarril de Hidalgo, el transporte de metal se hacía de manera íntegra por esta vía. El itinerario era de Pachuca a Irolo, estación donde cambiaba de tren, al Mexicano, en un lapso de siete horas.¹⁴⁹ La llegada de un ferrocarril a un centro minero, esperaba, sin duda, a que esta industria igualmente prosperara.

2.3 Las bonanzas de Arévalo

Luego del traspaso de la concesión del Ferrocarril de Hidalgo a Gabriel Mancera se concretó una ampliación de propiedades en Arévalo.¹⁵⁰ Al tiempo, fue reelecto nuevamente y ahí recibió el encargo de la comisión para la Ley Orgánica del artículo 13 de la constitución,

¹⁴⁸ Bajo el gobierno del entonces presidente Manuel González se dieron este tipo de concesiones para tender vías ferroviarias, aunque muchas de ellas, sólo sirvieron para recibir dinero, pero no construyeron nada:

1. Francisco M. de Prida, ferrocarril Nacional Interoceánico. 2. Sebastián Camacho y David Fergusson, ferrocarril de Sonora (Hermosillo-Nogales para enlazarlo con el ferrocarril Atchison-Topeka, Santa Fe). 3. Luis García Teruel, ferrocarril de Puebla-San Marcos. 4. Pedro A. González, ferrocarril de Pichucalco-Cosahuayapa (Chiapas). 5. Matías Romero, ferrocarril Meridional Mexicano. 6. Miguel Serrano, ferrocarril Puebla-Matamoros Izúcar. 7. Thomas Braniff del Ferrocarril Mexicano.

¹⁴⁹ Archivo Histórico CRDMYP, *Ferrocarriles*, registrador 1, 26 septiembre 1885, en Javier Ortega Morel, *Minería y ferrocarriles en la región de Pachuca... op cit.*, p. 188.

¹⁵⁰ *Ibidem* “Testimonio de las diligencias practicadas en la ampliación de propiedades en la Nueva Arévalo” fondo *Atotonilco*, serie *Relaciones Externas*, subserie: *Títulos*, vol. 66.

relativa a que nadie podría ser juzgado por leyes privativas ni tribunales especiales.¹⁵¹ Dado que su residencia se encontraba en la Ciudad de México, su hermano Miguel administraba las minas del Chico, al tiempo que denunciaba por abandono la existencia de otras como en los alrededores de Pachuca y Real del Monte.¹⁵² Esto puede explicarse dado que entre los accionistas más importantes de Arévalo se encontraban los hermanos Simón y Rafael Cravioto.¹⁵³ Al año siguiente, 1883, aparece nuevamente como senador por el estado de Hidalgo.¹⁵⁴ Dado que se avecinaba la reforma del artículo 124, relativo a la facultad de la federación para el gravamen de mercancías a importar y exportar, Gabriel Mancera y Rafael Cravioto son designados por el gobernador Simón Cravioto, para ser representantes del estado de Hidalgo en la conferencia convocada por la secretaría de Hacienda, y en abril de 1884 es designado para discutir el entonces nuevo código de minería.¹⁵⁵

Como el problema principal de Arévalo era la constante inundación, durante la década de 1880 los encargados técnicos se vieron precisados a señalar que el cañón principal estaba por inundarse completamente, por lo cual urgía como medida más importante el desagüe del tiro. A estos problemas con el agua se añadían las vías ferroviarias inconclusas entre las minas y las haciendas de beneficio donde además hacía falta una máquina y un molino.

Buena parte de la bonanza de Arévalo, llevaría a Mancera a tener un relativo éxito en la explotación de plata y por consecuencia, el manejo de su empresa, fue la poca competencia

¹⁵¹ “Elecciones”, *El Monitor Republicano*, 12 de julio de 1882, p. 4. “Crónica parlamentaria”, *El Siglo Diez y Nueve*, 20 de septiembre de 1882, p. 1.

¹⁵² “Minería”, *POGEH*, 18 de julio de 1882, p. 128. “Minería”, *Ibidem*, 28 de octubre de 1886, p. 688.

¹⁵³ “Minuta para un contrato de transacción y de arreglo entre las compañías de la mina de Arévalo y el socavón de Aurora, 23 de abril de 1883”, Archivo Manuel Fernando Soto Pastrana, Serie *Minas y ferrocarriles*, caja 13, exp. 1, f. 5.

¹⁵⁴ “Secretaría de Estado y del despacho de Gobernación”, *El Siglo Diez y Nueve*, 16 de mayo de 1883, p. 2.

¹⁵⁵ “La reforma del artículo 124 de la Constitución”, *La Patria*, 25 de agosto de 1883, p. 6. “Al vuelo. El gobierno nombró comisionado para discutir el nuevo código de minería que se expedirá próximamente para toda la república, al Sr. ingeniero D. Gabriel Mancera”, *La Voz de México*, 2 de abril de 1884, p. 3.

de las pequeñas empresas del distrito del Chico. Por principio de cuentas, gracias a la especulación y a los malos manejos de estas, las compañías no fueron numerosas como sí lo fueron en Pachuca o Real del Monte. Esto permitió una estabilidad asociada a una extracción casi ininterrumpida. La Negociación de Arévalo, tenía, con todo, la fortuna de situarse sobre la veta más rica de todo el Mineral del Chico.

Por su parte, las empresas de las compañías aledañas, al ser Arévalo la más estable y la más propositiva en la actividad extractiva, incrementó los trabajos de estas en la zona, sobre todo porque en Arévalo se beneficiaba el metal —tenía su propia hacienda de beneficio— y esto hizo que el auge por la plata de El Chico, aun con la depreciación de la plata, no decayera del todo.

De acuerdo con Núñez Altamirano, quien proporciona los costos del contrato para aviar La Aurora, el gasto fue alto para un tiro de mina pequeño y en malas condiciones. Este autor explica que el interés por La Aurora fue que, a través del túnel, el desagüe fuera más rápido ya que por entonces la mina de Arévalo se encontraba ruinoso y anegada. A través de Aurora, la empresa consideró que podía explotarse mejor la veta de Arévalo, y sobre todo en las partes detenidas. Había un sentimiento de optimismo.¹⁵⁶ Con esto, Gabriel Mancera, como miembro accionista de Arévalo, invitó a sus similares capitalinos a invertir en el avío de Aurora. Como los miembros de la empresa exploradora de las vetas de El Chico que su padre había formado, habían desertado, Mancera logró retenerla por medio de amparos. Obtuvo un préstamo con la directiva de Arévalo y en ese mismo año reinició los trabajos con la intención de ofrecerlo a dichos empresarios capitalinos.

¹⁵⁶ Núñez Altamirano, *Las pequeñas y medianas empresas mineras...*, *op. cit.*, p. 137.

Entre estos empresarios se encontraban miembros de la familia Escandón, quienes habían acumulado riquezas a principios del siglo diecinueve, producto, como otras tantas familias, del comercio local o ultramarino o de la especulación de la deuda externa. Pronto Gabriel y Ramón, quien había tomado las acciones de su padre Tomás, fueron acusados de que la participación de aquél era abusiva al cobrar deudas de manera exagerada. Además, como tenían que pagar también sus avíos en Arévalo, Ramón avió sus acciones a otro miembro, Pedro del Valle, y con ello evitar el pago que se requería para concluir el tiro de Aurora. Al descubrir su estrategia, Del Valle renunció al avío.

Como Gabriel no dejó su actividad política en la Ciudad de México, lo mismo que su hermano Ramón, la junta directiva determinó que era mejor contratar a Julián Mello, responsable de las obras de la compañía Real del Monte y Pachuca por tener una experiencia más amplia en el manejo directo de la empresa minera. Mello era experto en la explotación y exploración de diversos socavones; había logrado una bonanza en la mina Cuauhtimotzin desde 1868 y su principal encargo en Arévalo fue el de atender el desagüe. Ya dentro de la empresa, hizo ver que Gabriel cobraba un salario muy alto que no era proporcional a su participación en la administración. Los Mancera, Gabriel y Ramón, eran constantemente blanco de acusaciones toda vez que su papel al frente no era del todo formidable; esto se debe a que en cierto momento, los desagües, las obras imperfectas y la poca extracción de mineral, ellos alegaron dificultades económicas, aunque ellos tenían un presupuesto y salario, que como se dijo, era bastante alto.¹⁵⁷

El déficit administrativo de los Mancera se percibía en la contabilidad. Julián Mello detectó irregularidades en las liquidaciones. Las recomendaciones especulativas no eran

¹⁵⁷ *Ibidem*, p. 140.

tomadas en cuenta por él, así como decretó exhibiciones extraordinarias, obtenidas de las ganancias de los accionistas, para pagar los réditos del avío de Arévalo. Por otra parte, las entregas de mineral eran cada vez más moderadas, por la mala utilización del partido, que hizo que el gasto por el pago de jornales se duplicara, esto es, se estaba dando sobresuelo a los empleados, además de que en el proceso de beneficio de mineral se desperdiciaba mucho y esto no era tomado en cuenta por ellos. Los Mancera, preocupados por ver la administración lejos de sus manos, decidieron suspender los trabajos del socavón de Aurora y regresar su atención a Arévalo.

Una nueva etapa bonancible de Arévalo empezó a despuntar nuevamente hacia 1884. En las haciendas de San Francisco y de Orizaba —haciendas donde se trataban los minerales de Arévalo— se beneficiaron 2246 cargas de metal, de las cuales 1503 provenían de dicha mina.¹⁵⁸ Desde 1886 la mayor parte de los gastos fueron costeados por Mancera. El crédito a cargo de la compañía era de 600 mil pesos. Los trabajadores eran alrededor de 120 barreteros y para los trabajos de minas y haciendas, 200 empleados más. El jornal era de dos pesos diarios y el mínimo de 37 centavos.

En abril de ese año se fusiona en definitiva la Negociación de Arévalo con el Socavón de Aurora.¹⁵⁹ La primera acción de esta fusión fue en septiembre cuando Miguel Mancera, en su calidad de representante de la junta directiva, denunció ante la diputación de minería las aguas del río del Milagro, desde la mina de Rosario hasta la hacienda de Plan Grande y las aguas que salen del socavón de la mina del Torno “para llevarlas a la altura conveniente y utilizarlas en trabajos mineros, en el patio y oficinas del socavón de la Aurora”.¹⁶⁰

¹⁵⁸ “Metales beneficiados”, *La Patria*, 8 de agosto de 1884, p. 2.

¹⁵⁹ “Sección de avisos. Judiciales”, *POGEH*, 6 de mayo de 1886, p. 284.

¹⁶⁰ “Minería. Diputación de minería de Pachuca”, *Ídem*, 16 de septiembre de 1886, p. 592.

A la par, sus actividades políticas y de sociedad no cesaron. En ese año y en la elección de 1886, como ya le resultaba costumbre, volvió a ser electo diputado por el distrito de Atotonilco El Grande.¹⁶¹ Frecuentes eran sus apariciones en la prensa como donante de dineros para fundaciones como la del Casino Nacional o en la inauguración de escuelas para niñas donde previamente había otorgado apoyos económicos.¹⁶²

Con las nupcias de su hijo Tomás con Atilana Cravioto, hija del general Rafael Cravioto, gobernador del estado, más allá de resultar anecdótico el hecho, se refuerza la idea en torno al empresariado mexicano y los vínculos con el poder, ya que un matrimonio, estratégico, podría extender el radio de influencia de parentesco que permitiría a los hombres de negocios y políticos mantener su influencia y diversificar sus inversiones, asegurarlas o contraer nuevas.¹⁶³

Así como en la vida social, los aspectos filantrópicos y políticos no quedaron al margen. Máximo Obregón, otro altruista mexicano, estableció dos escuelas de enseñanza primaria en la plazuela de Santa María. Los señores Mancera y Luis Pombo donaron el uniforme para los niños, en tanto que las niñas recibieron máquinas de coser, útiles y ropa, así como un estandarte para identificar al colegio.¹⁶⁴ Siendo diputado presidente, Mancera firmó el decreto que acreditaba a Díaz como presidente reelecto por el periodo de 1888 a 1892.¹⁶⁵

Más tarde, en noviembre de 1888 se reportó una mejora en la extracción de metales en El Chico. Esto fue posible gracias al tiro de La Laguna, asentada sobre la veta de Arévalo.

¹⁶¹ “Noticias electorales”, *El Siglo Diez y Nueve*, 30 de julio de 1884, p. 2. “Elecciones federales de 1886. Cámara de diputados”, *El Partido Liberal*, 19 de agosto de 1886, p. 1.

¹⁶² “Lista de las personas que han tomado acciones anticipadamente para la fundación del Casino Nacional”, *Diario del Hogar*, 17 de octubre de 1886, p. 2.

¹⁶³ “Que sean muy felices”, *La Patria*, 10 de agosto de 1888, p. 3.

¹⁶⁴ “Tenemos a un amigo a quien queremos de una manera distinguida”, *La Convención Radical Obrera*, 16 de septiembre de 1888, p. 2.

¹⁶⁵ “Oficial. Secretaría de Gobernación. Es presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, el ciudadano Porfirio Díaz...”, *El Siglo Diez y Nueve*, 23 de octubre de 1888, p. 2.

En tanto, en la hacienda de San Francisco se probaron las nuevas maquinarias.¹⁶⁶ Hay que destacar, con lo anterior, que una de las cosas más notables que pueden situarse, es que, a pesar de las problemáticas enfrentadas por la compañía, los productos minerales de beneficio siguieron reportando buenas cantidades de plata, aun cuando los tiempos de la depreciación de la plata se mostraron en su etapa de mayor incertidumbre, lo cual, además no permeó en los ingresos de los accionistas. Sin embargo, a pesar de ello, la Negociación de Arévalo y Anexas se disolvió en 1889; una de las probables razones, como arguye Núñez Altamirano, fue el hecho de que Mancera haya otorgado mayor importancia de fuertes capitalistas a la empresa y esto generara enemistad con los inversionistas, en vista de lo cual, el control total de Arévalo quedó en manos de Mancera, quien, para no perderla del todo, y para efectos legales cambió de nombre la empresa como Compañía Metalúrgica de Atotonilco El Chico (Figura 11).¹⁶⁷ El objetivo de esta nueva empresa fue ampliar las actividades de extracción con las de exploración, beneficio y comercialización de metales preciosos; esta fue organizada en 1889. La junta del consejo de administración estuvo integrada por Gabriel y Miguel Mancera así como Natalio Sánchez y Martín de Yrigollen.¹⁶⁸

Una vez establecido un cierto periodo de bonanza en el terreno de la minería, era preciso volver al tema que también ocupaba a Gabriel, la continuidad de la línea del ferrocarril de Hidalgo más allá del altiplano de dicha entidad, esto es, comenzar a situar el ferrocarril en sitios de mayor altitud.

Para entonces, circularon varias noticias en las cuales los metales denominados rebeldes, como la plata y el manganeso, es decir, los que no podían procesarse bajo el método

¹⁶⁶ “La minería en Pachuca”, *El Municipio Libre*, 11 de noviembre de 1888, p. 2.

¹⁶⁷ Rubén Darío Núñez, *Las pequeñas y medianas empresas minera...*, *op. cit.*, p. 162.

¹⁶⁸ Archivo Histórico CRDMYP “Junta del Consejo de Administración” fondo *Atotonilco*, serie *Consejo de administración*, subserie: *Actas e informes*, vol. 58.

de amalgamación, debían enviarse a Europa para hacerlo, y en la región era demasiado costoso tratarlos, de tal forma que desde 1869 salieron de las entrañas hidalguenses minerales de alta ley con rumbo a Alemania e Inglaterra. Con la aparición de fundidoras en Monterrey, San Luis Potosí y Aguascalientes, los metales argentíferos se beneficiaron ya en el país y Pachuca se convirtió en una agencia de embarque de metales.¹⁶⁹ Entre tanto, en la región comenzaron a tenderse vías férreas subterráneas entre algunas minas y haciendas de beneficio y de manera paralela, hubo un sistema de cables aéreos a través de canastillas a modo de teleférico que conducían el mineral.

Otros productos de importancia para la minería fueron la madera y la leña. Al ser una zona boscosa la región de Pachuca y Real del Monte, había sitios propicios para la explotación de madera, usada principalmente al interior de las minas, aunque había regiones ya áridas como los alrededores de Pachuca. Por ello, tuvieron que buscarse otras regiones donde el Ferrocarril de Hidalgo logró abastecer de madera en las partes altas del Valle de Tulancingo, mientras que el Ferrocarril Central haría lo propio desde las inmediaciones de la hacienda de Cuyamaloya, punto intermedio entre el camino de Pachuca a Tulancingo. El uso de la madera y de la leña vendría a ocasionar la deforestación de las áreas cercanas ante la carencia de otros combustibles como lo fue el carbón mineral.

Además de los anteriores, la sal, el sebo y el mercurio también formaban parte de las cargas. La sal formaba parte del proceso de amalgamación de la plata; las salinas más cercanas eran las del lago de Texcoco, aunque también podían recibirse de Campeche o Peñón Blanco en San Luis Potosí. Con la entrada del ferrocarril, los precios de transporte de la sal disminuyeron. Por otra parte, la jarcia fue un producto traído de esta última entidad;

¹⁶⁹ Javier Ortega, *Minería y ferrocarriles en la región de Pachuca... op. cit.*, p. 190-192.

con ella se elaboraban canastos para transportar el mineral que se obtenía y conducirlo a las plantas fundidoras o a las haciendas de beneficio; asimismo se transportaban mechas, palas, cáñamos y sebo, con el cual se fabricaban las velas utilizadas en los túneles de las minas, aunque este no era precisamente enviado por el ferrocarril, lo mismo que el mercurio.

Abundante en Europa, el carbón mineral fue de uso muy importante para las máquinas de vapor. La carencia del carbón mineral en México también fue un problema que limitaría la actividad industrial. Cuando comenzó a construirse la línea de ferrocarril a Veracruz, se inició la libre importación de este material que habría de usarse a la minería y la industria en general. Sólo en la década de 1880 lograría aprovecharse el carbón proveniente de Estados Unidos y de Coahuila para las líneas locales de ferrocarril, como el Hidalgo. Por supuesto que el carbón tendría mayor rendimiento que el de la leña, pero su uso fue tardío en la región de Pachuca; si bien se consideraba al carbón un mejor combustible, este era más costoso.¹⁷⁰

Un elemento de importancia también para la minería fue la maquinaria. Durante los primeros años del México independiente, la maquinaria transportada desde Inglaterra pasó a lomo de mulas desde Veracruz hasta Real del Monte. Al llegar a esa población, estas eran armadas nuevamente. A partir de 1888 fue cuando el Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste la transportaría de la estación Irolo, entre Hidalgo y México, hacia Pachuca. Esto da una idea de la importancia que tuvo el ferrocarril con la minería. La región de Pachuca se vio especialmente favorecida por las líneas que confluían a esta como los ferrocarriles Hidalgo, Central Mexicano y Mexicano. Se reconocería que la línea del Hidalgo, por su servicio y organización era considerada como una de las mejores de México, además de resaltar que la

¹⁷⁰ *Ídem*, p. 202-203.

línea fue construida por capital mexicano. El ferrocarril permitió el manejo de materiales con mayor rapidez, economía y cantidad, a diferencia de lo que se hacía antes de su instauración.

La circulación de materiales de exportación provenientes de regiones más distantes. La minería tuvo un despunte en sus operaciones por lo que las nuevas aportaciones tecnológicas acrecentarían el proceso de industrialización. A eso habrá que sumar las iniciativas empresariales de la época, que, a pesar de los rezagos sociales, nunca se detuvieron.



Figura 11. Acción de la Compañía Metalúrgica de Atotonilco El Chico, 1898.
 Archivo Histórico CRDMYP, fondo Compañías Filiales o Subsidiarias

2.4 El Ferrocarril de Hidalgo llega a Tulancingo, puerta de la Sierra

Al principiar la década de 1890, el próximo destino, no menos importante fue la ciudad de Tulancingo. El tramo para comunicar a la segunda población en jerarquía para el estado de Hidalgo partió desde Tepa, se crearon las estaciones de Somoriel, derivado del inglés *some rail*, Las Lajas, Ventoquipa, Santiago, hoy convertido en el municipio de Santiago Tulantepec, y finalmente Tulancingo. El periodista michoacano Luis A. Escandón, periodista e historiador cercano al gobierno hidalguense de los Cravioto escribió:

Nadie recuerda haberse imaginado que la vía férrea llegara alguna vez a esta ciudad, ni aún después de que el ferrocarril Hidalgo había realizado su primer triunfo: la unión de Pachuca con Irolo. La empresa [...] ha luchado con infinitos obstáculos que han podido vencerse debido a esa inquebrantable fuerza de voluntad que caracteriza al señor ingeniero don Gabriel Mancera.¹⁷¹

La llegada de la locomotora “Tuxpan”¹⁷² a Tulancingo coincidió con una corrida de toros en dicha población por la suspensión de esta actividad en el Distrito Federal.

Tulancingo es una población risueña, que nace en la falda de una montaña, para ensancharse entre frescas arboledas, que mantienen un clima sano y refrigerante. Su aire es delgado pero no molesto. El comercio, si no es abundante, es el que pide el vecindario. Hay regulares hoteles, y fondas aseadas. Se enorgullece justamente con la obra arquitectónica de su parroquia, que realmente es buena [...]. La hospitalidad, la amabilidad, la galantería de sus habitantes, que no

¹⁷¹ “El Ferrocarril de Hidalgo”, *La Patria*, 22 de junio de 1893, p. 3.

¹⁷² Otra locomotora se nombró “Tembleque” en honor al fraile Francisco de Tembleque que llevó agua por majestuoso acueducto de Zempoala a Otumba en el siglo XVI y por cuyo arco principal se estableció la vía férrea.

escasean sus atenciones y sus bondades con todos los que allí llegan. [...] Agradecido y pesaroso me despedí de Tulancingo, pero con deseos de visitarlo para otra vez.¹⁷³

La llegada a Tulancingo sirvió de aliciente para lograr el cometido de llegar a Tuxpan. Pronto se estableció desde esta ciudad el ramal hacia Puebla y se intentó proyectar una vía hacia Querétaro a través de Cuautitlán o Teoloyucan. Se construyeron dos rutas, la primera desde la estación Ventoquipa hacia Beristáin y la segunda hasta la de Tortugas, en el municipio de Metepec.

2.5 Tampico o Tuxpan. Controversias con Richard Honey y otras competencias

La carrera por llegar al golfo de inmediato se elevó. La pretensión de Gabriel Mancera de llegar a Tuxpan despertó una competencia en algunos empresarios nacionales y extranjeros, ya que no se concretó a final de cuentas, por motivos financieros, la mayor parte. Conforme se avanzaba en la vía comenzaron a surgir diferencias respecto a los terrenos por donde habría de tenderse por lo que habrían de sumarse diferencias con los dueños de terrenos. Sucedió por ejemplo en 1882, en la hacienda de Santa Inés Amiltepec, del trayecto Pachuca-Irolo, en el distrito mexiquense de Otumba. El nuevo trazo pasaría por la arquería mayor de Tepeyahualco, —conocidos originalmente como Arcos de Zempoala y en la actualidad como Arcos de (fray Francisco) de Tembleque— y la hacienda de San Pedro Tochatlaco. La razón que atribuye Mancera es que el propietario de Santa Inés exageró los precios para la compraventa.¹⁷⁴

¹⁷³ F. A. “De México a Tulancingo”, *El Siglo Diez y Nueve*, 27 de junio de 1893, p. 2.

¹⁷⁴ “Modificaciones al trazo de la vía entre Pachuca e Irolo, solicitud de expropiación de terrenos del rancho de Santa Inés Amiltepec. 1882. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), *Ferrocarril Hidalgo y del Nordeste* (en adelante, FHYN), exp. 18/26-1, f. 1-5.

En la relación que hizo Coatsworth entre los puertos marítimos con los ferrocarriles, señaló que la carga al de Tuxpan menguó, tanto con la creación de otras líneas como por el repunte del de Tampico.¹⁷⁵ Lo que el autor buscó demostrar es que entre 1877 y 1882, siete de cada diez se transportaban a pie entre los caminos federales. En el ánimo de llegar al Golfo de México, conflicto hubo diversos conflictos de intereses con otras empresas ferrocarrileras. En estas se incluyen los ferrocarriles Ometusco-Tulancingo (camino de Tuxpan) y el Ometusco-Pachuca (camino de Tampico). De Ometusco salían las líneas del ferrocarril Mexicano hacia Pachuca o Tulancingo.¹⁷⁶

A continuación, se presentan algunos proyectos de ferrocarriles que si bien no se concretaron resultan clave para entender la idea de las competencias entre las empresas aun cuando no se previó que estas aglomeraban las mismas rutas; asimismo, sirve para presentar al Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste en relación con las compañías alternas a esta, pero con la misma intención de comunicar centro y golfo.

1885. El Ferrocarril Mexicano. Sea por la empresa británica que operaba, sea por los altos fletes que imponía o por el sentido mismo de competencia, lo cierto es que la empresa del Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste pretendía mostrarse como una mejor opción para comunicar el golfo de México con el centro del país. Y el Ferrocarril Mexicano fue el principal competidor. Así lo mostró el ingeniero Luis Salazar en su ensayo *Ferrocarril de México a Tuxpam. Datos para su construcción y estudio comparativo con el Ferrocarril Mexicano.*

¹⁷⁵ John Coatsworth. *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato... op cit.*, p. 29-30.

¹⁷⁶ *Ibidem*, p. 50-52. El trabajo de Coatsworth no relaciona directamente al Ferrocarril de Hidalgo con el trayecto que seguía y aún menos con la carga del ferrocarril en cuanto a los productos, sino únicamente a lo que significó la red ferroviaria mexicana al desarrollo del país. Esto motivó a otra serie de estudios publicados en fechas cercanas a la publicación de este trabajo.

Entre las principales ventajas que señaló para definir la ruta hacia Tuxpan, Salazar indicó el de la cercanía. El Ferrocarril Mexicano de Veracruz tenía una longitud en vías de 423 kilómetros, mientras que el Hidalgo proyectaba 354. La ruta hacia Tuxpan tenía la siguiente dirección: México, Tizayuca, San Agustín (entronque a Pachuca), Tepa, Singuilucan (el tramo de mayor altitud: 2585 m), Santiago, Los Reyes (último punto del Valle de Tulancingo), Huauchinango (comienza la sierra de Puebla), Xicotepec, San Marcos, Mesa de San Diego, Tihuatlán y Tuxpan, estos últimos ya en las costas veracruzanas.

En primer lugar, el autor enunció las ventajas agrícolas de extender el consumo del maguey, el pulque y la cebada en otras latitudes. De Tulancingo resaltó su posición geográfica como “centro de depósito para las producciones de las sierras de Tuxpam y Tampico”. La importancia de esta población radicaba no sólo en lo agrícola sino también en que ahí llegaban el carbón de piedra y el petróleo, productos ferrosos de la sierra de Zacualtipán. Asimismo, las fértiles tierras y la concurrencia de productos textiles en Tulancingo la hacían un enclave bien posicionado para surtir efectos en la región minera de Pachuca.

Al describir la ruta que pasa de Huauchinango a Xicotepec, destacó la presencia de maderas que en mucho servirían para los durmientes, así como el tipo de rocas existentes, sobre todo basalto y caliza. Actividades como la caza, la pesca y la ganadería también encontrarían beneficio, a decir de Salazar. El costo del ferrocarril, sería la cuarta parte del que se utilizó en el de Veracruz, en términos de mano de obra, maderas, excedente de combustibles, aguas en abundancia, pendientes suaves y sin necesidad de importar de Inglaterra el carbón como lo hacía el Mexicano. Ya desde 1874, Mancera opinaba al respecto: “[...] absurdo de que los frutos nacionales que se embarquen en Veracruz con destino a

Matamoros o al Progreso, tengan que pagar al ferrocarril mayor flete que los consignados a Nueva York, a la Habana o a Liverpool.”¹⁷⁷

Para Mancera, la actitud arbitraria y caprichosa de la empresa del Ferrocarril Mexicano radicaba en los fletes. Por ello, hacia 1890 el Hidalgo redujo su costo y el del pasaje —con la condición de ser solamente en pasaje ida y vuelta— en su trayecto de México a Pachuca. Esto motivó a que el tráfico en el Hidalgo aumentara.¹⁷⁸

Sin embargo, no todo parecía positivo, sobre todo en cuanto a la exportación de vainilla, uno de los principales productos de la zona selvática veracruzana. Entre 1881 y 1882, por ejemplo, los años en que comenzaban a construirse las primeras vías del Hidalgo, Tuxpan embarcaba más vainilla que su principal competidor, Veracruz. El alto precio de este producto acrecentó el valor del comercio en Tuxpan. En tanto que Papantla se perfilaba como el más importante productor de este producto, en Estados Unidos empezaron a interesarse por él. Anteriormente, su puerto de salida era Veracruz y de ahí hacia Europa. Ante el interés de los estadounidenses, Veracruz y Tuxpan comenzaron a disputarse la vainilla:

Llama la atención la continua competencia entre Veracruz y Tuxpan por exportar la vainilla de Papantla. En igualdad de condiciones, *caeteris paribus*, Tuxpan habría tenido una gran ventaja debido a su mayor proximidad [...]. Evidentemente la realidad fue otra, lo que sugiere que a pesar de la diferencia en costos de transporte, exportar por Veracruz mantuvo ciertos atractivos. La clave aquí es la infraestructura de los negocios, por ejemplo, las redes crediticias, las relaciones entre comerciantes, las facilidades aduanales y portuarias, y la confiabilidad de las

¹⁷⁷ “Discurso pronunciado en el Congreso de la Unión impugnando el convenio celebrado el 15 de marzo de 1872 entre el ministro de Fomento y la empresa del ferrocarril de Veracruz, en la sesión del 11 de diciembre, por el C. Gabriel Mancera, diputado suplente por el distrito de Huauchinango”, *El Siglo Diez y Nueve*, 28 de marzo de 1874, p. 3.

¹⁷⁸ “Nada más justo”, *La Patria*, 25 de diciembre de 1890, p. 3.

transacciones [...]. Por tanto, varios factores, y no sólo el costo del transporte, habrían de definir por dónde se exportaba, y en esas circunstancias Veracruz tenía al parecer mucho más que ofrecer. Lo mismo quizá sucedió con otros productos *vis à vis* Tampico.¹⁷⁹

Con este panorama, Luis Salazar ponía su esperanza en que la baratura de fletes en Tuxpan aumentara el tráfico de exportación de producto hacia Europa y Estados Unidos. Por citar un caso, puso el ejemplo del café: “México produce el mejor café del mundo, y sus costas son capaces de proveer todo el consumo de los Estados Unidos”.¹⁸⁰ Prosiguió diciendo que las calenturas y fiebres en Tuxpan no son tan malignas, “el vómito, esa enfermedad tan terrible en Veracruz, en Túxpam no da absolutamente”.¹⁸¹ Por todo ello, Salazar vio la conveniencia de que a la par del ferrocarril se construyera también un buen puerto para la comodidad de la carga, descarga de todos los productos que vinieran del mar a tierra y viceversa.

1889. El Ferrocarril Pachuca-Zacualtipán-Tampico. Otra fuerte competencia del Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste fue el Ferrocarril Pachuca-Tampico de Richard Honey (Figura 12).¹⁸² Ya afianzado el proyecto de Mancera en el Valle de Tulancingo, el empresario inglés Richard Honey obtuvo hacia 1889 la concesión para unir la Ciudad de México con Tampico, vía Pachuca-Ferrería de Apulco-Huayacocotla-Zacualtipán y finalmente llegar a Tampico.¹⁸³ Para 1899, diez años después, setenta kilómetros de vía ancha recorrían las cercanías de Las Lajas, en la parte alta del Valle de Tulancingo a la estación de Apulco, unos

¹⁷⁹ Emilio H. Kourí, “La exportación en Tuxpan, 1870-1900”, en Antonio Escobar Ohmstede y Luz Carregha Lamadrid (coordinadores). *El siglo XIX en las Huastecas*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, El Colegio de San Luis, 2002, p. 319.

¹⁸⁰ Luis Salazar, *Ferrocarril de México a Túxpam...*, *op. cit.*, p. 27.

¹⁸¹ *Ibidem*, p. 29.

¹⁸² Javier Ortega Morel, “Ricardo Honey, industrial y promotor ferroviario en el estado de Hidalgo durante los últimos años del siglo XIX e inicios del XX”, en *V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 2002, p. 371-378.

¹⁸³ “Trabajos ferrocarrileros en el estado de Hidalgo”, *El Municipio Libre*, 15 de diciembre de 1889, p. 2.

cuantos kilómetros delante de la estación Tortugas, y los otros veinte kilómetros partían de Tulancingo a la estación Trinidad, en los límites con Puebla. La pretensión de Honey era cruzar las vías del Hidalgo por el lado de Las Lajas, y el Mexicano por el lado de Tepa. La llegada a Tampico le supondría comunicarse con el Central Mexicano, que llevaba de Tampico a San Luis Potosí y al Bajío.¹⁸⁴

Si bien durante la trayectoria de las distintas líneas eran comunes los cruzamientos como con el ferrocarril del Desagüe, con el tramo Ometusco-Pachuca, Tepa-Somoriel, la condición que ponía Mancera era que los cruceos fueran de las mismas características que los que su ferrocarril usaba.¹⁸⁵

El Ferrocarril Central Mexicano era en un principio la empresa concesionaria del Pachuca-Tampico o también llamado línea de la División del Pánuco, establecido a partir de agosto de 1889, que partiría de la estación Lechería, al norte de Ecatepec, para llegar a la estación Tamós de la ruta Chicalote-Tampico, con ramales a Pachuca, Zacualtipán y Apulco, en la municipalidad de Metepec, Hidalgo.¹⁸⁶

Esta línea habría de beneficiar la comarca minera de Pachuca, así como los depósitos ferrosos de Zacualtipán. La primera dificultad se presentó cuando el proyectado ferrocarril buscaba entrar por el lado sur de la sierra de las Navajas, en el municipio de Singuilucan, si bien más económico “pero absolutamente de ninguna utilidad pública puesto que atravesará por comarcas que están ya ampliamente servidas por el Ferrocarril de Hidalgo”.¹⁸⁷

¹⁸⁴ “Ferrocarril de Pachuca a Tampico”, *El Contemporáneo*, 14 de marzo de 1899, p. 3.

¹⁸⁵ “Cruzamiento con el ferrocarril de Hidalgo en el kilómetro 39. 1890”. AGN, *Ferrocarril de Ometusco a Pachuca*, 101/11-1, f. 1 y 3. “Cruzamiento con el ferrocarril de Hidalgo en el kilómetro 20. 1890.” *Ibidem*, 101/12-1, f. 4-5.

¹⁸⁶ “Contrato que reforma al de 7 de julio de 1906”, AGN, *Ferrocarril de Pachuca, Zacualtipán y Tampico*, exp. 93/4-1, f. 2.

¹⁸⁷ “Contrato que reforma el de 7 de julio de 1906”, AGN, *Ferrocarril de Pachuca, Zacualtipán y Tampico*, exp. 93/5-1 f. 3.

Con capital británico, la empresa de Honey, pretendía alcanzar un objetivo que ya se había trazado Mancera, por lo menos en el estado de Hidalgo, lo cual les trajo competencias innecesarias, según los dictámenes. En todo caso, señalaron vecinos y asambleas municipales de varios ayuntamientos, era mejor que la línea de Honey pasara al norte de la sierra de las Navajas para comunicar con un tren las municipalidades de Omitlán, Huascalzoya, Acatlán, Atotonilco el Grande, Mineral del Chico y Real del Monte.¹⁸⁸

Sin embargo, para Honey, este trazo resultaría más costoso, por lo cual decidió proyectarla por Cuyamaloya, al sur de la sierra de las Navajas y por la comunidad de Pachuquilla, al oriente de Pachuca.¹⁸⁹ El hecho de estar cerca de las vías del Hidalgo supuso para Honey y Mancera una serie de diferencias respecto a los cruzamientos entre dichas vías, ya que este último las consideraba peligrosas porque entre vías, los ángulos eran muy agudos, además de proyectar los cruzamientos en curvas y porque estos ferrocarriles tenían diferentes medidas, una ancha y otra angosta. El punto de conflicto era Paxtepec y Huajomulco, al poniente de Tulancingo. Mancera no estaba dispuesto a modificar su línea argumentando lo oneroso que resultaría, ya que los mayores gastos recaían sobre su línea y no la de Honey, además de que consideraba que la infraestructura de la línea de Tampico no era de tanta importancia.¹⁹⁰ Mancera no se sintió obligado a hacer modificaciones “que la perjudiquen para beneficiar a otra empresa”.¹⁹¹ En cambio, Manuel Velázquez de León señaló que el Ferrocarril Pachuca-Tampico, con o sin incidentes como este, habría de construirse y aventuró a decir que “dicho ferrocarril ofrecía más esperanzas de terminarse pronto que el

¹⁸⁸ *Ibidem*, f. 4v.

¹⁸⁹ *Ibidem*, f. 21.

¹⁹⁰ “Aprobación del trazo de los primeros 20 kilómetros. 1890-1891.” AGN, *Ferrocarril de Pachuca, Zacualtipán y Tampico*, exp. 93/23-1, f. 49.

¹⁹¹ *Ibidem*, f. 52.

Ferrocarril de Hidalgo”, así como señaló que este último puso más dificultades que soluciones ya que, como bien lo sabía Mancera, los cruzamientos entre vías eran inevitables.¹⁹²

Todo lo anterior orilló a pensar que debían fusionarse ambas empresas para evitar estas diferencias. Llegó a especularse inclusive que Honey era concesionario del Hidalgo y que estaba próximo a venderlo a un sindicato inglés, lo cual fue desmentido por la prensa de inmediato.¹⁹³ Fue hasta 1898 que se presentó una modificación al proyecto para cruzar las líneas férreas del Pachuca-Tampico con el Hidalgo y del Nordeste en Tulancingo.¹⁹⁴

En el paralelismo de vías, Mancera veía una división de público en un tráfico poco saturado e insuficiente por lo que consideraba innecesario que el gobierno apoyara dos proyectos que disputaban un mismo espacio, el valle de Tulancingo. Honey defendió el paralelismo, lo vio natural, puesto que ambos pretendían el mismo destino, el golfo. Sin embargo, Honey se deslindó:

[...] y si el Ferrocarril de Hidalgo ahora se queja de que la vía de Tampico va paralela con él desde Tulancingo, suya es la culpa, porque habiendo encontrado hechas mis terracerías en aquella región, quiso construir al lado de ellas, al grado de invadir mi propiedad, en una extensión de cerca de medio kilómetro entre Tulancingo y Sototlán, sin mi consentimiento, sin mi previo permiso y sin pagarme la indemnización correspondiente.¹⁹⁵

¹⁹² *Ídem*, 53 v.

¹⁹³ “El Ferrocarril de Hidalgo”, *El Continente Americano*, 28 de noviembre de 1899, p. 1. “Hidalgo”, *El Tiempo*, 30 de noviembre de 1899, p. 1.

¹⁹⁴ “Traspaso de la concesión a México, Tampico and Gulf Railway Company. 1901”. *Ferrocarril de Pachuca, Zacualtipán y Tampico*, exp. AGN, 93/3-1 f.1.

¹⁹⁵ “Reformas a los contratos de concesión y trazos de vías. 1898.” AGN, FHYN, exp. 18/83-1, f. 13.

Mancera no hizo mención de haber pagado lo que Honey exigía. En tanto, al señalar Mancera que dos líneas eran innecesarias, Honey respondió que “dos valen más que uno” y que el monopolio no hacía bien, mucho menos al progreso. Para ello pone de ejemplo el caso de Veracruz: si el ferrocarril al puerto ya existía, fue porque se construyó el Interoceánico. Un solo camino férreo, apuntó Honey, era insuficiente. Mancera por su parte enfatizó que con el hecho de emplear mexicanos había un blindaje a los extranjeros. Como Honey lo era, este replicó:

[...] en el concierto del trabajo honrado, no hay nacionalidad [...]. Examínese, una por una, las obras materiales más importantes del país, todas sus industrias, y en ellas se descubrirá el contingente extranjero [...], y en fin, [en] el magnífico crédito de México” [...]. Que el ferrocarril de Tampico, se construya o no, por un mexicano ¿por qué ha de influir eso en su prosperidad?¹⁹⁶

En apariencia, pronto limaron asperezas para llegar a acuerdos. La solución más pronta fue de desviar unos cuantos kilómetros los trazos de las respectivas líneas. El Ferrocarril de Hidalgo dejaría libre la vía hacia el norte de Tulancingo, en Sototlán, para dejar que el Pachuca-Tampico continuara por ese lado. En tanto, el Hidalgo retomaría el rumbo ya no desde Tulancingo sino desde el poblado de Ventoquipa, que estaba al sur, para llevarlo hacia Beristáin, hasta donde llegó definitivamente, en el estado de Puebla.

Por otra parte, a final de cuentas, Honey vendió en 1901 el ferrocarril Pachuca-Zacualtipán-Tampico a dos compañías estadounidenses, la Mexico, Tampico and Gulf

¹⁹⁶ *Ídem*, f. 16.

Railway y la Mexican Gulf Construction Company.¹⁹⁷ Esto, sin embargo, no tuvo verificativo por lo cual la línea quedó en manos del Ferrocarril Central Mexicano en 1902. Sólo alcanzaría a llegar a la estación Trinidad, que a partir de 1906 se llamaría estación Honey, y que hoy se llama en la actualidad Chila Honey, Puebla.¹⁹⁸



Figura 12. Richard Honey, ca. 1910. Fototeca Nacional, fondo Casasola.

El Ferrocarril de Apan a la barra de Cazones. Esta tercera línea de ferrocarril habrá de tratarse también porque de haberse concretado, pudo ser una competencia directa del Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste en el intento por llegar primero al golfo de México. La

¹⁹⁷ “Traspaso de la concesión a México, Tampico and Gulf Railway Company. 1901”. AGN, *Ferrocarril de Pachuca, Zacualtipán y Tampico*, exp., 93/3-1 f.1.

¹⁹⁸ “Cruzamiento y localización de un muelle en el río Pánuco”. *Ibidem*, exp. 93/25-1 f. 18.

idea era que dicho ferrocarril partiera de un punto del ferrocarril Mexicano, que atravesara la sierra de Puebla y llegara a la barra de Cazones, denominándose “Ferrocarril de Apam y sierra de Puebla al golfo mexicano”, cuyos concesionarios fueron Rosendo Márquez y Manuel María Arrijoja, este último, agiotista desde tiempos del presidente Comonfort. Los puntos a los que podía llegar este ferrocarril eran Tuxpan, Nautla o Barra de Cazones y debía concluirse en diez años. Márquez y Arrijoja, vecinos de Puebla, en su proyecto original señalaban que el tren partiera de Apizaco hacia Tlaxco, Tlaxcala con rumbo de Chignahuapan y Huauchinango, del estado de Puebla.¹⁹⁹

Las ventajas eran similares a las propuestas por el Ferrocarril de Hidalgo: explotación de los productos de la región “desconocidas en el extranjero” y una fácil y pronta comunicación con diversas capitales de la república y la capital misma de ella. Al final de cuentas, si bien se autorizó en 1891, se convino que el ferrocarril no partiera de Apizaco sino de Apan, en el estado de Hidalgo. El proyecto no se llevó a cabo porque los concesionarios no hicieron un depósito de cincuenta mil pesos, por concepto de contribución a la deuda pública, al Banco Nacional de México; el contrato de concesión caducó por no pagarse a tiempo, cosa que sucedió en 1893, a pesar de que un año antes se les había concedido una prórroga de seis meses más debido a que los estudios de reconocimiento —que concluían que el ferrocarril llegara a Tuxpan, finalmente por ser un puerto de altura— no se llevaron a cabo por la abundancia de lluvias en la sierra.²⁰⁰ Por ello, este ferrocarril no representó una competencia con el Hidalgo y del Nordeste aunque tuvieran el mismo punto de llegada.

¹⁹⁹Contrato con el Gral. Rosendo Márquez y el Lic. Manuel M. Arrijoja para su construcción. 1890-1891.” AGN, *Ferrocarril de Apam a la barra de Cazones*, exp. 136/1-1, f. 1-2.

²⁰⁰Caducidad de la concesión. 1893”, *ibidem*, exp. 136/2-1, f. 1. “Contrato para la ampliación de plazos. 1892”. *Ibidem*, exp.136/3-1, f. 2.

El Ferrocarril de Ometusco a Tulancingo. En menor medida, esta línea también representó una competencia para el Hidalgo y del Nordeste. El Ferrocarril Ometusco-Tulancingo fue pensado para comunicar de manera directa a esta última población con la línea del Ferrocarril Mexicano, por ende, con la Ciudad de México, y evitar así el paso por la ciudad de Pachuca, que era la ruta del ferrocarril Hidalgo y del Nordeste. Los concesionarios Pedro Serafín Azcué y Agustín M. Lazo, avecindados en Tulancingo, exponían con fecha de noviembre de 1889 ante la Secretaría de Fomento

Que las necesidades del progresivo tráfico de las fincas de campo situadas en la zona comprendida entre Ometusco y Tulancingo, vienen reclamando con creciente urgencia el establecimiento de una vía directa o comunicación, así para llevar a centros de consumo, ahora para ellos de difícil y tardío acceso, los productos agrícolas en aquellas recolectoras para favorecer el movimiento de pasajeros entre Tulancingo, ya importante población del estado de Hidalgo, con esta capital, movimiento en la actualidad menor de lo que debía ser, por la necesidad que hay de dar una inmensa vuelta tornando por Pachuca.²⁰¹

Los solicitantes habrían mandado un plano a la Secretaría de Fomento para su aprobación. El dictamen de respuesta señala en los siguientes términos

[...] que la línea que se pretende no tiene razón de ser porque según las configuraciones del terreno su localización tiene que ser necesariamente paralela, casi desde su principio hasta Tulancingo, al Ferrocarril Hidalgo y en una gran parte también a la línea que de Ometusco construirá a Pachuca el Ferrocarril Mexicano [...]. Parece a la sección extemporáneo el

²⁰¹ “Contrato con los Lics. Pedro Ascué y Agustín M. Lago para su construcción. 1889-1890.” AGN, *Ferrocarril de Ometusco a Tulancingo*, exp. 115/1-1, f. 4.

proyecto de la nueva línea, tanto más, cuanto el ferrocarril de Hidalgo tiene que hacer un servicio directo entre Tulancingo y México [...]. La importancia y suficiencia de la línea entre esta capital y Tuxpan, perteneciente al repetido ferrocarril de Hidalgo, son notorias para la localidad de que se trata [Tulancingo].²⁰²

De esta forma, el Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste no tuvo un competidor directo respecto a comunicar Tulancingo. Por sí mismo, señala el dictamen, era más que suficiente para absorber el tráfico de la capital mexicana a esa región, por lo cual hasta entonces habría de mantenerse como la única línea alimentadora a las partes más al norte del estado de Hidalgo.

Al año siguiente, 1890, los señores Lazo y Azcué lograron hacer modificaciones y obtener el contrato de concesión. Sin embargo, tal como sucedió con el ferrocarril de Apan, a la barra de Cazones, no hicieron el depósito solicitado —aunque con un costo menor que el de Apan, cinco mil pesos— por lo cual la concesión quedó caduca en 1891. Pareciera como si este ferrocarril hubiera estado destinado a no lograrse por lo que el Hidalgo y del Nordeste mantuvo su supremacía. A diferencia de Honey, que encontró una dificultad en lo geográfico, estos concesionarios argumentaron problemas financieros debido a las depreciaciones de la plata y la falta de confianza del capital extranjero.²⁰³

2.6 El túnel Nepton, ingeniería al servicio de las minas

Aquí se plantea la historia de uno de los trabajos ingenieriles que más resaltaron en Gabriel Mancera como empresario e ingeniero de minas: la construcción del túnel Neptón. El túnel,

²⁰² *Ibidem*, f. 5-6.

²⁰³ *Ibidem*, 115/2-1, f. 4.

cuyo nombre fue tomado de Neptuno “dios del agua” y Plutón “dios de las grandes profundidades”, fue concebido para drenar las aguas entre Atotonilco el Chico y Pachuca. La idea de esta obra era el aprovechamiento del agua para la generación de energía eléctrica en aquel poblado.

Los trabajos del túnel de Neptón significaron para Gabriel un momento de máxima concentración en el proyecto lo que orilló a él y su familia a dejar de lado otros asuntos. En 1889 había participado de las honras fúnebres al originario de Guelatao donde aparecía como representante del estado de Hidalgo.²⁰⁴ Sus trabajadores del ferrocarril contagiados del ánimo filantrópico donaron al hospital de Pachuca “cincuenta frazadas de buena clase y ciento cuatro sábanas de manta”.²⁰⁵ De manera consecutiva es electo de nueva cuenta en ese año²⁰⁶ y al siguiente, 1891, forma parte, como vocal, del Comité Patriótico Liberal encargado del homenaje a Benito Juárez.²⁰⁷ Fue en ese año que se proyectó la construcción del túnel.

Los Mancera, de manera paulatina, dejaron el negocio de los textiles. En ese año vendieron La Esperanza al Ramón Balmori Peláez. Al momento de la venta su hermano Miguel San Vicente, seguía como accionista de otra fábrica textil, la San Luis.²⁰⁸ Gabriel dedicó mayor atención a las labores filantrópicas. El asilo de ancianos de María Santísima de Guadalupe fue también beneficiado con los donativos económicos de Mancera; otros donantes fueron Manuel Fernández del Castillo, Félix Cuevas y Joaquín García Icazbalceta. El establecimiento en cuestión fue puesto en marcha por las hermanas Enriqueta y Ernestina Larráinzar en las cercanías de la villa de Guadalupe. El asilo estaba destinado para hombres

²⁰⁴ “Para honrar al Sr. Juárez”, *El Nacional*, 12 de julio de 1889, p. 2.

²⁰⁵ “Donativos”, *Diario del Hogar*, 20 de abril de 1890, p. 2.

²⁰⁶ “Noticias electorales”, *La Patria*, 16 de julio de 1890, p. 2.

²⁰⁷ “Organización definitiva del Comité Patriótico Liberal”, *Diario del Hogar*, 25 de junio de 1891, p. 3.

²⁰⁸ “Fomento. Año de 1891. No. 20. Contiene las planillas que llenaron los dueños de fábricas de hilos existentes en este distrito para dar cuenta al gobierno”. Archivo Histórico María Luisa Ross Landa. Tulancingo de Bravo, Hgo., Gobierno: *Industria y comercio*, caja 1, exp. s/n.

y mujeres ancianos, fueran mexicanos o extranjeros. Las señoras Larráinzar prometieron publicar la lista de personas que hicieran donativos y comentaban al respecto: “[...] que las distinguidas colonias española, francesa, alemana y norte-americana, residentes de nuestra capital, así como nuestro comercio nacional, nos tenderán una mano amiga en esta empresa, y unidos todos, muy pronto podremos inaugurar este plantel de beneficencia, que tan útil debe ser a la sociedad”.²⁰⁹

Con estas actividades en la Ciudad de México, podía haber condiciones para volver al Mineral del Chico y centrarse en el proyecto de abrir el túnel Neptón. A comienzos de esa década, la mina de Arévalo se hallaba explotada del nivel de las aguas hacia arriba, lo cual, sin embargo, generaba ya varias utilidades. Nuevamente se precisó, de acuerdo con reportes de la prensa, que el desagüe aumentaría más la productividad de la mina.²¹⁰

Mancera, de a poco, se haría de varios terrenos aledaños a las minas pues hacia 1896 compró el terreno de la falda norte del cerro de Arévalo.²¹¹ Arévalo reactivó la vida social y económica de El Chico: se construyó un camino más amplio, se donó un reloj y se restauró el templo católico del lugar, así como se instalación plantas eléctricas para aprovechar la energía hidráulica. Prueba de ello es la hacienda Plan Grande. En ese año, ante lo insuficiente que resultaba el beneficio de plata en la hacienda San Cayetano, se planteó que Arévalo contara con una nueva planta o de lo contrario, tenía que desecharse.

La propuesta, suscrita por un accionista de la Junta Directiva de Arévalo de apellido Manríquez, señaló como condiciones que hubiera corrientes de agua, cerca de la mina y con capacidad de colocar un ferrocarril para economizar el flete de las cargas de metal, suficiente

²⁰⁹ “Asilo para ancianos”, *El Monitor Republicano*, 17 de junio de 1892, p. 1.

²¹⁰ “Noticias generales”, *El Economista Mexicano*, 8 de febrero de 1890, p. 5.

²¹¹ “Expediente de restitución de tierras, promovido por los vecinos del pueblo denominado El Puente, municipio de Atotonilco el Chico”, POGEH, 1 de septiembre de 1922, p. 1.

patio para el beneficio con azogue o mercurio. Sin embargo, dicha propuesta estaba consciente en que el terreno tan accidentado lo impedía, aunque, por otra parte, encontraron en el cercano mineral de Capula, la hacienda de Plan Grande, construida desde la época virreinal y que reunía los caudales de los arroyos de Tetitlan, El Milagro y El Puente. El documento en cuestión proponía comprar esta hacienda con el veinte por ciento del producto obtenido en Arévalo, 465 pesos, para cubrir un total de 18 mil pesos y además, el costo de reparar algunas de sus instalaciones.

La hacienda de beneficio, resultaba de gran utilidad. Si se encontraban abastecidas de metal y aun de escombros, podía aprovecharse lo más posible las cargas de metal (Figura 13). La mayor parte de las ganancias de la empresa minera de El Chico provenía de las haciendas de beneficio puesto que la maquila de metales, a pesar de sus altos costos de producción, podía retribuirse gracias a que los pequeños mineros llevaban sus propios metales para beneficiarlos ahí, de tal forma que aquella compañía que no poseía haciendas, se convertía en clientes cautivo. A los costos de refinación también podían cobrarse los gastos de desagüe, instalación y reparación de maquinaria, por lo cual la hacienda de beneficio generaba utilidades y proporcionaba liquidez a la empresa dueña de ella. El equilibrio financiero de empresas como Arévalo, dependían de ellas y esto hizo costeable la refinación de la plata. Por tanto, la compañía no se dedicaba solamente a la extracción de mineral; la visión empresarial estuvo enfocada en extender las ganancias por lo que el capital erogado se reinvertía lo cual aseguraba su permanencia.²¹²

²¹² Rocío Ruiz de la Barrera, “La empresa de minas del Real del Monte...”, *op. cit.*, p. 313. Esto corresponde al caso concreto de la compañía de Real del Monte, aunque es probable que haya sucedido una operación similar con las minas de El Chico.

La apertura de Neptón a Gabriel Mancera abrir una mina más, la mina Plutón.²¹³ Las redes establecidas entre mineros del país le permitía conocer otras compañías e incluso formar parte de ellas, tal y como en Coahuila y en el estado de México donde formó parte del comité honorario de la Asociación de Mineros de Zacualpam, México.²¹⁴



Figura 13. Entre las zonas boscosas se encontraban las instalaciones mineras de Arévalo. Hacienda de beneficio Plan Grande, ca. 1920. Fondo: Archivo Histórico CRDMYP.

El principal proyecto de la Metalúrgica de Atotonilco El Chico, y por extensión de las minas del distrito de Pachuca, estaba cifrado en la prosecución del socavón Neptón, hasta cortar la veta de Arévalo, teniendo entonces un campo de exploración y explotación bastante extenso.

²¹³ “Big drainage tunnel”, *The Mexican Herald*, 5 de febrero de 1908, p. 11. “Agencia de Minería en Pachuca”, *POGEH*, 28 de noviembre de 1908, p. 6.

²¹⁴ “Daily mining world”, *The Mexican Herald*, 15 mayo 1910, p. 11.

La meta era llegar a los 850 metros de profundidad. Se confiaba en que las vetas aumentarían su producción sobre todo desde la mina de San Miguel.

El socavón comenzaba en el lugar llamado Las Adjuntas, entre la confluencia de los ríos El Milagro y El Puente, situado a dos mil metros sobre el nivel del mar, cuatrocientos metros debajo de la población de Mineral del Chico (Figura 14). En este sitio se proyectó la construcción de una planta eléctrica. La obra se planeó para que funcionara como un desagüe natural de las minas de este distrito. Su extensión hasta el tiro de San Rafael, en Pachuca, era de 10 kilómetros, de los cuales sólo uno y medio fue abierto con mano de obra, y 280 metros con perforadoras electro-neumáticas.

Con el objeto de que las aguas tuvieran fácil salida por su inclinación, así como facilitar el servicio de ferrocarril, se hizo con pendiente para permitir el movimiento de los trenes descendentes por gravedad y el declive era de cinco milésimos. Este túnel habría de cruzar la veta de Arévalo hasta el tiro de California.

Cuando atravesara el tiro de California el túnel cambiaría de rumbo para dirigirse a los tiros del norte de Pachuca. En esta larga distancia, la galería serviría para conocer la estructura y formación de montañas, que separaban a esta población de la de El Chico, además de pretender encontrar algunas vetas argentíferas. Al llegar al paraje llano de Sabanillas, el túnel atravesaría las peñas de Las Ventanas a una profundidad de 900 metros, para llegar al de San Pedro, por ser el más profundo.

Con el objeto de activar la perforación del túnel, se instaló a corta distancia de la boca del mismo, un dinamo de 200 caballos de fuerza para proporcionar la corriente necesaria y ventilar la galería y dar fuerza a las perforadoras que se estaban usando. Esta fuerza se obtenía de las caídas de agua 150 metros arriba; otro proyecto era instalar una planta eléctrica, con cuya energía podría ser utilizada en los diversos cañones que partiendo del túnel se abrirían

para la explotación de las vetas cortadas por el túnel. Entre los resultados del Neptón se enumera la posibilidad de una profundidad que hasta entonces no se había alcanzado, es decir, superior a los 300 metros, una explotación más eficaz de todas las vetas situadas en los cerros del Chico, sobre todo a los que pertenecían a la empresa de Arévalo.

Esta explotación podría hacerse por medio de cañones comenzados en el Neptón y continuados de oriente a poniente, sin gasto extra de reparación o apertura de costosos tiros, ni de construcción de edificios. Esto permitiría una mayor vigilancia de los desagües para extraer mineral, agua y demás escombros. La extracción por ferrocarril a dos kilómetros de distancia, sería comparable por su costo similar al que tendría un tiro de diez metros de altura. Como debajo de la boca del túnel podían establecerse haciendas de beneficio con energía hidráulica, la conducción por ferrocarril descendente y la molienda, tenían forma de economizar la extracción.

El túnel Neptón tuvo entonces ese objetivo, comunicar las minas cercanas de Pachuca y economizar el desagüe de las minas, que era el principal obstáculo técnico en la explotación minera, y que incluso, como sucedió con los ingleses, fue uno de los factores que motivaron a la quiebra de dicha empresa, las inundaciones. Con estos elementos, a los que se suma la del ferrocarril, la filtración del agua disminuiría y es de presumirse que se emprendería el trabajo de nuevas minas. Las vetas cercanas de Pachuca podrían dirigirse entonces hacia Real del Monte y la veta de Santa Gertrudis y demás minas. Tanto el ferrocarril con el túnel por el tiro de San Juan, podría servir también como el principio del camino de fierro por Amajac hacia los distritos de Atotonilco, Metztlán y Zacualtipán, ya que esta población tenía fundiciones de hierro. De esta manera, el proyectado socavón evitaría pasar por la parte alta de la sierra, en especial la del paraje Casas Quemadas, en el camino de Real del Monte a Pachuca, el punto de mayor altitud en el camino. El Neptón fue financiado por Gabriel

Mancera con un capital inicial de medio millón de pesos. Dado que este financió el proyecto, al obtener la reintegración de su inversión por parte de los dividendos que le correspondían en la compañía, este decidió donarla a la beneficencia pública del estado de Hidalgo.

Con la creación del Neptón de nueva cuenta se retomó la antigua tradición española de que si el dueño de una mina, además de desaguar la suya, ayudaba a las minas ajenas al mismo proceso por estar cercanas entre sí, se obligaba a los beneficiarios a costear los gastos del desagüe correspondiente con la parte que les tocara, o bien, entregar una décima parte de los frutos extraídos de las minas desaguadas. Estas disposiciones fueron retomadas en 1892 y suprimidas posteriormente. Esta abolición frenó nuevamente la explotación minera ya que muchos propietarios se abstuvieron de efectuar el desagüe, esperando a que el colindante lo hiciera; esto produjo que las minas se azolvaran o se abandonaran.

La apertura del socavón coincidió con la llegada de la electricidad al distrito minero de Pachuca en 1895, tras lo cual cayeron en desuso, de a poco, las máquinas de vapor, cuya operación ya resultaba onerosa por la importación de carbón mineral; las máquinas fueron desmanteladas para enviarlas a fundición. Gran parte de ellas, eran de origen británico; solamente una, la de la mina de Rosario, entonces la más rica de Pachuca, fue creada ahí. Las máquinas de vapor no sólo se usaron para el desagüe sino también sirvieron en los hornos de fundición y en la reparación y construcción de herramientas, así como para moler el mineral. El hecho de ser británicas no era casual ya que las máquinas de vapor fueron utilizadas por los ingleses y constituían la tecnología más avanzada de su tiempo. De acuerdo con las cifras de la primera etapa de la minería del México posindependiente, tan sólo a Real del Monte llegaron 1500 toneladas de equipo de bombeo, molinos, aserradero, ferretería y utensilios.²¹⁵

²¹⁵ Javier Ortega Morel, “Las máquinas de vapor en el distrito minero de Pachuca y Real del Monte”, en *Apuntes hidalguenses*, no. 6, marzo 1993, p. 10.

La abundancia del agua en la región sirvió para dar movimiento a la maquinaria de las haciendas y minas y planta eléctrica de las Adjuntas. La formación de Mineral del Chico se debió, según refiere una nota periodística de principios del siglo XX, a las vetas de plata, y ocasionalmente oro, encontradas ahí. Arévalo volvía a ser la referencia de las minas más importantes, que además de pertenecer a la Compañía Metalúrgica de Atotonilco el Chico, su presidente y principal accionista era Gabriel Mancera. Arévalo se había explotado desde varias minas asentadas en sus alrededores, la de Tetitlan, La Laguna, San Marcos, Jesús, San Rafael y otras. Solamente hacia el sur no se había registrado otra mina, y esto puede explicarse porque al sur se encuentra la zona más montañosa del área, entre las más destacadas la de Las Monjas y Las Ventanas. Otras vetas de menor importancia también fueron explotadas con plata y oro de ley superior.

En estas minas existió infinidad de socavones, hechos para explotarlos de frente y de cielo abierto. Sin embargo, el hecho de que Arévalo se constituyó como la mina más importante, sin duda contrastó con otras que estaban paralizadas al tiempo de la explotación de aquella. Estas minas son las de Negrillas, San José, Atargea, La Trinidad, San José Vergarita, La Trinidad, El Rosario, San Antonio, La Soledad, Las Nieves y Santo Tomás. En tanto, la negociación de Arévalo contaba con fundos mineros —terrenos concedidos por la Secretaría de Fomento para la explotación o exploración de mineral— como La Unión Arévalo, Nuevo Dique y La Aurora. Juntos reunían una extensión de 45 hectáreas; la explotación de las minas de Arévalo, California y La Aurora era sostenida por la hacienda de beneficio de San Cayetano donde se practicaba el beneficio de amalgamación por el sistema de patio. La extracción hecha en Arévalo se hacía por un malacate de sangre, mientras que el de California por máquina de vapor y el de La Aurora por ferrocarril. En tanto, el proyecto de desagüe se hacía mediante bombas movidas por motor eléctrico. En San Cayetano se

practicó la molienda por molinos chilenos que, movía una rueda hidráulica, así como de motores eléctricos.

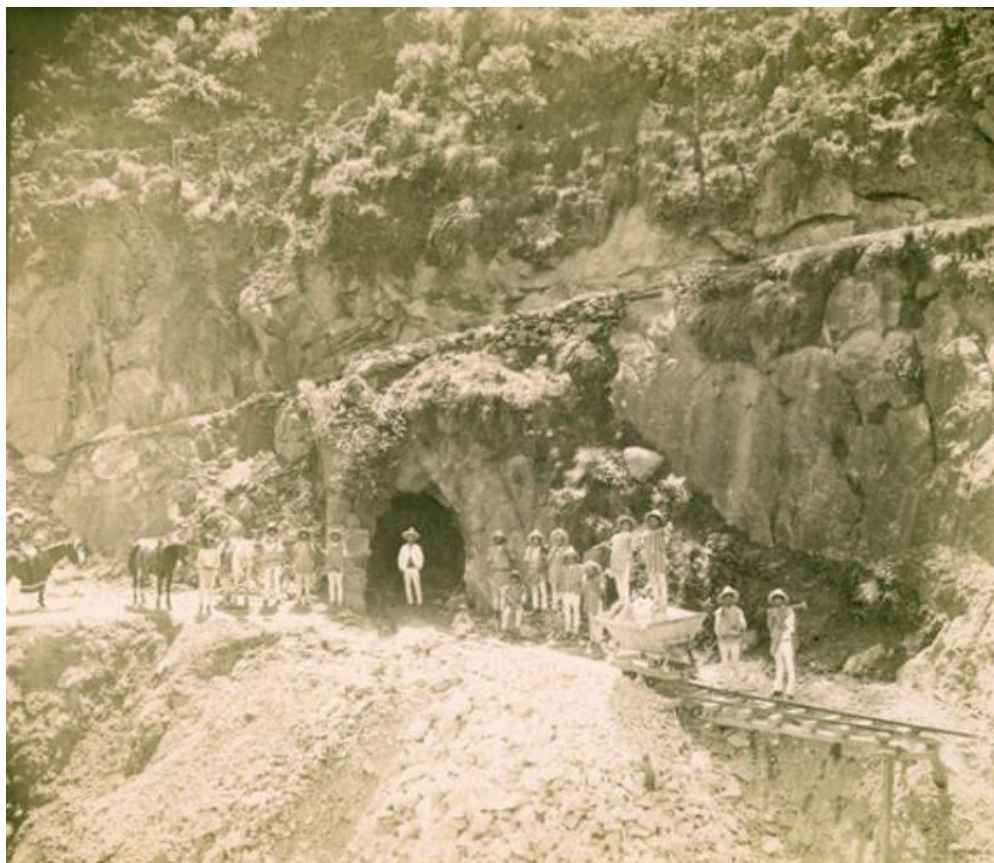


Figura 15. Ingenieros y operarios a la entrada del túnel Neptón del Mineral del Chico, *ca.* 1895.
Fototeca Nacional: colección Estado de Hidalgo.

Con la construcción del Neptón, su puesta en marcha y parcial funcionamiento, se infiere que gran parte del declive o bonanza de las minas, más allá de encontrar vetas de mineral de buena ley, se debía a la capacidad de estas para desaguarlas. Su ruina se traducían en lo contrario, en las inundaciones.²¹⁶ Las relaciones entre las compañías, a raíz de estos desastres que, sin duda, les ocasionaron fuertes reveses económicos, motivaron a una mejora entre ellas

²¹⁶ Una fuerte inundación sucedió en 1895 cuando la empresa de San Rafael sufrió una inundación en la mina de Camelia que inundó otras aledañas como Maravillas, San Rafael, El Cristo, La Zorra, y Cal y Canto.

para llegar a acuerdos por conveniencias mutuas, es decir, que la construcción de un túnel las beneficiara. Mancera convino en la necesidad de incorporar nuevas tecnologías en la minería como la barrenación neumática, bombas eléctricas, aire comprimido, la electricidad y el método de beneficio de metal por cianuración, este último para sustituir el de amalgamación que por 300 años había sido utilizado para separar la roca. Por otra parte, con el diseño del Neptón, Gabriel Mancera ejerció plenamente su papel de ingeniero de minas y también el de empresario, por el hecho de gestionar la inversión para su construcción. Para la época significó la entrada de la modernidad en una industria tan añeja como la minería.

No obstante, el panorama no parecía tan prometedor. El final del siglo XIX mexicano trajo consigo, por lo menos en el rubro minero la depresión económica de aquel país trajo consigo repercusiones en el ámbito interno nacional ya que las principales compañías suspendieron sus operaciones por la disminución de las utilidades. Redujeron gastos en salarios y despidos.

La minería mexicana recibió el siglo veinte con la depreciación de la plata en el comercio internacional, pero también abrió la pauta a modificar las bases tradicionales de producción y encaminar los esfuerzos a la exploración de nuevas áreas e instalar tecnología moderna, tal como lo propuso Mancera con el Neptón. La gran empresa, por su parte, basó su producción en la compra de minerales a pequeños productores lo cual contribuyó a perpetuar y preferir las formas de producción tradicionales de extracción. La apertura al capital extranjero, las fluctuaciones, la especulación, hicieron que, en esos primeros años del siglo, se equipararon los precios internos con los de otros países por lo cual hubo inflación y reducción del patrón interno. Esto, como se verá en el próximo capítulo trajo consecuencias

para las pequeñas empresas mineras, pues se redujo su rentabilidad. La crisis internacional se vio reflejada en el cierre o en el mejor de los casos, venta de muchas empresas mineras.²¹⁷

²¹⁷ Cuauhtémoc Velasco, Eduardo Flores, Alma Aurora Parra, *Estado y Minería en México (1767-1910)*. México, Fondo de Cultura Económica, Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal, 1988, p. 423.

CAPÍTULO TRES

EL OCASO DEL PATRIARCA

GABRIEL MANCERA EN EL SIGLO XX MEXICANO

Si todos nos ponemos a pensar que nos vamos a morir mañana, ¿emprenderíamos algo? Indudablemente que no. Ojalá y la mayoría de los mexicanos pensáramos como el señor Mancera, México estaría más próspero.

El Fomento Industrial, 1910.

AQUÍ SE PLANTEA la presencia de Gabriel Mancera en el siglo veinte. Se tratan algunos hechos fundamentales en su vida como empresario y sobre todo el cuestionarnos aquí cómo fue posible su “sobrevivencia” política a los años de la Revolución, toda vez que había sido beneficiado directamente del porfirismo. Un asunto no menor a considerar al respecto fue su edad. Al llegar a 1900, Mancera cumplía 60 años, y, por tanto, era considerado una persona mayor, lo cual significa además de la edad en sí misma, que simbolizaba también la generación que aún seguía en el poder, el desgaste de su vida pública. Esto explica que en diferentes momentos del primer decenio del siglo se intensifiquen sus actos de beneficencia. Asimismo, destaca la venta del Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste donde habrá de cuestionarse cuáles fueron las circunstancias que la propiciaron, si fue parte de una política de nacionalizar los ferrocarriles concesionados a particulares, o bien, fue producto de la incosteabilidad. La otra empresa, la Metalúrgica de Atotonilco el Chico por su parte, también fue vendida a la Compañía Real del Monte y Pachuca por los mismos años. Finalmente, se anotan sus actividades en el ocaso de su vida, que aquí se consignan a partir del último

decenio del siglo diecinueve, y hacia a la primera mitad de la década de 1920. Esta etapa se caracteriza porque Mancera, ante el declive de su posición política, consagra buena parte de su tiempo a las esferas sociales, especialmente en los asuntos de la beneficencia pública.

Por ejemplo, ante una repentina escasez de maíz en Pachuca, dispuso para comerciantes y público en general que sus oficinas fueran el espacio de abastecimiento de dicho grano; la prensa al respecto señaló dicha acción como “muy propio de los sentimientos nobles del señor ingeniero don Gabriel Mancera [...] ese rasgo digno de elogio”. Para apoyar a Mancera el ayuntamiento pachuqueño dispuso, so pena de multa de diez a cien pesos, “el rescate de los artículos de primera necesidad, los sábados durante todo el día y los domingos hasta las tres de la tarde”, es decir la reventa del producto.²¹⁸

Por fechas cercanas, se le vio como asistente de óperas y conciertos cuyas entradas serían donadas a la Casa Amiga de la Obrera, en el teatro Nacional. Era común ver en los palcos y plateas del teatro al propio presidente Porfirio Díaz, a Ignacio L. Vallarta, Justino Fernández, José Yves Limantour, Alfredo Chavero, entre otros.²¹⁹

No faltaban tampoco los donativos para actos cívicos como el dado para la “solemnización del 4º centenario del descubrimiento de América”. En este sentido su apoyo fue como diputado por el estado de Hidalgo junto con Simón Cravioto, Carmen de Ita, Manuel Gómez Parada, Ramón F. Riveroll, Manuel Sánchez Mármol y Pedro L. Rodríguez.²²⁰ Sin embargo, también hubo colectas para las fiestas en honor al entonces gobernador Rafael Cravioto. Sobra decir que las cooperaciones de Mancera eran las más

²¹⁸ “Conducta loable”, *La Patria*, 25 de julio de 1892, p. 3.

²¹⁹ “Concierto”, *El Siglo Diez y Nueve*, 4 de agosto de 1892, p. 3.

²²⁰ “Lista de los Sres. Diputados al Congreso de la Unión que contribuyeron para los gastos erogados en la solemnización del 4º centenario del descubrimiento de América”, *El Partido Liberal*, 15 de octubre de 1892, p. 3.

altas.²²¹ Al tiempo, participó dentro de la comisión para organizar las fiestas al presidente Díaz.²²²

¿A qué correspondían estas acciones entre empresariado y poder político? En los ejemplos mencionados, vemos el reflejo de la coordinación entre ambas entidades. El porfiriato obtuvo importantes logros materiales producto de la obra pública y uno de ellos fue precisamente el impulso a los ferrocarriles; estos acercamientos apoyaban por una parte a la administración pública y de la misma forma los grupos empresariales tenían aseguradas ciertas prebendas como de mayores apoyos financieros al trabajo realizado de tal suerte que las concesiones ferroviarias a particulares parecían seguir su curso hacia el siglo que ya se acercaba.

3.1 El Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste, la etapa de decadencia

El discurso prometedor que el ya mencionado Manuel Fernando Soto —quien fungió como representante de la empresa ante el gobierno entre 1890 a 1892— parecía indicar un final exitoso, el puerto de Tuxpan.

La posición geográfica de Hidalgo entre el valle de México y el golfo, la riqueza de las fincas de pulque, el hermoso valle de Tulancingo, como lo calificó él mismo, la exuberante vegetación de la Sierra Alta, el sorprendente progreso de la comarca minera de Pachuca, la inmediatez de la Huasteca con el Tuxpan, aseguraba un indudable triunfo de la empresa.²²³

Sin embargo, dentro del entusiasmo, contagiado desde la ideología liberal y la política

²²¹ “El obsequio de los diputados por Hidalgo”, *El Partido Liberal*, 29 de octubre de 1892, p. 3.

²²² “Círculo de amigos del Sr. General Porfirio Díaz”, *La Patria*, 28 de julio de 1894, p. 2.

²²³ “Informe que guarda el estado de la Compañía. 1892.”, *Ibidem*, exp. 18/36-1, f. 2-3.

porfiriana del progreso, la realidad pintaría distinta, aunque no por eso un negativo panorama, en el que tuvo gran peso la tan accidentada geografía mexicana (Figura 16).

Ya desde 1893 comenzaban a vislumbrarse las dificultades orográficas. En el informe que para ese año enviaba Mancera a la Secretaría de Fomento se planteaba la posibilidad de que la ruta, a partir de Tulancingo, no siguiera hacia Huachinango sino hacia Huayacocotla, la misma ruta propuesta por Honey para llegar a Tampico “sin tener que atravesar ya ningún río caudaloso, habiendo la ventaja adicional de quedar la línea en la misma margen del río en que está situada la ciudad de Tuxpan.”²²⁴

Más adelante expuso que la crisis financiera surgida en Europa y agravada en México por la depreciación de la plata, así como por las “varias competencias de que aún está amenazada” era una dificultad para que los apoyos gubernamentales llegaran con regularidad.²²⁵ Al año siguiente, en el informe de 1894, Mancera señalaba que la empresa no podía tener un capital fijo ni de emitir acciones por el mal estado de los mercados financieros; Mancera lo atribuía a la misma devaluación de la plata y la crisis originada en Sudamérica, así como la inconveniencia que veía en la inversión de ferrocarriles con dinero extranjero. Es aquí donde Mancera comenzó a plantear la necesidad de establecer una compañía.

En un informe, Mancera escribía que además de los accidentes y naturaleza del terreno había que sumar “la renuencia de los propietarios a permitir el paso a través de sus heredades”; instaba a las autoridades de Fomento que se expropiaran los terrenos, cosa que intentó en Santa Inés sin éxito.²²⁶ Esto fue particularmente importante ya que en un saldo preliminar del ferrocarril, los productos más importantes que llevó de un destino a otro el

²²⁴ “Informes anuales. 1882-1900.” *Ibidem*, exp. 18/43-1, f. 105-106.

²²⁵ *Ídem*.

²²⁶ “Reformas a los contratos de concesión y trazos de vías. 1898.” *Ibidem*, exp. 18/83-1, f. 4.

Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste eran carbón mineral, leña, pulque, piedras minerales, cebada, maíz, sal, harina, fierro, maquinaria y café, y en menor medida cantera, cal y piloncillo.²²⁷

No obstante, en el caso de Ignacio Torres Adalid, “el rey del pulque”, la tensión aumentó. En 1897, Torres Adalid, notable hacendado pulquero, el Ferrocarril de Hidalgo daba servicio a sus haciendas de San Antonio Ometusco, Amaninalco y Guadalupe, mediante un acuerdo de conectar las vías con un crucero. A decir de Torres Adalid, con “hostilidad manifiesta”, Mancera le solicitaba en cambio, construir una casa para poner ahí un guardavía, cosa que Adalid no veía necesario, y que además la casa tuviera un diseño similar al de otras ya construidas por la empresa del Hidalgo.

Adalid veía que Mancera estaba “vigilante de sus actos” y se sentía molesto por ello. Si bien estaba ya de acuerdo en el primer punto, poner un guardavía, no veía el por qué construir la casa al gusto de Mancera, por no estar exigido en el reglamento de ferrocarriles. Adalid manifestó retirar el crucero entre sus haciendas y el Hidalgo y pasarlas al Mexicano “porque en obsequio de la verdad, nunca tiene las exigencias del señor Mancera [...] puedo tener una casa de madera o una casa de adobe, piedra tepetate, o cualquiera otro material suficiente para tal objeto.”²²⁸ Torres Adalid, decía de Mancera: “estaba dispuesto a hostilizarme”.

Mancera tampoco estaba con aspiraciones de ceder; quería una casa para guardavías igual a las que estaban construyéndose en otros espacios. El argumento del empresario era que Adalid quería unir sus haciendas con el ferrocarril, pero sin guardavía; ya que lo aceptó,

²²⁷ “Informes técnicos. 1883-1901.” AGN, FHYN, exp. 18/44-1, f. 15.

²²⁸ “Cruzamiento con vía sistema Decauville en el ramal de Irolo, caseta para guarda-vía. 1897.” *Ibidem*, exp. 18/8-1, f. 1v.

Mancera instaba a ponerle un techo para no estar en despoblado y a la intemperie: “Esta empresa ha sido siempre poco afortunada en los negocios que ha tenido que tratar con el señor Torres Adalid, pues aún los más sencillos frecuentemente han dado lugar a largas y desagradables discusiones.” El acuerdo fue la construcción de la casa y el sueldo del guardavía a costa de este último y la construcción de vías, también a cargo de Torres, serían en los talleres del Hidalgo.²²⁹

En 1899, incluso desde tiempo atrás, se especulaba sobre una venta del ferrocarril Hidalgo a empresas extranjeras, en este caso a la compañía del ferrocarril de Monterrey al Golfo propiedad de un sindicato belga. Más adelante se aseveró que serían capitalistas ingleses y norteamericanos quienes lo comprarían. La prensa lo lamentaba en virtud de que “es el único ferrocarril de importancia en que todos los elementos han sido mexicanos. Desgraciadamente ya tendremos otra empresa más en manos de extranjeros.”²³⁰ Al año siguiente Mancera se encargaría de desmentirlo, aunque con ambigüedad.²³¹ Esto porque Mancera reconoció haber sostenido conversaciones con algunos empresarios neoyorkinos como William Astor Chanler.

El señor Mancera ha construido esta línea con sus propios recursos y hasta la fecha ha sido propiedad netamente mexicana. El señor Mancera se empeña en venderla no porque no esté contento con la propiedad, sino porque dice que ya está viejo [62 años en ese momento] y desea descansar. Desea hacer un viaje a Europa con su estimada familia el año próximo.²³²

²²⁹ *Ídem*, f. 37v.

²³⁰ “Venta del F.C. Hidalgo”, *El Correo Español*, 15 de agosto de 1899, p. 5. “Asuntos ferrocarrileros”, *El Mundo*, 13 octubre 1899, p. 3. “La venta del ferrocarril Hidalgo”, *POGEH*, 1 de noviembre de 1899, p. 1.

²³¹ “El ferrocarril Hidalgo”, *El Tiempo*, 18 de noviembre de 1900, p. 2.

²³² “El ferrocarril de Hidalgo. El Sr. Mancera rehúsa hablar. El camino más corto a cualquier puerto mexicano del golfo”, *Diario del Hogar*, 11 de mayo de 1901, p. 2.

No fueron pocas las dificultades que una empresa con esta magnitud habría de vivir. En 1900 la carestía de agua a lo largo del paso de la vía, campos dedicados al cultivo de maguey y cebada, obligó a Mancera a comprar algunos manantiales cercanos pero los propietarios se negaban a venderlos, como sucedió en Somoriel.²³³

En Tizayuca, hacia 1902, se enteró que 58 trabajadores del ferrocarril Central habían cortado las cunetas del Hidalgo. Enterado por uno de sus trabajadores, de inmediato se mandó a decir que se suspendieran esos trabajos, apoyado en que no se podía permitir obra alguna en los terrenos de su ferrocarril sin previa orden por escrito. Al día siguiente, un responsable acudió personalmente y recibió de Simón Lucio, su trabajador, un recado escrito en inglés, ignorando su contenido. Volvió al siguiente día e indicó a sus trabajadores taparan lo que se había excavado en las cunetas. Uno de los peones del Central acudió a dar aviso a su superior “y como a las cinco de la tarde llegó un individuo extranjero con un rifle en mano y sin preguntar con quién tenía que entenderse se echó sobre los peones amenazándolos”. Logró contenerse a aquel hombre y el quejoso hizo lo propio con Mancera; este lo comunicó de inmediato a la Secretaría de Comunicaciones señalando que la empresa no tenía inconveniente en los cruzamientos siempre y cuando dicha secretaría y la empresa a su cargo estuvieran de acuerdo en ellas.²³⁴

A pesar de ser casos aislados, la subsistencia de la empresa del Hidalgo quedó en entredicho. El gobierno hidalguense —encargado ahora del subsidio— no estaba enviando las subvenciones a tiempo, o simplemente no las enviaba. A eso habría que sumarle la

²³³ “Informes anuales. 1901-1907.” AGN, FHYN, exp. 18/43-2, f. 5-6.

²³⁴ “Cruzamientos con los ferrocarriles de Hidalgo, del Desagüe del Valle de México y Mexicano. 1902.” AGN, *Ferrocarril de Pachuca, Zacualtipán y Tampico*, exp. 93/18-1, f. 19-20.

constante queja de Mancera hacia las competencias que para él no tenían sentido dado el poco tráfico existente aun para una sola vía. Las competencias traerían como consecuencia la pérdida del capital invertido, la renuncia de los capitalistas para invertir su dinero y un aumento de por lo menos cincuenta por ciento en las tarifas “que indefinidamente pesaría sobre el público en general y muy especialmente sobre la comarca atravesada o servida por los ferrocarriles en competencia”.²³⁵

Hacia 1902, Gabriel Mancera, “con la mira de remover los obstáculos que se oponen a la terminación y subsistencia del Ferrocarril de Hidalgo” planteó una serie de medidas, desde las técnicas como la aplicación de vapor o transmisión hidroeléctrica, económicas con material y equipo de importado de construcción libre de derechos, y de uso de aguas para utilizar caídas de agua, como las de Alcholoaya cercanas a Acatlán y Huasca, al norte de Tulancingo para construir presas, acueductos y plantas de transmisión eléctrica; en esta misma ciudad solicitó una red interna de tranvías; incluso propuso medidas políticas como que el gobierno federal tendría que negar nuevas concesiones en rutas paralelas en un radio de sesenta kilómetros así como otorgar un subsidio de \$8250 pesos por kilómetro, y en tanto la empresa cobraría, además de las ya establecidas de pasajeros y mercancía, costo por equipaje extra, equipaje “expres”, telegramas, mercancía extranjera y almacenaje. Esto, con mínimas observaciones, le fue aceptado.²³⁶

Los rumores de la compra del ferrocarril volvieron. En ese año de 1902 corría por la prensa la noticia de que el Hidalgo se conectaría ahora hasta Kansas City²³⁷, en Estados

²³⁵ “Informes anuales. 1901-1907.”, *Ídem*, FHYN, exp. 18/43-2, f. 14.

²³⁶ “Contrato para la terminación y subsistencia de este ferrocarril. 1902.”, *ibidem*, exp. 18/76-1, f. 1-6 y 9.

²³⁷ Hoy, la empresa ferroviaria Kansas City Southern de México, es la más grande que opera en el país. Silvestre Villegas Revueltas, comunicación personal, 16 de abril de 2021.

Unidos, por el rumbo de Tampico a Brownsville.²³⁸ Por si fuera poco, en diciembre de ese año se suscitó un accidente, volcándose el tren, a la altura de la hacienda de Tepa con 32 heridos de gravedad y tres muertos; el accidente llamó la atención de la prensa ya que el Hidalgo no había dado noticias de ese tipo y la causa fue un error humano; al tiempo, reconocen la prontitud con la que Mancera mandó atender a los heridos.²³⁹ Para hacerse de un ingreso, a partir de mayo de 1903 y durante tres años, al ferrocarril Hidalgo le sería encargado el transporte de la maquinaria de la Mexican Light and Power Company que para generar energía eléctrica aprovecharía las aguas de los ríos Necaxa, Tenango y Catepuxtla, del distrito poblano de Huauchinango. Mancera reconoce haber establecido una cuota muy baja para el transporte, pero su empresa decidió aceptarla por

1. La gran importancia que tiene para el país el establecimiento de instalaciones de esta clase que favorecerán indudablemente el desarrollo industrial por el bajo precio a que podrán vender la unidad de fuerza o caballo de vapor.
2. El fácil aprovechamiento en lo futuro por parte de esta empresa de la fuerza desarrollada por las instalaciones eléctricas que se establezcan y la que podrá utilizar en la circulación de sus trenes y,
3. El aumento en el tráfico de carga que con motivo de estos trabajos deberá ser transportada por las líneas de esta empresa.²⁴⁰

En ese año, Mancera vio factible la formación de una compañía para que continuara con la prolongación de la vía a Tuxpan, por lo cual consideró conveniente crear estatutos. La

²³⁸ “Notas ferrocarrileras”, *Boletín de los Hoteles*, 15 de febrero de 1902, p. 3.

²³⁹ “La catástrofe en el ferrocarril Hidalgo”, *El Imparcial*, 12 diciembre 1902, p. 1.

²⁴⁰ “Contrato para el transporte de maquinaria, materiales y demás efectos con The Mexican Light and Power Company. 1903.” AGN, FHYN, exp. 18/75-1, f. 1.

compañía, a diferencia de la empresa, sería una sociedad anónima de responsabilidad limitada formada con accionistas. Tenía como facultades obtener otras concesiones de ferrocarril, de caídas de agua, de mejoramiento del puerto de Tuxpan, vender o hipotecar las vías y fusionarse con otras compañías, y cambiar los anchos de vía según convenga.²⁴¹

Para principios de siglo se habían construido ya 234 kilómetros, 214 de vías principales y se contaba con una flota de 24 locomotoras, 37 vagones de pasajeros, 193 de carga, dos para contener agua y siete cabuses para conductores y un total de casi 1500 empleados.²⁴²

A pesar de que ya estaba organizándose la compañía y aprobados los estatutos, la empresa reportaba un déficit que, si bien no era tan considerable, no aseguraba su subsistencia. En 1904, por ejemplo, se reportaron de ganancias \$922,567 por concepto de transporte de pasajeros, equipaje y mercancías; en tanto las pérdidas, consideradas más bien gastos, eran de \$966,143, por concepto de gastos de explotación, los trabajos técnicos, reparaciones de vías y telégrafo y los intereses, un déficit de poco más de cuarenta mil pesos.²⁴³ En tanto, sus acciones de beneficencia continuaron. Los vagones del ferrocarril Hidalgo fueron dispuestos con un costo más bajo para hacer los viajes de peregrinación a la colegiata de Guadalupe en la villa del mismo nombre desde Tulancingo, cuya diócesis era gobernada por el obispo Próspero María Alarcón.²⁴⁴

²⁴¹ *Estatutos para la compañía del Ferrocarril de Hidalgo Sociedad Anónima aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el 3 de julio de 1903*, México, Tipografía El Popular, 1903, p. 5.

²⁴² “Datos estadísticos. 1902.” AGN, FHYN, exp. 18/88-1, f. 1-2.

²⁴³ “Informes anuales. 1901-1907.” *Ídem*, exp. 18/43-2, f. 58.

²⁴⁴ “Solemne función de la colegiata de Santa María de Guadalupe”, *El Tiempo*, 27 de noviembre de 1902, p. 2.

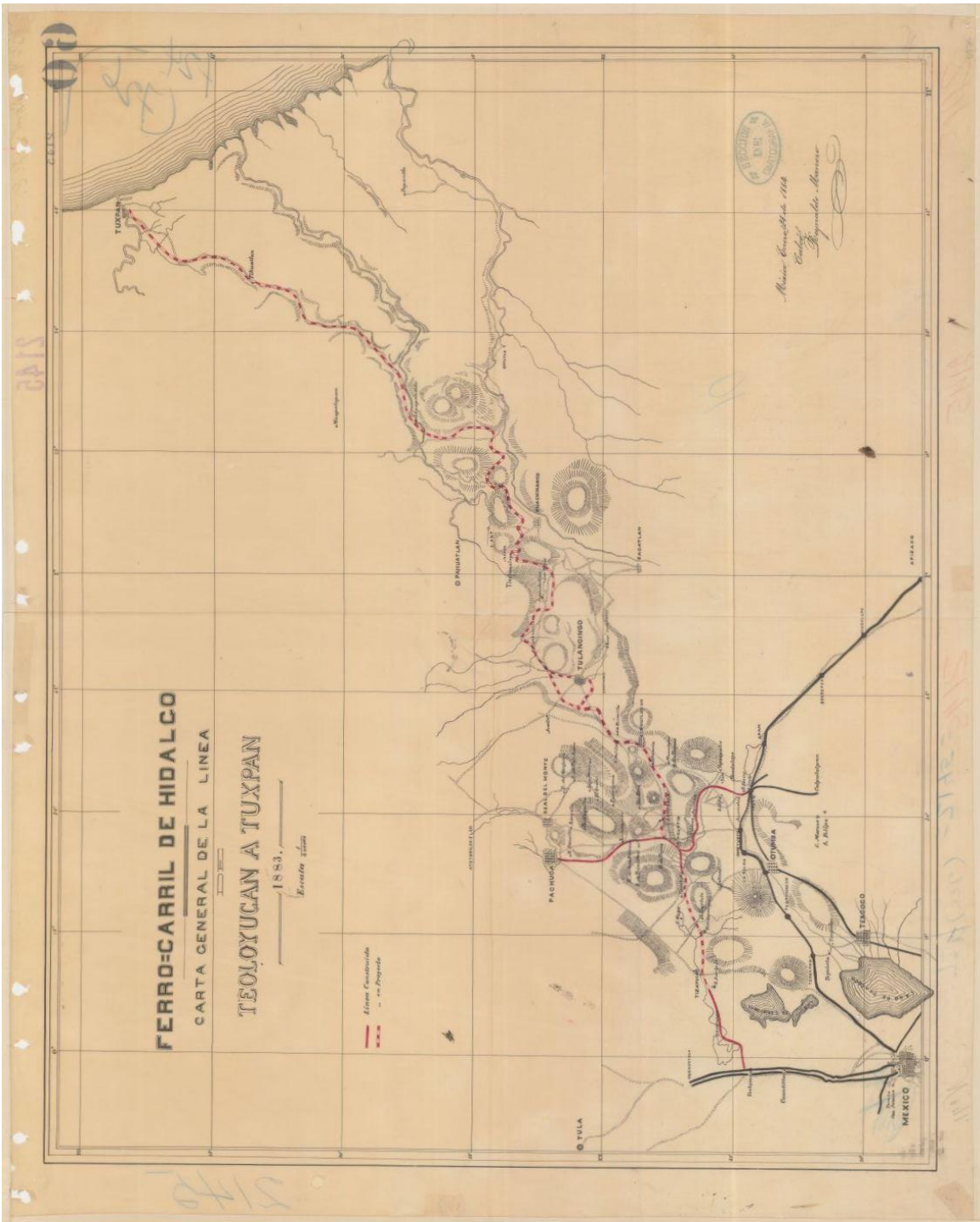


Figura 16. *Ferrocarril de Hidalgo, carta general de la línea Teoloyucan–Tuxpan*. Reynaldo Manero, 1884, Fuente: Mapoteca Orozco Y Berra, Serie: Parciales 724, Expediente: Parciales 5 COYB.PAR.M49. V5.0236.

La línea punteada indica los tramos por construirse. El Hidalgo tenía comunicación entre Ometusco y Pachuca y de Teoloyucan a Tizayuca. El tramo más largo era de la estación San Agustín a Tuxpan.

Otro de los grandes proyectos ingenieriles de México donde Mancera estuvo relacionado, aunque de manera indirecta fue en el gran canal del desagüe de la Ciudad de México, proyecto originado desde tiempos virreinales para encauzar las aguas y evitar que la inundaran.

La participación de Gabriel Mancera fue disponer de diversos vagones del ferrocarril para acarrear materiales y otros tantos para que pudieran visitarse las obras.²⁴⁵ Se tienen registradas algunas visitas del presidente Díaz. Una de ellas en 1895, en la cual se abrió una brecha en la presa que contenía las aguas del lago de Texcoco y del Gran Canal, y por donde serían conducidas hacia el túnel de Tequisquiác. De manera simbólica, el presidente Díaz junto con José Yves Limantour secretario de Hacienda, Manuel González Cosío de Comunicaciones y Obras Públicas, Pedro Rincón Gallardo como presidente de la Junta Directiva del Desagüe y los hermanos Carlos y Guillermo de Landa y Escandón representantes de la compañía Pierson and Sons, constructores del gran canal bajaron hacia las compuertas y el presidente, de manera simbólica, con un zapapico golpeó el terreno por donde saldrían las aguas.²⁴⁶

En el estado de Hidalgo hizo lo propio disponiendo de vagones especiales del Ferrocarril de Hidalgo para que las familias de la capital llegaran a Pachuca a la fiesta celebrada a Rafael Cravioto.²⁴⁷ Tiempo después el ayuntamiento de México lo designó como vocal de la Junta Directiva de Saneamiento de la ciudad. Dicha junta tenía como objeto administrar los fondos para las obras, así como recibir materiales, herramientas, planos y

²⁴⁵ Javier Ortega Morel, *Minería y ferrocarriles en el Porfiriato... op. cit.*, p. 144.

²⁴⁶ “El señor presidente de la República visita las obras del desagüe”, *La Voz de México*, 28 de agosto de 1895, p. 2.

²⁴⁷ “El gran baile dado en Pachuca en honor del señor general Rafael Cravioto la noche del 24 del actual”, *La Patria*, 29 de octubre de 1895, p. 2.

demás existencias sobre todo porque para esas fechas se realizaban los trabajos del desagüe de la Ciudad de México.²⁴⁸ Ese mismo año es electo diputado por el estado de Hidalgo.²⁴⁹

En otras ocasiones su nombre aparecía como parte de comisiones contra la tala de árboles promovida por la Secretaría de Fomento; este tipo de participaciones fue trascendental puesto que él participó en la declaratoria del Bosque Vedado de El Chico, antecedente del primer parque nacional en el país. Pedro Gorozpe y Gabriel Mancera se dedicaron a los temas de agricultura práctica, en tanto que José C. Segura y Federico Atristaín de la agricultura científica, y Ricardo Ramírez de la cuestión legal.²⁵⁰

De manera paralela a las actividades empresariales y políticas Mancera continuó con las beneficencias. En mayo de 1897 la antigua idea de fundar un asilo de “mujeres arrepentidas” parecía formalizarse para lo cual Mancera donó a ello la cantidad de trescientos pesos, así también para un asilo de niños como parte de la propuesta de la Sociedad Filantrópica, institución que para entonces ya se encontraba trabajando en un reglamento para el funcionamiento de dichos establecimientos.²⁵¹

Algunos puntos de reglamento de Asilo de Infancia y Regeneración de la Mujer, como era su denominación, señalaba que estaba dirigido a “las mujeres que quieran dejar la vida relajada y regenerarse por medio de la moralización y el trabajo”, así como a “las jóvenes que comiencen la carrera del vicio y deseen apartarse de él”, y claro, a niños huérfanos de entre dos y cuatro años de edad. Los compromisos para el ingreso eran una petición por escrito, que la petición fuera apoyada por “alguna persona respetable de la sociedad”, el

²⁴⁸ “Lista de las personas nombradas en cabildo de 24 de marzo último para formar la Junta Directiva del saneamiento de la ciudad” *El Monitor Republicano*, 30 de abril de 1896, p. 1.

²⁴⁹ “El nuevo congreso”, *La Patria*, 15 de julio de 1896, p. 1.

²⁵⁰ “La tala de los bosques”, *El Comercio de Morelia*, 26 de marzo de 1897, p. 4.

²⁵¹ “Establecimiento benéfico”, *La Voz de México*, 8 de mayo de 1897, p. 3

compromiso de permanecer el tiempo necesario para “aprender a ganarse la vida honradamente y para regenerarse”, sujetarse a las normas establecidas en el reglamento y que de preferencia fueran menores de treinta años, aunque podían aceptarse excepcionalmente de mayor edad. Los fondos del establecimiento serían por medio de la Sociedad Filantrópica Mexicana como de donativos particulares, como el que hizo Mancera, y de cuotas mensuales permanentes de aquellos suscritos a la Sociedad. Por su parte, esta organización estaría encargada de visitar el asilo una vez por semana, enterarse de su funcionamiento y necesidades, proponer mejoras e informar de ello de manera mensual.²⁵²

Es en este tipo de proyectos de beneficencia los que gustaba de participar el ingeniero Mancera, de ahí la importancia de conocer de manera breve su funcionamiento. El local destinado para el asilo estaría en la extinta Garita del Niño Perdido. El énfasis estaba sin duda en evitar la prostitución de nueva cuenta. Se tendría un control de quienes ingresarían, edad y familia, quienes tuvieran; sólo familiares podrían hacer visitas y los ingresos que generaran las mujeres se dividiría, una para fondo del asilo y otro en una especie de cuenta de ahorro para ser entregados una vez que salieran; la junta de vigilancia de la Sociedad sería la encargada de evaluar quién podría dejar el asilo y también se obligaba a buscarles un trabajo. La prensa señalaba la acción de los donantes: “Seguramente que la naciente institución será favorecida por la mayor parte de la culta sociedad mexicana como ya lo está siendo, pues aún no abre sus puertas cuando ya ha recibido un donativo de 1300 pesos, mil que le hizo el señor gobernador del Distrito y trescientos el señor don Gabriel Mancera.”²⁵³

²⁵² “El asilo de infancia y regeneración de la mujer”, *La Convención Radical Obrera*, 9 de mayo de 1897, p. 1.

²⁵³ “El asilo de infancia y regeneración de la mujer [sic]”, *El Municipio Libre*, 11 de mayo de 1897, p. 3. Por entonces llegó el rumor que ante un viaje a Europa por parte del gobernador Rafael Cravioto podía ocupar la gubernatura su pariente Simón o el mismo Gabriel Mancera, aunque pronto fue desmentido. “El señor gobernador del estado de Hidalgo”, *La Patria*, 28 de septiembre de 1897, p. 3.

Sin embargo, este permaneció en las tareas ingenieriles. Prueba de ello es que, para un mejor aprovechamiento de las aguas provenientes del gran canal del Desagüe, en 1897 se formó una sociedad anónima para la explotación de las mismas, provenientes del túnel de Tequisquiác, y de los ríos Tula y Cuautitlán, destinadas a regar diversos terrenos de labor. La compañía se denominó Compañía Eléctrica e Irrigadora del Estado de Hidalgo. Fue presidida por Thomas Braniff, José Sánchez Ramos como vicepresidente, y Gabriel Mancera, Iñigo Noriega, Enrique Tron y Francisco Espinosa como vocales.²⁵⁴ Ese mismo año de 1897 Mancera otorgó otro donativo de 120 pesos “con destino a los gastos que hagan los alumnos de la cátedra de práctica de Topografía”.²⁵⁵

En la legislatura de 1900 formó parte de la comisión de Comunicaciones y Obras Públicas.²⁵⁶ Como parte de estos trabajos, y ante la carencia de nomenclatura en las calles de Pachuca, Mancera ideó un sistema para nombrar calles y ubicar los establecimientos y habitaciones. Con ello dispuso un diccionario a guisa de catálogo de nombres, pueblos, sujetos y voces técnicas. Este *Diccionario de las palabras empleadas en la nomenclatura de las vías públicas de la ciudad de Pachuca*, era acercar a la población, y acostumarla a los nuevos nombres (Figura 17). Así, por ejemplo, la calle de Abasolo sería llamada Bosnia; la calle Allende se llamaría Crucero de Chagres, la de Hidalgo se llamaría de Dante.²⁵⁷

²⁵⁴ “Gran negocio”, *La Patria*, 21 de octubre de 1897, p. 3. “Compañía Irrigadora del Estado de Hidalgo”, *La Voz de México*, 9 de noviembre de 1897, p. 3.

²⁵⁵ El Hogar de Niños Pobres, un asilo a cargo de un sacerdote de nombre Hunt Cortés también fue beneficiado. Mancera junto con Thomas Braniff dispusieron de vagones de ferrocarril exclusivos para una excursión a San Juan Teotihuacán, donde visitaron la hoy zona arqueológica, y al rancho de Tenopala, cercana a Tlalnepantla, propiedad de Ricardo Crombé donde organizaron, según la crónica periodística, un divertido día de campo para los niños y sus profesores. Esto sucedió por lo menos en dos ocasiones durante 1898 y 1899 “Donativo”, *La Voz de México*, 26 de noviembre de 1897, p. 2. “Home boys picnic”, *The Mexican Herald*, 19 de agosto de 1898, p. 5. “Excursiones a San Juan Teotihuacán”, *El Tiempo*, 8 de diciembre de 1899, p. 2.

²⁵⁶ “Nombramientos de comisiones en la cámara de diputados”, *El Universal*, 25 de septiembre de 1900, p. 1.

²⁵⁷ Gabriel Mancera, *Diccionario de las palabras empleadas en la nomenclatura de las vías públicas de la ciudad de Pachuca*. México, A. Carranza y Comp. Impresores, 1907, p. 185-187.

Si bien la asamblea municipal aprobó la nomenclatura en enero de 1901, los habitantes no la tomaron en cuenta —por colocar nombres poco usuales como Chovel, Finis, Ificrates—, aun cuando se dispusieron las placas para tal efecto. Por la ciudad corrían pasquines que satirizaron la nomenclatura: “El progresista Mancera/en prueba de su cultura/y estimación verdadera/donó a la ciudad minera/toda una nomenclatura/y queriéndola apropiar/a histórico plan minero/ha venido a resultar/magnífico plan ranchero/que buena guerra ha de dar.”²⁵⁸

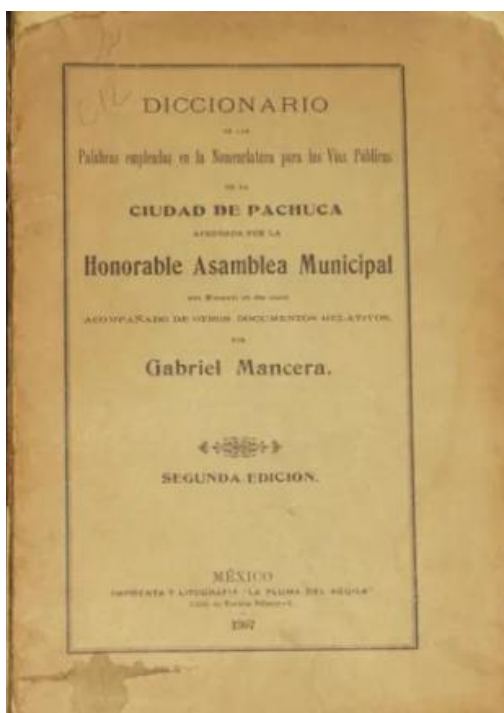


Figura 17. El *Diccionario* de Mancera fue una propuesta de nomenclatura urbana para identificar calles y edificios en Pachuca; sin embargo, los nombres propuestos no tuvieron eco entre la población

Para las elecciones de 1903 la Convención Nacional Porfirista hace la postulación oficial de Porfirio Díaz a la presidencia de México; en tanto, Mancera es nombrado delegado de dicha convención por el distrito de Tulancingo junto con Roberto Gayol y José María Romero.²⁵⁹

²⁵⁸ Teodomiro Manzano, *Anales del estado de Hidalgo*, Pachuca, Gobierno del Estado de Hidalgo, 2009, p. 87.

²⁵⁹ “La solemne postulación del Sr. Gral. Porfirio Díaz. Trabajos de la Convención Nacional Porfirista. Los delegados a la Convención”. *El Popular*, 23 de mayo de 1903, p. 1.

A propósito del estado de Hidalgo, en uno de los salones de la mina de Arévalo, propiedad de los Mancera,²⁶⁰ en Mineral del Chico —que por entonces tenía una crisis de producción de plata por su depreciación en el mercado mundial—, la junta directiva acordó la instalación de un casino con el nombre de Sociedad Recreativa Gabriel Mancera. La prensa pachuqueña vio con buenos ojos dicho establecimiento “que favorecerá el espíritu de unión, que en la actualidad está algo decaído, servirá para que los asociados encuentren distracciones honestas, después de las fatigas cotidianas”. La junta directiva de Arévalo estaba compuesta por Enrique y Guillermo Mancera como presidente y vicepresidente, respectivamente.²⁶¹ El casino fue inaugurado el 5 de febrero de 1904 con la actuación de la estudiantina Villalpando dirigida por Alfredo Uranga; como hecho anecdótico, la ópera Traviata tuvo que ser interpretada por segunda ocasión a petición de la concurrencia.²⁶² Al parecer Alfredo fue pariente de Emilio y Lauro Uranga, autores de diversos valeses y trova vernácula y de quienes se presume su posible nacimiento en el estado de Hidalgo. Fueron considerados músicos notables de la época porfiriana.²⁶³

Mancera continuó participando como miembro de sociedades de beneficencia como la que tuvo lugar para fundar una escuela.²⁶⁴ Otro importante donativo fue el que hizo al célebre colegio de las Vizcaínas también llamado Colegio de la Paz. Gabriel Mancera “el generoso capitalista que sabe emplear sus recursos noble y prudentemente” donó al instituto once pensiones de 18 pesos mensuales para igual número de señoritas que así lo requirieran y que cumplieran los requisitos establecidos por el colegio.

²⁶⁰ Respecto a la empresa minera de Arévalo, ver el capítulo dos de este trabajo.

²⁶¹ “Por el Mineral de Chico”, *La Patria*, 20 de agosto de 1903, p. 2.

²⁶² “Noticias de Hidalgo”, *El Popular*, 13 de febrero de 1904, p. 3.

²⁶³ Ver Enrique Rivas Paniagua, *Lo que el viento nos dejó. Hojas del terruño hidalguense*, Pachuca, Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, 2008, p. 168-170, en el artículo “¿Eran hidalguenses Emilio y Lauro D. Uranga?”

²⁶⁴ “La escuela modelo”, *El Tiempo*, 6 de marzo de 1904, p. 2.

Pocas ocasiones hay en que aparecen escritas las ideas de Mancera. Se registra un discurso pronunciado en su calidad de presidente del Congreso de la Unión en el cual da contestación al informe del presidente Díaz en 1904. El informe es por demás apologético al régimen y a la figura del Ejecutivo:

Señor presidente: en días de prueba fuisteis soldado intrépido de la Reforma y de la Independencia. En la próspera fortuna habéis sido infatigable obrero de la paz y del progreso. La república espera confiadamente que seguiréis siendo celoso y fiel guardián de sus libertades y de su bienestar. ¡Adelante! Avanzad con el rumbo mateado ya por vuestros gloriosos hechos. Para premiar vuestra brillante labor, el pueblo bendecirá con respeto y con amor. La historia, en letras de oro escrito, transmitirá vuestro nombre a la prosperidad.²⁶⁵

En 1905, a la muerte del general Rafael Cravioto, en su testamentaria apareció que él tenía acciones en el Ferrocarril de Hidalgo y su albacea exigía a Mancera las entregara. El asunto no era menor porque se trataba de la mitad de los derechos y obligó al propio Porfirio Díaz a moderar la disputa y convino en que Mancera era el dueño único del ferrocarril, pero en cambio debía pagar la compra de esas acciones por \$500,000.²⁶⁶

Mancera fue invitado al colegio quien pudo ver en persona “el orden perfecto, los hábitos de aseo y disciplina, la educación moral y las materias de enseñanza, de aplicación inmediata y práctica”.²⁶⁷ Como agradecimiento en el colegio se colocó una placa que registra

²⁶⁵ “Discurso pronunciado por el C. Gabriel Mancera, presidente del Congreso de la Unión, contestando el informe leído por el presidente de la República el 16 del actual, al abrir dicha asamblea el periodo de sesiones”, *Periódico Oficial del Estado de Sonora. La Constitución*, 18 de octubre de 1904, p. 287.

²⁶⁶ “Fallo del C. General Porfirio Díaz”, *La Patria de México*, 8 de marzo de 1905, p. 1.

²⁶⁷ “Generosa donación. Once pensiones para jóvenes desamparados”, *El Imparcial*, de 16 noviembre de 1905, p. 1.

la citada donación. Es así, que al despacho del señor Mancera habría de llegar un oficio rubricado por la entonces Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes:

Señor Mancera. Deposita en este colegio la cantidad de \$1800 para garantizar, durante un año el sostenimiento de diez lugares de gracia. Manifiesta el propósito de elevar a fundación permanente dichos lugares de gracia destinando para este objeto \$30,000.00. El supremo gobierno le da las gracias por tan notable rasgo de desprendimiento.²⁶⁸

Mancera que fungía sólo como donador, se involucró de manera más directa en el Colegio de la Paz al ser nombrado como vocal ante la renuncia de Telésforo García, su antecesor en mayo de 1906, en atención “a los humanos antecedentes que en usted concurren”.²⁶⁹

La fama bien ganada de Mancera le valió un reportaje en el *Diario del Hogar*. En él se expresan diversas acciones filantrópicas del pachuqueño: se expresó la caridad como su principal virtud, se habla como bellísimo y poco común rasgo la donación de las once pensiones en las Vizcaínas; un “egregio y costoso” monumento a Benito Juárez en Tulancingo; que desde joven daba muestras ya de su carácter y genio al construir un camino de Pachuca a Real del Monte y del rancho Tenango a la fábrica textil La Esperanza así como el camino Tulancingo-Pahuatlán lo que le valió un voto de gracias del estado de Puebla; todos los caminos citados fueron de su peculio (Figura 18). Se hizo referencia a su participación para el ferrocarril México-Querétaro con otro voto de gracias por este último estado, así como un camino a Mineral del Chico por Real del Monte y la creación del túnel Neptón para el desagüe de las minas de El Chico, población donde dotó de un reloj público, un local para el

²⁶⁸ AGN, *Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes*, caja 82, exp. 43, f. 1.

²⁶⁹ *Ibidem*, caja 82, exp. 44, f. 3.

mercado y nomenclatura metálica para las calles. Quizá el punto más importante fue el plan de Mancera para proteger el bosque de la sobreexplotación por parte de las compañías

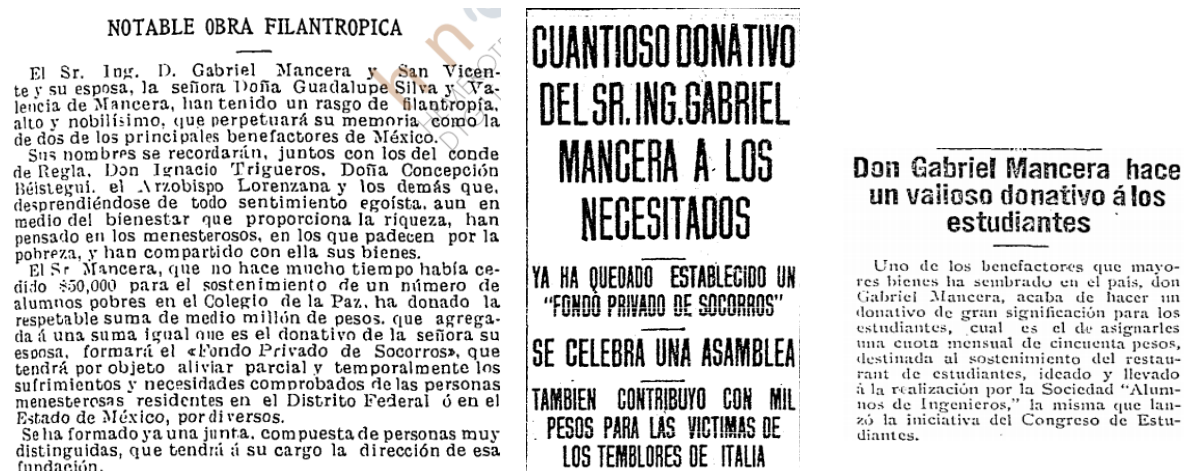


Figura 18. Gabriel Mancera se caracterizó por sus notables donaciones a escuelas, hospitales y orfanatos. Se le consideró un importante filántropo mexicano. Fuente: Hemeroteca Nacional de México

Se hizo mención que su dieta como diputado al Congreso de la Unión era cedida para obras de ornato y caridad de la ciudad de Tulancingo y en especial de una sala de cirugías para el hospital de dicha población y para el sostenimiento de un asilo de niños huérfanos, lo mismo para el de la Buena Madre en Pachuca. Desde luego, se exponen sus trabajos en torno al Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste.²⁷⁰

Por acuerdo del Congreso Geológico Internacional se acordó que la próxima reunión, la anterior en 1903 fue celebrada en Viena, fuera en la Ciudad de México. En estas excursiones participaban hasta 250 personas, algunas de ellas en los alrededores de la ciudad; las más lejanas fueron en Orizaba y Jalapa por el lado veracruzano en tanto que por el norte hacia Coahuila y Zacatecas. Las que eran en torno a la capital del país fueron al Pedregal de

²⁷⁰ "Un filántropo. Semblanza. El señor D. Gabriel Mancera", *Diario del Hogar*, 13 de diciembre de 1905, p. 2.

San Ángel, Cuernavaca, Apaxco y Pachuca; en esta última ciudad, Mancera proporcionó sin costo el transporte por el Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste a los excursionistas.²⁷¹

3.2 La venta del Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste

En ese año, mayo de 1905, se inauguró el tramo Ventoquipa-Beristáin, que a la postre sería el último que trazaría la gerencia de Gabriel Mancera.²⁷² Para 1906, el último año que Mancera estaría al frente, la situación habría mejorado un poco; el déficit se redujo a veinte mil pesos en razón de \$1,041,282 de ganancias frente a un \$1,066,333 de gastos.²⁷³

El Ferrocarril Hidalgo y del Nordeste fue vendido el 24 de abril de 1906 con un capital de \$6,300,000 repartidos en 63 mil acciones con valor de \$100 y un total de 1192 empleados.²⁷⁴ A partir de ese año la concesión quedó en manos de Guillermo de Landa y Escandón con el nombre de Compañía del Ferrocarril de Hidalgo y Nordeste perteneciente a la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, de inversionistas norteamericanos.²⁷⁵ Es notable que se hizo respetar el pacto de no conceder por diez años una vía paralela a esta ruta, pero ya no los sesenta kilómetros acordados, sino treinta. El único inconveniente es que la subvención que recibía dicha compañía por concepto de construcción del Ferrocarril Puebla-Izúcar de Matamoros, que explotaba desde 1880, quedó cancelada por resultar fraudulento su manejo.²⁷⁶ Como propietarios consejeros estaban el propio Mancera, Edward N. Brown,

²⁷¹ “Décimo Congreso Geológico Internacional”, POGEH, 16 de diciembre de 1905, p. 1.

²⁷² “Ha sido inaugurado el tramo de vía del ferrocarril Hidalgo comprendido entre las estaciones Ventoquipa y Beristáin”, *El Mundo*, 26 de mayo de 1905, p. 1.

²⁷³ “Informes anuales. 1901-1907.” AGN, FHYN, exp. 18/43-2, f. 161.

²⁷⁴ “Cruzamientos con ramal del ferrocarril Central Mexicano en la línea de Tepa a Somo-Riel. 1890.” *Ibidem*, exp. 18/3-1, f. 3-5.

²⁷⁵ Esta línea de ferrocarril, de vía angosta, tenía a Laredo como su principal destino. Javier Ortega Morel, comunicación personal, 22 de abril de 2021.

²⁷⁶ “Poder como representante de la empresa a favor de Guillermo de Landa y Escandón. 1906.” AGN, FHYN, exp. 18/59-1, f. 1. “Contrato reformando y adicionando los de concesión de fecha 2 de febrero de 1878. 1906.” *ídem*, exp. 18/72-1, f. 1-2 y 19.

Pablo Macedo; como suplentes José de Landero y Cos y el propio Landa y Escandón. Para fortuna de la empresa, las subvenciones otorgadas a Mancera, mientras estaba al frente del Ferrocarril de Hidalgo, cantidad que ascendía a \$16,000, le fueron cedidas por este a Guillermo de Landa; asimismo, recibió por bonos de la deuda pública una cantidad de \$24,750. El costo por la venta del Hidalgo que erogó Landa y Escandón a Mancera fue de \$27,850.²⁷⁷

En el último año si bien el déficit no fue tan acentuado sí hubo una pérdida importante puesto que por concepto de transporte de pasajeros, equipaje y mercancías se alcanzó la suma de \$303,406, en tanto que costos de explotación, telégrafo e interés de capital, la empresa acumuló \$308,794.²⁷⁸ La prensa vio con cierto optimismo la venta ya que “está considerado como una inversión excelente y productiva [...]. En la adquisición del Ferrocarril de Hidalgo se estima que el Nacional hace una de las operaciones más importantes del mundo ferrocarrilero mexicano desde hace varios años”.²⁷⁹ Este optimismo se veía reflejado desde los empleados, en que ni ninguno perdería su puesto y que el proyecto de comunicar a Tuxpan sería una realidad, e inclusive más allá, revivir el proyecto de comunicar desde este puerto a la ciudad texana de Brownsville. En un balance general del Ferrocarril de Hidalgo, este fue, en la construcción y explotación de la concesión dada a Gabriel Mancera “de feliz desarrollo”, en opinión de González Roa, hasta que en 1905 tuvo que venderla a la empresa del Ferrocarril Nacional.²⁸⁰

²⁷⁷ “Sesión de derechos por la construcción de tramos de Tepa a Tuxpan y de Ventoquipa a Xicotepec. 1907.” *ídem*, exp. 18/63-1, f. 1-3.

²⁷⁸ “Cruzamientos con ramal del ferrocarril Central Mexicano en la línea de Tepa a Somo-Riel. 1890.” *Ibidem*, exp. 18/3-1, f. 17.

²⁷⁹ “La venta del ferrocarril Hidalgo. Operación trascendental”, *El Economista Mexicano*, 31 de marzo de 1906, p. 12.

²⁸⁰ Fernando González Roa, *El problema ferrocarrilero y la compañía de los ferrocarriles nacionales de México*, México, Liga de Economistas Revolucionarios de la República Mexicana, 1975, p. 41.

Las ventas de los ferrocarriles en México repercutieron en los antecedentes de una política de promoción a los ferrocarriles que por entonces comenzaba a tener efectos serios ya que, como se ha visto, las empresas habían entrado en competencia en torno a contextos limitados y el resultado no era beneficioso para ninguno. El mercado aún era reducido. Pocos ferrocarriles tuvieron la intención de modificar sus rutas, tal como sucedió con el Interoceánico que, en su intención de comunicar Acapulco con Veracruz, el paso era por Texcoco-Otumba-Irolo, pero en este último punto ya coincidía con el Mexicano y el Hidalgo y del Nordeste por lo cual revisó sus trazos y el Hidalgo permaneció con la ruta de Irolo-San Lorenzo-Calpulalpan (Figura 19).²⁸¹

El siglo veinte había acarreado del anterior los problemas de redes y competencias en el mercado, la devaluación de la plata y los comienzos de agitaciones sociales. El gobierno tuvo que adquirir varias acciones del Interoceánico, por ejemplo, y lo haría más adelante con el Internacional, el Nacional y el Central. El ministro de Hacienda José Yves Limantour habría propiciado la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México a partir de estas empresas lo cual salvaría de la quiebra, se evitarían los paralelismos en las rutas y sobre todo la absorción de empresas estadounidenses. Por ello fue que a finales de ese año de 1906 se autorizaría al Ejecutivo la formación de una empresa que incorporara las propiedades de los ferrocarriles en cuestión.²⁸²

En este sentido, el ingeniero Gabriel Mancera concluía su etapa como empresario ferrocarrilero, que en varios momentos anteriores de su vida apuntan un interés genuino de este personaje por los caminos de fierro.

²⁸¹ Javier Ortega Morel. *Minería y ferrocarriles en el Porfiriato... op. cit.*, p. 165.

²⁸² Alfredo B. Cuellar, "La situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México con relación al trabajo". México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, 1935, p. 110-111. Tesis de licenciatura en Economía.



Figura 19. El ferrocarril en su paso por los arcos de Zempoala-Otumba, 1900.
Fuente: Fototeca Nacional, fondo Casasola

3.3 Reanudación de las actividades políticas y filantrópicas

Al dejar el Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste, Mancera reanudó su presencia social y política en la Ciudad de México. Si bien no se había desligado del todo de las acciones de beneficencia, las fuentes consultadas indican que la venta de la empresa le había absorbido buena parte de su tiempo. Por ello es que sus apariciones se volvieron paralelas al tema de la venta, así como al de las actividades como diputado.²⁸³

En 1906 tocó el turno de responder nuevamente el informe al presidente. En él, Mancera aplaude el diálogo con el presidente de Estados Unidos para evitar una nueva

²⁸³ Se le atribuye la autoría de una biografía sintética de Juárez que sería publicadas en tarjetas postales a propósito del centenario del natalicio de este último “La biografía de Juárez en tarjetas postales”, *El Popular*, 20 de marzo de 1906, p. 2.

invasión no sólo a México sino a los países de Centroamérica y hace referencia a la participación de México en las conferencias de la Haya (Países Bajos) que regulaba el uso de tropas militares en tierra y mar. Aprovechó el tema de los conflictos para expresar su opinión relativa a los sucesos de Cananea, en torno a la huelga que estalló en junio de ese año a raíz de una serie de manifestaciones obreras de operarios mineros quienes ya se habían pronunciado en contra de la reducción del personal en las minas de la zona, propiedad de un contratista extranjero, William Greene:

Si bien son de lamentarse los conflictos entre el capital y el trabajo recientemente manifestados en Cananea y en los talleres del ferrocarril Central Mexicano, es de esperarse que su pronto término enseñarán a los que en ellos tomaron parte que la libertad de que gozan para aceptar o rehusar el trabajo en las condiciones en que se les ofrece no significa que tengan derecho alguno para imponerlas a nadie, ni para cometer desmanes de ninguna especie que serán prontamente reprimidos y ejemplarmente castigados y que el derecho ejercitado más allá de sus justos límites deja de serlo y eso bajo la acción de las leyes penales.

Más adelante pone su confianza en que el Ejecutivo logre pronto la paz y comprende la actitud de los obreros ante los agitadores “que con bastardas miras suelen exaltar sus ánimos e impulsarlo a pretender por medios ilícitos salir de una opresión imaginaria para convertirse en verdaderos opresores”.²⁸⁴ Como se ha estudiado en otros espacios, el positivismo como doctrina permeó en los ámbitos centrales del Porfiriato: libertad de conciencia, orden material, progreso y civilización. Lo interesante de estas ideas eran en torno a “los ricos”,

²⁸⁴ “El mensaje presidencial. Contestación del presidente de la Cámara, D. Gabriel Mancera”, *El Imparcial*, 19 de septiembre de 1906, p. 7.

que autorizados a tomar de esos capitales generados, debían ser también promotores del progreso común.²⁸⁵ El grupo creado a partir de estas ideas, los científicos, comenzarían a tener influencia en las decisiones gubernamentales. De acuerdo con Javier Ortega, Mancera fue incluido dentro de este grupo, lo mismo que el ministro de Hacienda Yves Limantour por tener ambos intereses fijadas en las empresas mineras de la región de Pachuca puesto que eran miembros de las juntas directivas de sus respectivas empresas.²⁸⁶

Las acciones del progreso también podían “reflejarse” en la beneficencia. Así, Mancera contribuyó a continuar su programa de ayuda a sectores menesterosos como fue, por ejemplo, el Hogar de Niños Trabajadores donde aparece como uno de los contribuyentes del pago a la festividad por su décimo aniversario, que consistió en una celebración religiosa por su director, el padre Hunt, una comida y una velada literaria-musical.²⁸⁷

Para los científicos, Mancera incluido, se hicieron reiteradas observaciones de aprovechar los productos científicos para las necesidades sociales. Mancera continuó al respecto, en torno a las minas. La bonanza de Arévalo cundió en el ánimo de los pequeños propietarios de las minas aledañas ya que esto movió la industria—incluso vendió acciones a Mexican General Syndicate Limited—y al cabo de 1907 se producían importantes toneladas de plata y oro; las más productivas, después de Arévalo eran las de Atarjea, con dos mil toneladas, San Diego con 250 toneladas semanales, la reactivación de minas como La Santa Inés, La Laguna, así como las de Santo Tomás, San Antonio, Fortuna y Carbonera. Se confiaba en que en corto tiempo se diera una importante bonanza para la zona minera de El

²⁸⁵ Leopoldo Zea, “El positivismo” en *Estudios de la Filosofía en México*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980, p. 223-229.

²⁸⁶ Javier Ortega Morel, *Minería y ferrocarriles en el Porfiriato... op. cit.*, p. 48.

²⁸⁷ “El hogar de niños trabajadores. Celebración de la 1ª década de su fundación”, *El País*, 17 de agosto de 1906, p. 2.

Chico.²⁸⁸ Si bien, su producción se encontraba por debajo de Pachuca y Real del Monte, las minas de El Chico, y especialmente Arévalo fuera considerado uno de los distritos mineros más importantes de México, en la etapa previa a la Revolución mexicana.

Para la navidad de 1907 participó en un donativo convocado por los periódicos *El Imparcial*, *The Daily Record*, *El Tiempo* y *El Popular*. Entre los donativos se encontraban los realizados por la cervecería Cuauhtémoc de Monterrey.²⁸⁹ Promover y vigilar los establecimientos fundados por particulares, formaba parte de la ley de beneficencia privada decretada desde noviembre de 1899; esta ley permitía a las instituciones de beneficencia institucionalizarse durante el Porfiriato. En aquella época había dos vertientes ideológicas de la filantropía mexicana: la de carácter religioso, católico sobre todo, y la del liberalismo que fue la que propugnó Gabriel Mancera al realizar diversas obras de caridad, y la más importante el Fondo Privado de Socorros en 1907.

En Tulancingo, Mancera donó dos edificios para establecer una escuela de niños y de niñas, respectivamente que serían inauguradas en septiembre de 1908.²⁹⁰ En Mineral del Chico, la compañía cubrió los gastos de un dispensario médico y de una escuela, así como el salario del profesor.²⁹¹

En 1909, con una suma de un millón de pesos, fundó el Fondo Privado de Socorros en la calle de Cordobanes con el objetivo de “aliviar parcial y temporalmente los sufrimientos y necesidades comprobados de las personas menesterosas, residentes en el Distrito Federal o en el estado de Hidalgo”.

²⁸⁸ “Pachuca made premier mining camp again by modern methods”, en *The Mexican Herald*, 8 de diciembre de 1907, p. 26.

²⁸⁹ “La gran Navidad de los pobres. Siguen aumentando los donativos”, *El Popular*, 17 de diciembre de 1907, p. 1.

²⁹⁰ “Two new schools to be established in Tulancingo”, *The Mexican Herald*, 25 de julio de 1908, p. 5.

²⁹¹ Belem Oviedo Gámez, “Cronología de Mineral del Chico” *op. cit.*, p. 2

Aunque Gabriel Mancera vendió el Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste en 1906, no se desligó del todo a los asuntos del ferrocarril: fue vicepresidente de la junta directiva del Ferrocarril Central en 1908, así como miembro de la junta directiva del Ferrocarril de Veracruz al Istmo de Tehuantepec. Como diputado le tocó firmar el contrato celebrado entre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas con la compañía del Ferrocarril Sud-Pacífico de México para la libre importación de gas hidrógeno destinado al alumbrado de los coches del servicio de ferrocarriles de Cananea, Río Yaqui, Pacífico, y del Álamos (Sonora)-Guadalajara.²⁹² El proyecto del Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste sólo quedaría en Puebla, en la estación de Beristáin por el oriente; mientras que al norte, llegó a la estación Tortugas, del municipio hidalguense de Metepec.²⁹³

Dado que los trabajos como empresario ferrocarrilero habían terminado, Mancera se mantuvo en la política, a través de sus continuas reelecciones como legislador. Dentro de esa legislatura, la vigésimo cuarta, fue nombrado presidente de la misma.²⁹⁴ En la elección de 1908 fue electo diputado por el octavo distrito del estado de Hidalgo, con cabecera en Tulancingo. Entre los trabajos que más destacaron se encuentran sus iniciativas para discutir la ley minera.²⁹⁵ Mancera pedía que a más de ser una de las principales industrias en México pero con un decremento de los ingresos, el tema debía ser tomado con calma y con la seriedad debida.²⁹⁶ Esta ley contenía el dominio directo de la nación sobre criaderos de diversos metales, capítulos sobre los acueductos, desagües, ventilación y transmisión de energía

²⁹² “Nueva sociedad ferroviaria”, *El Correo Español*, 22 de abril de 1908, p. 2. “La organización del ferrocarril de Veracruz al Istmo”, *El Imparcial*, 28 de junio de 1908, p. 4.

²⁹³ Sería hasta el año de 2012 cuando el viejo proyecto de una línea directa México-Tuxpan se realizó y no por ferrocarril sino por carretera.

²⁹⁴ “Las elecciones de diputados y senadores”, *El Tiempo*, 14 julio 1908, p. 3. “Deputy Mancera chosed to preside this month”, *The Mexican Herald*, 1 de octubre de 1908, p. 2.

²⁹⁵ “Se suspende la discusión sobre la ley minera”, *El País*, 13 de diciembre de 1908, p. 1.

²⁹⁶ “Mining law is held until next session”, *The Mexican Herald*, 13 de diciembre de 1908, p. 1.

eléctrica de las propiedades mineras, y las bases de los contratos mineros y su registro, las reglas de expropiación realizada a petición del dueño del subsuelo y lo relativo a la exploración y policía minera.²⁹⁷ De ahí el interés de Mancera por estas leyes.

Por otra parte, Mancera representó dos caras de la misma moneda en materia de minería. Por una parte, estaba convencido, como diputado, que la concentración de casas de moneda en la Ciudad de México hacía que escaseara el numerario en los estados y territorios, así como la ausencia de un código de comercio de alcance nacional, sobre todo en un momento donde prevalecía la inversión extranjera; por otra parte, como empresario, se convenció de que la fiscalidad y el crédito eran obstáculos al progreso, de la misma forma que el endeudamiento con el exterior.²⁹⁸

De manera paralela, con el fondo de socorros tenía diversos planes de acción: donación de alimentos o semillas, pago de rentas para viudas y huérfanos, asistencia médica gratuita y suministro de medicinas, donación de vestidos o telas para confección, renta de máquinas de coser, una escuela de enseñanza elemental, asilo de ancianos y huérfanos, establecimiento de montes de piedad y con los derechos para la apertura del túnel Neptón se fundaría otro asilo de niños en Pachuca. Por aclamación Mancera fue declarado presidente de la junta directiva. Mancera señaló que no sólo a él debía atribuirse la fundación del establecimiento sino también a su esposa Guadalupe Silva y Valencia. “No creemos que necesita comentarios la acción del señor don Gabriel Mancera”, decían las notas periodísticas al respecto.²⁹⁹

²⁹⁷ María del Refugio González, “La legislación minera durante el siglo XIX”, *Minería Mexicana*. México, Comisión de Fomento Minero, p. 259-260.

²⁹⁸ Jesús Méndez Reyes, “Poder político, economía y empresariado...”, *op cit.*, p. 83.

²⁹⁹ “Rasgo filantrópico. Fondo privado de socorro en favor de los pobres”, *La Iberia*, 6 de enero de 1909, p. 1-2. “Cuantioso donativo del Sr. Ing. Gabriel Mancera a los necesitados”, *El Imparcial*, 6 de enero de 1909, p. 1 y 5.

Sus donativos no sólo fueron en México: a raíz de un sismo en Italia, en las regiones de Sicilia y Calabria, fueron enviadas 138 mil libras por medio del ministro César Ranuzzi. En la lista de donantes se encuentran el gobierno mexicano, el ayuntamiento de México, el Comité Italiano de Socorros, el comité de Veracruz, juntas de socorros de Monterrey, Guaymas, Chihuahua, Tampico, Pachuca, Mazatlán, San Luis Potosí, Mérida, Puebla, Guadalajara, Salina Cruz. Sólo aparecen dos particulares: Tina di Lorenzo y Gabriel Mancera.³⁰⁰

Aunque dependiente de la Secretaría de Hacienda, la Lotería Nacional, institución fundada en México desde 1770 para la asistencia pública a través de sorteos, tuvo como presidente de su junta directiva a Mancera; la prensa lo señala como “una persona respetabilísima, se preocupa constantemente por el progreso de la Lotería y a él se deben todas las reformas introducidas en estos últimos tiempos, y que redundan directamente en beneficio del público”. Estas acciones fueron, entre otras, apoyar a la construcción del Hospital General, el manicomio de la Castañeda y un kiosco para la exposición universal de San Luis Missouri. Días más tarde fue nombrado vocal de la junta de edificios escolares.³⁰¹ Además propuso que la Cámara de diputados cambiara de sede, para lo cual propuso que el local de la Contaduría Mayor de Hacienda, lo que fuera la antigua sede del arzobispado y sus inmuebles contiguos podrían servir para una nueva sede. La petición fue enviada al ministerio de Hacienda, pero no tuvo eco.³⁰² En agosto de 1909 realiza un nuevo donativo por 200 mil

³⁰⁰ “Más de 138,00 libra fueron enviadas a Italia. Lo que México está haciendo”, *El Diario*, 10 de enero de 1909, p. 2.

³⁰¹ “Ninguna lotería ha hecho lo que la Nacional”, *El Imparcial*, 4 de mayo de 1909, p. 5. “D. Gabriel Mancera nombrado vocal”, *Ibidem*, 15 de mayo de 1909, p. 3.

³⁰² “Un proyecto del señor Mancera para la nueva cámara de diputados”, *El Tiempo*, 19 de mayo de 1909, p. 1.

pesos para la construcción de una escuela privada de beneficencia y con un terreno donado por la Secretaría de Instrucción Pública.³⁰³

Esto lo hizo patente en torno a sus antiguos trabajadores, los del Ferrocarril de Hidalgo, quienes recibían atenciones médicas gratuitas y dispuso para ellos clases de dibujo e inglés.³⁰⁴ En el hospital Concepción Beistegui ubicado en la calle de Regina, fueron fundadas dos salas equipadas para asistencia médica inauguradas por los donativos del matrimonio Mancera Silva y bendecidas por el entonces arzobispo José Mora del Río: el señor Mancera señaló como inmerecido el reconocimiento que se le hizo, ponerle su nombre a las salas, pues “no había hecho sino cumplir con su deber: el de ayudar a sus semejantes”.³⁰⁵

A finales de 1909 se estableció una Sociedad para el Cultivo de las Ciencias y las Artes. Mancera fungió como socio de la misma. Entre otros socios se encontraban los gobernadores de Chihuahua, Jalisco, San Luis Potosí, Zacatecas, Chiapas, Veracruz y Oaxaca, así como los obispos de México, Veracruz y San Luis Potosí.³⁰⁶ El año de 1910 sería un parteaguas de la vida mexicana. Los acontecimientos servirían para el cierre de los proyectos empresariales y aun los de vida.

3.4 Gabriel Mancera y los años en torno a la Revolución mexicana

A inicios de enero de 1910 fue partícipe de un banquete que conmemoró la erección del estado de Hidalgo por parte de la Asociación Fraternal de dicha entidad. Mancera, José Luis Revilla y Modesto L. Herrera fungieron como invitados de honor “supervivientes que en

³⁰³ “El señor Mancera hace un donativo para escuela de niños pobres”, *El Tiempo*, 17 de agosto de 1909, p. 1.

³⁰⁴ “Señor Ing. D. Gabriel Mancera”, *La Patria*, 19 de agosto de 1909, p. 5.

³⁰⁵ “Importantes mejoras en un hospital”, *El Diario*, 4 de octubre de 1909, p. 5. “Inauguración de 2 salas en el H. Beistegui”, *Ibidem*, 30 de septiembre de 1909, p. 6.

³⁰⁶ “La sociedad para el cultivo de las ciencias y de las artes”, *El Imparcial*, 3 de noviembre de 1909, p. 2.

1869 trabajaron por la fundación del estado”.³⁰⁷ De dicha entidad es nombrado como delegado para un homenaje a Vicente Guerrero.³⁰⁸

A propósito del ministro Yves, este dispuso a la Escuela Nacional de Ingenieros una cantidad de dos mil pesos para ensanchar el restaurante del plantel; para ellos también Mancera participó: cubriría la renta por el local a donde se ubicara el restaurante solicitado. El hecho fue registrado en *El Tiempo*:

Uno de los benefactores que mayores bienes ha sembrado en el país, don Gabriel Mancera, acaba de hacer un donativo de gran significación para los estudiantes, cual es el de asignarles cincuenta pesos, destinado al sostenimiento del restaurante de estudiantes, ideado y llevado a la realización por la Sociedad “Alumnos de Ingenieros”, la misma que lanzó la iniciativa del Congreso de Estudiantes.³⁰⁹

Hacia 1910, el socavón de Neptón había alcanzado dos kilómetros, aún muy lejos de Pachuca. La profundidad proyectada era de 300 metros y seguía en avance. A pregunta expresa si el señor Mancera podría ver terminada la obra, este respondió: “Yo preguntaría a los rancheros si piensan recoger aguamiel de los magueyes que plantan ahora”. La nota de prensa respecto a Mancera ponderó nuevamente su autoría en dicha obra y elogió en buena medida su trabajo: “Si todos nos ponemos a pensar que nos vamos a morir mañana, ¿emprenderíamos algo? Indudablemente que no. Ojalá y la mayoría de los mexicanos pensáramos como el señor

³⁰⁷ “Banquete de aniversario”, *El Imparcial*, 17 de enero de 1910, p. 3.

³⁰⁸ “Los trágicos amores de Aurora”, *El Imparcial*, 29 de enero de 1910, p. 5.

³⁰⁹ “Don Gabriel Mancera hace un valioso donativo a los estudiantes”, *El Tiempo*, 21 de marzo de 1910, p. 1.

Mancera, México estaría más próspero.”³¹⁰ No obstante, el proyecto dejó de ser atractivo y ya no fue promovido.

Ese año, Mancera solicitó al gobierno de Hidalgo una concesión de las aguas de los ríos Milagro y Tetitlán ubicados en el Mineral del Chico. La solicitud fue expresada en los términos siguientes:

Gabriel Mancera, [...] ante usted respetuosamente expongo que conviniendo a mis intereses aprovechar la fuerza motriz que pueda desarrollar la corriente de agua libre que baja de los cerros que están situados al sud oeste del pueblo del Chico y que forma los ríos El Milagro y Tetitlán y pequeños barrancos afluentes, hago el denuncia que corresponde, para que ese superior gobierno se sirva, sin perjuicio de mejor derecho, concederme el uso de dichas aguas, desde el punto en que salen de la planta eléctrica que tengo establecida en el lugar llamado Las Adjuntas, hasta la toma de la extinguida fundación de Sanfelices [*sic*] [...]. Designo para las notificaciones la casa no. 81 de la 5ª calle de Hidalgo (Pachuca). Protesto lo necesario, México, 30 de junio de 1910. Gabriel Mancera, rúbrica.³¹¹

La conveniencia del desagüe radicaba en que se podía ahondar en los pozos y se estimulaba el trabajo de los socavones lo cual creó precisamente obras como las del Neptón. Esta práctica se hizo extensiva en el distrito pues otra empresa, la de Maravillas hizo lo mismo con las

³¹⁰ “Túnel del Nep-ton”, *El Fomento Industrial*, 1 de marzo de 1910, p. 9.

³¹¹ “Solicitud presentada por el Sr. Ing. D. Gabriel Mancera pidiendo la concesión de las aguas de los ríos Milagro y Tetitlan ubicados en el municipio del Mineral del Chico en este distrito”, POGEH, 8 de octubre de 1910, p. 7. En 1914 le fue resuelta favorablemente la solicitud. Ver “Contrato entre el Lic. Eduardo Tamariz, secretario de Estado y del Despacho de Agricultura y Colonización, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Ing. Gabriel Mancera, para el aprovechamiento, en producción de energía, de las aguas del río de las Adjuntas en el estado de Hidalgo”, *Diario Oficial de los Estados Unidos Mexicanos*, 18 de junio de 1914, p. 471.

minas de la compañía de San Rafael.³¹² En cambio, en otras empresas, se dejó de hacer por adeudos, como sucedió con la Compañía Real del Monte y Pachuca que suspendió sus bombeos en la mina de San Juan, cuyas minas vecinas no pagaron el servicio. Estos temas de carácter técnico, redujeron la actividad minera, y, por ende, tuvieron repercusiones sociales ya que la disminución de la extracción, las haciendas de beneficio sin metal que procesar, todo paralizado, obligaba a los operarios a emigrar.³¹³

La apertura de las concesiones para uso de aguas de los ríos Milagro y Tetitlan le permitía a Mancera y su equipo explorar el territorio escarpado de la serranía del Chico y encontrar nuevas minas como las denominadas por él Zeus.³¹⁴ Puesto que las obras estaban desarrolladas a 150 metros de profundidad en 1912; quedaban hasta ese año 200 metros más. La ventaja era que ya se contaba con la energía eléctrica necesaria para una fácil extracción del agua; el túnel precisamente tuvo ese objetivo (Figura 15).

Mancera logró llegar a acuerdos sobre el uso del socavón Neptón con los propietarios como fue con Julián Pérez Duarte de la mina Tetitlan, con los de la mina Fortuna y la R. H. Lyman Company, propietarios de las minas Águilas de Oro, Las Monjas y Cuauhtémoc, así como con los hermanos Ludlow; uno de ellos, Hedley, fue jefe de departamento en otra empresa vecina, la Compañía Beneficiadora de Metales de Atotonilco el Chico.³¹⁵ Los propietarios se vieron en la necesidad de sujetarse a sus propios recursos; como se mencionó, la reinversión de Mancera fue hacia la beneficencia.

³¹² Javier Ortega Morel, “Negociación minera de San Rafael y Anexas”, en *Apuntes hidalguenses*, no. 6, marzo 1993, p. 36.

³¹³ *Ibidem*, p. 39.

³¹⁴ Mancera tenía cierta afición por la mitología griega al colocar nombres de dioses a sus minas “Agencia de minería en Pachuca” POGEH, 1 de mayo de 1911, p. 8.

³¹⁵ “El Chico District of Hidalgo”, *The Mexican Herald*, 23 de octubre de 1910, p. 2.

Es importante mencionar que en el informe del presidente Díaz, llevado a cabo el primero de abril de 1910, dentro del rubro de Instrucción Pública se hizo mención de lo siguiente:

En el curso del año la Secretaría de Instrucción Pública autorizó a la junta privada de socorros que fundó el filántropo don Gabriel Mancera, para que pudiese ofrecer alimentos a los niños muy pobres de la escuela mixta establecida en el Peñón, que sin ese auxilio se encontraban en la imposibilidad de educarse. Los buenos resultados de esa autorización y del auxilio impartido, empiezan ya a percibirse, tanto por el hecho de que la asistencia ha aumentado y se ha vuelto más regular, cuanto por la circunstancia de que los trabajos escolares se hacen con mayor aprovechamiento.³¹⁶

A los donativos de Mancera surgían, sin embargo, algunas reflexiones. En la editorial “La filantropía y la miseria moral” escrito por Luis de la Brena, se cuestionaba sobre cierta desventaja de la filantropía particular, esto es, que los padres con ello se desatendieran de sus obligaciones familiares. La miseria, dice De la Brena y de ahí el título, era más bien moral que material y que se requerían para combatirla de bienhechores como el “millonario mexicano Gabriel Mancera” encauzaran sus caudales no sólo a la caridad, una caridad que “petrifique los brazos en la actitud del que implora limosna, en lugar robustecerlos para la actividad y el trabajo”.³¹⁷ No era lo anterior como tal una crítica hacia la filantropía de Mancera sino más bien la advertencia de que la caridad fuera vista por los menesterosos como un medio de vida solamente y no como un apoyo para el trabajo.

³¹⁶ “Informe leído por ciudadano presidente de la República”, *La Patria*, 1 de abril de 1910, p. 4. “Rindió ayer su informe al Congreso de la Unión el señor presidente de la República Gral. Porfirio Díaz”, *El Diario*, 2 de abril de 1910, p. 8.

³¹⁷ “La filantropía y la miseria moral”, *La Enseñanza Primaria*, 15 de abril de 1910, p. 1-2.

De cualquier manera, la labor de Mancera continuó. En ese mismo mes de abril de 1910 se hacía efectivo el traspaso de una casa en la calle de Allende de Tulancingo para que funcionara como “depósito de aguas para las obras del saneamiento de esta ciudad”. Al momento se giró una petición a la asamblea municipal para dar “un voto de gracias al donante por el beneficio que debido a su altruismo recibe Tulancingo”.³¹⁸

En la diputación de ese año es nombrado presidente de la cámara nuevamente, lo cual celebró con un banquete en el hotel Jardín de la capital mexicana.³¹⁹ Para esos años se tiene noticia de un fondo privado de socorros y un hospital instituidos por Mancera y que además llevaban su nombre. La fundación de socorros tenía un capital de poco más de un millón de pesos similar a lo reportado por el asilo Betti. Entre las fundaciones enlistadas se encontraban el Montepío Luz Saviñón, la Sociedades española, americana y alemana de Beneficencia, la Casa Amiga de la Obrera, las asociaciones francesa, suiza y belga, los hospitales de Jesús Nazareno y de Nuestra Señora de la Luz, la Casa Amiga de la Obrera y el Comité Italiano de Beneficencia, entre otras más, que debían reportar sus respectivos fondos. En el caso de la Fundación de Socorros Mancera, sus reportes consistían en capital, auxilios de carácter extraordinario, auxilios periódicos personales y subsidios a varias instituciones de beneficencia en un total de poco más de 18 mil pesos; en tanto el hospital, ubicado en el puente de Santa Ana, se reportaron 1306 personas por curación y 4365 consultas, y cuyos gastos estaban enlistados en renta del local, gratificaciones, sueldos de personal e importe de recetas con un total de 3039 pesos.³²⁰

³¹⁸ “El Sr. Ing. Don Gabriel Mancera cede una casa”, POGEH, 20 de abril de 1910, p. 1.

³¹⁹ “Cámara de diputados”, *El País*, 1 de mayo de 1910, p. 2.

³²⁰ “Fondo privado de socorros Mancera”, *Diario Oficial de los Estados Unidos Mexicanos*, 5 de mayo de 1910, p. 50.

Mancera tenía una clara inclinación por apoyar a los establecimientos educativos como la Casa de Estudiantes cuyo terreno había sido donado por Yves Limantour.³²¹ Durante el periodo de sesiones le tocó signar la próxima celebración del centenario de la Independencia:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta: Artículo único: En celebración del primer centenario de la proclamación de independencia, se declaran de fiesta nacional los días 14, 15 y 16 de septiembre de 1910. Gabriel Mancera, diputado presidente. Julio Zárate, diputado vicepresidente. Daniel García, diputado secretario. Ramón Lanz Durán, senador secretario. Rúbrica. Por tanto, mando se imprima, publique y circule y se dé el debido cumplimiento. Dado en el palacio del poder Ejecutivo federal en México, a 31 de mayo de 1910. Porfirio Díaz.³²²

El desgaste natural de la figura de Mancera al frente de la presidencia de la Cámara de Diputados se vio reflejada en el nombramiento de la comisión permanente: de 126 diputados, sólo uno votó a su favor, mientras que los 125 restantes eligieron al diputado Emilio Álvarez.³²³ En junio de 1910 es invitado a apadrinar la inauguración del teatro Benito Juárez, en la población hidalguense de Zacualtipán junto con el gobernador Pedro L. Rodríguez y otros personajes como Richard Honey.³²⁴ Tal decadencia política no se reflejó del todo en su imagen ya que en septiembre de 1910 es declarado senador propietario por el estado de

³²¹ “Los auxilios a los estudiantes”, *El Tiempo*, 18 de mayo de 1910, p. 5.

³²² “Los días 14, 15 y 16, serán de fiesta nacional”, *El Tiempo* 2 de junio de 1910, p. 1.

³²³ “Poder Legislativo. Cámara de Diputados. Sesión del 30 de mayo de 1910. Presidencia del C. Gabriel Mancera”, *Diario Oficial Estados Unidos Mexicanos*, 10 de junio de 1910, p. 1.

³²⁴ “Inauguración”, *POGEH*, 12 de junio de 1910, p. 1.

Hidalgo para el XXV congreso constitucional e integrante de la segunda comisión de Hacienda, de 1910 a 1914.³²⁵

Sin duda, el reconocimiento más importante que recibió Gabriel Mancera fue el doctorado honoris causa por la Universidad Nacional de México. En septiembre de 1910 fue inaugurada por el secretario Justo Sierra y el presidente Porfirio Díaz. Como parte de las actividades se otorgaron los doctorados honoris causa a personajes como Su Majestad Víctor Manuel II “por su heroico amor al pueblo”; al profesor Rafael Altamira y Crevea, “por el grande esfuerzo que hizo en pro de la unión intelectual de los países hispanoamericanos”, a Emilio Adolfo Behring por el descubrimiento del suero antidiftérico, a Carlos Alfonso Laveran por el descubrimiento del microbio del paludismo, a José Yves Limantour por sus servicios en la hacienda pública, a José Lister por sus trabajos sobre la antisepsia en la cirugía, a Theodore Roosevelt, por “sus grandes y eficaces servicios para asegurar la paz entre todos los pueblos” y claro, al filántropo Gabriel Mancera “principalmente por los servicios que ha prestado a los niños pobres de las escuelas nacionales”.³²⁶

Ese mismo año fungió como presidente de la junta directiva de la Sociedad Filantrópica Mexicana; para entonces el Asilo de Regeneración e Infancia contaba además con cinco salas de costura repartidas en diversos puntos del centro de la Ciudad de México (Niño Perdido, Camelia, San Felipe de Jesús, Callejón de Rivero y Necatitlán).³²⁷

Aun cuando eran frecuentes las apariciones como benefactor de Gabriel Mancera, que así se ha hecho notar en estas líneas, un balance sustentado en el mes de noviembre de 1910,

³²⁵ “Poder Legislativo. Cámara de Senadores”, *Diario Oficial Estados Unidos Mexicanos*, 20 de septiembre de 1910, p. 174. “Poder Legislativo. Cámara de Senadores”, *Ibidem*, 22 de septiembre de 1910, p. 198.

³²⁶ “La Universidad Nacional de México fue solemnemente inaugurada”, *El Tiempo*, 23 de septiembre de 1910, p. 3.

³²⁷ “Sociedad filantrópica mexicana”, *El Bien Social*, 1 de octubre de 1910, p. 92.

pocos días antes de la revolución maderista, hacían ver que en realidad las acciones caritativas eran pocas: “es tan raro entre nosotros que se practique la filantropía, la caridad, el amor al prójimo”, señala una nota periodística. “Existe —continúa la misma nota— un egoísmo profundo, si igual, en nuestra sociedad. Nadie aquí se preocupa por tanta gente desdichada que apenas come lo indispensable para no morir de hambre, que va sucia, piojosa y vestida con harapos”. Se hizo referencia a las paupérrimas condiciones en que vivían los indígenas, se criticó la creencia de que sólo el gobierno está obligado a actuar por los desvalidos, se comparó el altruismo estadounidense o europeo donde se abren fundaciones “todos los días”; que la prensa lo consigna todo el tiempo y en cambio apenas sí se menciona en México:

Entre nosotros, en cambio, es raro el oír decir algo de esto. La Casa Amiga de la Obrera y demás empresas caritativas de la señora esposa del presidente de la República, el asilo que fundó el señor Díaz de León, la escuela que sostiene el señor Eduardo Orrin, las becas creadas en Vizcaínas, las camas sostenidas en el hospital Saviñón y demás caridades de don Gabriel Mancera y algunas otras donaciones análogas son pocas y no emulan a nadie.³²⁸

Ante ese egoísmo del que hacía mención la citada nota periodística, aparentemente esfuerzos aislados y situados sólo en la capital del país, las acciones de beneficencia de Gabriel Mancera no se detuvieron ante la embestida revolucionaria de Francisco I. Madero, pues al finalizar el año Mancera fue designado presidente de la mesa directiva en México de la Alianza Científica Universal, sociedad de carácter internacional que reunía a los hombres de ciencia, literatura y bellas artes para desarrollar sus actividades en diversos países y

³²⁸ “El profundo egoísmo de nuestra sociedad”, *La Iberia*, 2 de noviembre de 1910, p. 2.

facilitarles sus estancias y elementos para sus investigaciones; un año más tarde ocupa el mismo cargo dentro de la Sociedad Mexicana Esperantista.³²⁹ El esperanto era considerado como un idioma universal y para que hiciera frente a otras lenguas que para entonces se advertía ya su predominio, como el francés, desde luego.

Mancera se mantuvo fiel a Díaz después del destierro a París. Su círculo de amigos propuso reunirse para manifestarle su adhesión y aprecio mediante un manifiesto público fechado el 15 de mayo de 1911. En ella pueden leerse los balances de sus gobiernos, con especial énfasis en señalar la inversión extranjera, la red de ferrocarriles y telégrafos, las obras del desagüe del valle de México y coronar “su gloriosa obra con la estatua de la Libertad”, del centenario de 1810. Mancera aparece como uno de los firmantes de dicho manifiesto.³³⁰

Próximo al manifiesto apareció el artículo “Los científicos siguen en el poder”, escrito por Diego E. Tamez Larrea. En él se expresó que dicho grupo continuaba haciéndose de espacios en el gobierno maderista. Mancera era señalado como uno de ellos:

[...] Dejábanse ver entre bastidores para que todos supieran que eran quienes dirigían el movimiento, pero no aceptaban actitud visible y posición alguna definida, cuando más consistían en ser “vocales”. Las juntas las presidían don Alfredo Chavero o don Guillermo de Landa y Escandón si eran fiestas gratuitas, amistosas o pirotécnicas; don Trinidad García, don Pedro Rincón Gallardo o don Gabriel Mancera si eran trabajos de reelección, a los que ellos no podían rehusarse y aparentaban acudir presurosos. Sin embargo, se guardaban a la sombra

³²⁹ “La Alianza Científico-Universal”, *El Tiempo*, 16 de diciembre de 1910, p. 3. “La Alianza Científica”, *Ibidem*, 19 de diciembre de 1910, p. 4. Para ver los objetivos de dicha asociación ver “La Asociación Internacional de los Hombres de Ciencias”, *El Popular*, 26 de septiembre de 1906, p. 1.

³³⁰ “Los amigos del general Díaz”, *Diario del Hogar*, 22 de mayo de 1911, p. 22.

porque esperaban gobernar y bien sabían que más tarde o más temprano había que explicar todo aquello al país; mejor era preparar la coartada.³³¹

Con varias reelecciones previas, 72 años y condiciones políticas complejas en el país, Mancera marchó a un exilio voluntario. Solicitó licencia sin goce de dietas a su cargo como senador y junto con su familia salió de Veracruz rumbo a Europa por espacio de siete meses. En febrero de 1913, reanuda sus actividades en el senado.³³²

Para asegurar su escaño vuelve a ser propuesto como candidato a diputado y a senador. Por los distritos de Tulancingo, Ixmiquilpan, Molango, Zacualtipán, Zimapán y Actopan es electo primer senador suplente; en este último distrito fue postulado para diputado, aunque resultó ganador Agustín Bretón. El senador propietario, ya en el gobierno de Huerta, lo fue el ex gobernador de Hidalgo Pedro L. Rodríguez.³³³ Se trató de su última aparición como político, y sus años restantes, once, los dedicó a la filantropía.

El último cargo registrado respecto a sus actividades como empresario del ferrocarril fue el de consejero vicepresidente de las líneas nacionales o Ferrocarriles Nacionales Mexicanos en 1913, aquí le correspondió ser testigo del Contrato entre la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y la Compañía del Ferrocarril Sud-Pacífico.³³⁴ Las acciones filantrópicas de Mancera no terminaban y la navidad de 1913 fue especialmente feliz para los niños del pueblo de Peñón:

³³¹ “Los científicos siguen en el poder”, *Diario del Hogar*, 12 de junio de 1911, p. 3.

³³² “Society”, *The Mexican Herald*, 25 de abril de 1912, p. 2. “De regreso”, *El Diario*, 22 de noviembre de 1912, p. 3. “Poder Legislativo. Cámara de Senadores”, *Diario Oficial Estados Unidos Mexicanos*, 3 de marzo de 1913, p. 1.

³³³ “Sección electoral. Octavo distrito electoral del estado de Hidalgo. Tulancingo”, *POGEH*, 12 de noviembre de 1913, p. 1-5.

³³⁴ “Se eligió al Pte., y al Vicepte. de las L. Nacionales. Resultaron electos los Sres. Luis Elguero y Gabriel Mancera respectivamente”, *El Diario*, 27 de octubre de 1913, p. 1.

El capitalista señor ingeniero Gabriel Mancera, acompañado de su digna esposa la señora Guadalupe Silva y de su distinguida hija la señorita Berta Mancera, se trasladaron ayer por la mañana al Peñón, a bordo de su automóvil, llevando consigo un regular número de juguetes, prendas de ropa y dulces que se repartieron en uno de los salones de la escuela oficial del pueblo.³³⁵

Como la noticia se extendiera por todo el pueblo, el salón se vio abarrotado ante la presencia de la acaudalada familia. En tanto la señora Guadalupe y Berta, su hija repartían calzado, ropas, juguetes y dulces, el ingeniero Mancera se aprestaba a dar dinero “en metálico” a un reducido grupo de hombres que le besaban la mano. Mancera era bien recibido en aquel pueblo ya que desde varios años sostenía la alimentación de 180 niños de la escuela del lugar.³³⁶

Los reconocimientos continuaron tal y como sucedió en la Universidad Popular de México donde luego de la conferencia “El canal de Panamá y su trascendencia comercial y política con una exposición general sobre las grandes vías de comunicación, terrestres y marítimas” por el ingeniero Galindo y Villa se llevó a cabo la ceremonia de elogio al señor Mancera. En su participación, por cierto, la primera vez en que se recogen, aunque indirectamente sus palabras, se expresó:

Profundamente emocionado por la manifestación de que acababa de ser objeto, se levantó el señor Mancera; y en breves palabras expresó su amor a las clases menesterosas y su ardoroso

³³⁵ “En el pueblo de Peñón se efectuó ayer una hermosa fiesta de caridad. El señor ingeniero don Gabriel Mancera repartió cantidades en metálico entre las familias más necesitadas”, *El País*, 25 de diciembre de 1913, p. 1.

³³⁶ *Ibidem*, p. 2.

empeño por propagar la enseñanza. Dijo que siempre había querido al obrero a quien conceptuaba como su hermano, y que cuanto había hecho en beneficio suyo, lo consideraba como un deber.³³⁷

Ante la franca decadencia de la minería, Mancera, sin embargo, no cejaba en su empeño de mantener a flote la Metalúrgica de Atotonilco el Chico; aun en 1916, fueron descubiertas las minas de Nepus y Hera, que se sumaron a la de Zeus en la explotación.³³⁸ En 1918 fue designado presidente del consejo de administración del Banco de la República.³³⁹ Ya en avanzada edad fue asaltado en su casa por la llamada banda del automóvil gris.³⁴⁰

Un balance acerca de las labores filantrópicas de Gabriel Mancera indica la preocupación de este hombre por la educación, que él concebía como un medio para el progreso de la sociedad. La beneficencia privada que él ejemplifica “indudablemente estaba asociada a las transformaciones políticas y sociales auspiciadas por las reformas porfirianas

³³⁷ “Sesión solemne en la Universidad Popular de México. En ella fue elogiado calurosamente el protector de la institución, don Gabriel Mancera”, *El Imparcial*, 24 de junio de 1914, p. 3.

³³⁸ “Agencia de minería en Pachuca”, *POGEH*, 16 septiembre 1916, p. 10.

³³⁹ “Personal de la junta de administración del Banco de la República”, *El Informador*, 5 marzo 1918, p. 4.

³⁴⁰ Años más tarde, bajo la firma cinematográfica Azteca Films de México, el director poblano Enrique Rosas filma *El automóvil gris* recrea las acciones delictivas de dicha organización, y llevada a la pantalla en 1919; a finales de los años treinta es sonorizada y a finales de los cincuenta es mejorado el sonido. Esta última versión es la que se encuentra en resguardo de la Filmoteca de la UNAM. De acuerdo con las primeras escenas de la película, “basada en hechos reales” como suele decirse en el argot cinematográfico, indican que “La historia aquí presentada se desarrolla en los mismos sitios que fueron teatro de las hazañas que forman su argumento. Las escenas de los robos, las casas en que vivieron y los sitios en que fueron aprehendidos o expiados sus crímenes los miembros de la funesta Banda del Automóvil Gris son rigurosamente auténticos. La acción se desarrolla en el año de 1915”. Con lo anterior llegó a pensarse que es Gabriel Mancera quien se interpreta a sí mismo, no obstante, en los créditos de la película aparecen los actores y es el español Antonio Galé quien “desempeña el papel del anciano millonario Gabriel Mancera, víctima del maltrato de la banda de salteadores” (Figura 20). A juzgar por la explicación del inicio de la película, Mancera habría prestado su casa como locación y probablemente haya indicado cómo se llevó a cabo el robo: los bandidos entran con una supuesta orden de cateo e indican que tienen que revisar toda la casa; un grupo comienza a llevarse las joyas y demás objetos de valor que encuentra mientras otro distrae al viejo Mancera; este, al darse cuenta es sometido fácilmente; una vez con el botín, los bandidos se retiran de la amplia sala. Enrique Rosas (director), *El automóvil gris*, México, Azteca Films de México, 1919.

encaminadas no sólo a secularizar la sociedad, sino también a procurar la construcción de un Estado moderno”.³⁴¹



Figura 14.
Interior de una mina con rieles para transportar mineral.
Fuente: Archivo Histórico CRDMYP.

En 1920, toda vez de que la Compañía Real del Monte y Pachuca acreditó los usos de aguas ante la Secretaría de Agricultura y Fomento, el aprovechamiento de los ríos El Milagro y

³⁴¹ Las últimas actividades de Mancera como benefactor público fue su presencia como vocal de la Lotería Nacional hacia el año de 1921. Gilberto Urbina y Gabriel Loera, “Continuidad y adaptación de prácticas filantrópicas...”, *op. cit.*, p. 314.

Tetitlán, en producción de fuerza motriz y alumbrado eléctrico en la planta Las Adjuntas, así como en el beneficio de metales de la hacienda Plan Grande, se hizo el traspaso de las instalaciones por Gabriel Mancera en octubre de 1920.³⁴² Al cerrar la hacienda de beneficio de Plan Grande, la compañía celebró un contrato con la Real del Monte para maquilar sus metales y de paso se convirtió en el último sitio de la región en practicar la amalgamación, método que había operado por casi cuatrocientos años.³⁴³ En ese mismo año la United States Smelting, Refining and Mining Company a través de la compañía Real del Monte y Pachuca adquirió la mayoría de acciones de la Metalúrgica de El Chico.³⁴⁴

Sin embargo, hacia 1922, la Secretaría le solicitó nuevos datos, pero aquél, por no enviarlos, quedó sin efecto el contrato. Significa lo anterior que, si bien las instalaciones mineras ya habían sido traspasadas por él, Mancera seguía teniendo derechos sobre el uso de aguas de Las Adjuntas. El contrato estipulaba que el incumplimiento de una de las partes daba lugar a su cancelación. En 1924 se canceló en definitiva su contrato por derecho de uso de aguas que tenía vigente desde 1914 y ratificado en 1919. Esta se dio definitivamente en el mes de agosto de 1924. Con esto, Gabriel Mancera, daba por terminada su vida empresarial en la minería y que significaría en definitiva su retiro de la actividad pública.³⁴⁵

³⁴² “Gobierno general. La Compañía Real del Monte y Pachuca ha acreditado debidamente sus derechos al uso y aprovechamiento de las aguas de los ríos El Milagro y Tetitlan”, POGEH, 16 de junio de 1923, p. 1.

³⁴³ *Guía general del Archivo Histórico de la Compañía de Minas de Real del Monte y Pachuca*, *op. cit.*, p. 177-179. A partir de este momento las propiedades y archivos pasaron a manos de esta compañía.

³⁴⁴ Belem Oviedo Gámez “Cronología de Mineral del Chico”, *op. cit.*, p. 2.

³⁴⁵ “Gobierno general. Expediente relativo a la concesión obtenida por el señor Gabriel Mancera para aprovechar en fuerza motriz aguas del río Las Adjuntas”, *Ibidem*, 1 de septiembre de 1924, p. 348-349.

Gabriel Mancera murió a los 86 años en la casa número 94 de Donceles, en la Ciudad de México, el 21 de enero de 1925 a las 22:00 h. Su cuerpo fue inhumado en el panteón Tepeyac.³⁴⁶

Pareciera que con la muerte de Gabriel Mancera también se vinieron abajo sus dos grandes proyectos. No pasaría mucho tiempo para que la United States Smelting dejara de trabajar las minas del Chico por incosteables y, en cambio, continuar la operación en las grandes empresas. La situación de las empresas medianas y pequeñas fue que abandonaron el ramo porque ya no les resultaba benéfico.³⁴⁷ Tanto las utilidades como la misma infraestructura, pasarían a ser administradas por las grandes compañías y con el tiempo las ruinas de aquellas haciendas de beneficio serían absorbidas por la población y formarían parte del paisaje boscoso de Mineral del Chico.

³⁴⁶ “Acta de defunción de Gabriel Mancera García de San Vicente”. Dirección General del Registro Civil de la Ciudad de México, *Defunciones*, año 1925, libro 12, acta 241. De acuerdo con el médico certificante Enrique Aragón, padecía una enterocolitis crónica de la que sobrevino una congestión pulmonar.

³⁴⁷ Nicolás Cárdenas García, “Revolución y desarrollo económico: el caso de la minería”. *Signos Históricos*, núm. 11, enero-junio, 2004, p. 134.



Figura 20. Escenas de la película *El automóvil gris*. Mancera, uno de los afectados por la banda de aquel nombre, se contó entre los hombres más ricos de México.

CONCLUSIONES

EL PROYECTO EMPRESARIAL DE GABRIEL MANCERA

And this has been realized by mexican capital, mexican brains, and mexican persistency. There is only on regret in these premises, and that is more mexicans do not follow the example and work out the success of Gabriel Mancera.³⁴⁸

The Two Republics, 1899.

Gabriel Mancera fue definido por Cossío Villegas como el “Maniático de las obras públicas”. El epígrafe que introduce a estas conclusiones puede dar una idea general de lo que determinó a este empresario, mente y persistencia. Y es que el proyecto empresarial del ingeniero Gabriel Mancera, puede inscribirse como uno de los proyectos mexicanos más sobresalientes entre los siglos XIX y XX, de tal suerte que el presente trabajo tuvo como objetivo comprender el funcionamiento de sus empresas y ponderar con ello el papel que jugó este personaje entre los años de 1877 a 1924, periodo en el cual inició y concluyó de manera formal su labor como empresario, casi a la par de su vida.

Gabriel Mancera García de San Vicente y su proyecto empresarial fue la representación de una nueva forma de inversión local frente a los capitales extranjeros. Sus diversas participaciones en el terreno político motivaron en él una actitud de emprendimiento en campos como la mecanización de los textiles, las herrerías, o la electrificación y los

³⁴⁸ “Y esto ha sido realizado por el capital mexicano, la mente mexicana y la persistencia mexicana. Sólo hay que lamentar de estas premisas que más mexicanos no sigan el ejemplo y trabajo exitoso de Gabriel Mancera.” Traducción libre de José Eduardo Cruz Beltrán

ferrocarriles; si bien puede atribuirse la filantropía un acto desinteresado, es probable que Mancera haya visto en ello una forma de expiación de culpas, como fue constante entre el empresariado decimonónico mexicano. Con estos rasgos biográficos se pretendió superar la perspectiva de que las iniciativas empresariales mexicanas del siglo XIX fueron en su mayoría de las empresas extranjeras.

A lo largo del trabajo se plantearon una serie de interrogantes que intentaron responderse conforme se desarrollaron los capítulos. Las empresas en las cuales participó Mancera, cómo se ligó a ellas, qué actividades realizó en torno a las empresas, cuáles fueron las distintas etapas de desarrollo de las mismas, qué dificultades enfrentó y de qué manera fueron resueltas, cuál fue su participación en la esfera política y social de México. En torno a su figura me pregunté de dónde provino su fortuna, a qué intereses respondían sus actos de beneficencia, qué implicó para Mancera emplear en sus empresas sólo mexicanos, cómo se vinculó con otros empresarios mineros y ferrocarrileros, y qué huella dejó particularmente en el estado de Hidalgo.

Estudiar a Gabriel Mancera se tornó complejo en algún momento. Cabían las opciones de estudiar sus actividades de manera temática, es decir, abordar por separado la vida filantrópica, la vida política, y por su parte, estudiar al empresario minero y ferrocarrilero por otro. Dada la diversidad de actividades del personaje, se optó por abordarlo de una manera más lógica, por el lado cronológico. De esta forma podemos ver a Mancera como un personaje que, al tiempo de realizar actividades filantrópicas, subía a la tribuna legislativa, coordinaba los trabajos del Ministerio de Fomento, o bien, dirigía los asuntos de las minas, promovía las nuevas rutas del ferrocarril.

Para la consecución de la tesis “Compañías Mineras y Ferrocarrileras del México decimonónico: el proyecto empresarial de Gabriel Mancera, (1877-1924)”, se plantearon

diversas interrogantes que rigieron tal investigación. La primera de ellas, quién fue Gabriel Mancera y cuál fue su posición dentro de la esfera pública nacional, así como la forma en que logró su ascenso político y social. Esta tesis reunió una serie de resultados de investigación que presentados en capítulos le dieron forma. En primera instancia, tenemos el estudio biográfico de Gabriel Mancera, una profundización en su acción como ingeniero de minas y político, entre 1850 y 1870; un inversionista moldeado en los negocios familiares. En segunda instancia, el empresario minero a través de la Negociación de Arévalo, que, herencia de su padre, contribuyó en buena parte al caudal económico del personaje. Una tercera instancia, la consagración del empresario, al tener un proyecto de envergadura como el Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste cuyo afán, idealizado, entre otros por su primo Manuel Fernando Soto, político y hacendado pulquero, era conectar el centro y el golfo de México.

Si bien es cierto que no podrían del todo disputar un protagonismo con los hombres dedicados al gobierno, los empresarios van a perfilarse como importantes actores en el devenir de un país. Por ello, este trabajo se propuso analizar el papel de las empresas mineras y ferrocarrileras en el ejercicio del poder económico; de manera específica la forma en que Mancera, tanto en forma individual como a través de aquellas, intervino en la esfera pública de México. Mancera supo aprovechar el apoyo del Estado; además de ello tuvo una considerable participación dentro del poder Legislativo.

Una de las aportaciones de este trabajo, inscrito en lo que la historiografía denomina historia de las empresas, fue el de analizar el Estado mexicano en relación con industriales. El empresariado mexicano encontró coincidencias con los gobiernos y en cierta forma los primeros propusieron las reglas del juego político. Vemos en Mancera, en ese acercamiento con el poder y no sólo a través de sus diversas reelecciones legislativas, a un hombre que

amplió sus intereses capitalistas y que le valieron otorgarle concesiones de ferrocarril, el de Hidalgo y del Nordeste, y otro, apoyar de manera indirecta, el del Desagüe, que serviría para zanjear el viejo proyecto de drenar las aguas del Valle de México.

Las concesiones federales le abrieron las puertas de una perspectiva empresarial que ya había comenzado cuando la ejercía en la escala regional con las minas de su familia y una empresa textil. El interés en torno a empresarios mexicanos y sus relaciones con el poder local suscitó, a su vez, el interés por profundizar en los casos específicos como el que hoy se mostró en este trabajo. El estudio de la participación de estos empresarios en las diversas regiones del país se tornó necesario para explicar el proceso nacional empresarial.

Aunque la lógica económica transita en trabajos como el que ahora se ha presentado, una evaluación de los enfoques de la historiografía económica, consideraron plantear también el ejercicio político de las empresas y los empresarios. No bastaba solamente con el conocer de manera específica, como se ha presentado en los capítulos II y III, el proceso de creación de una compañía, su puesta en marcha, sus avances y retrocesos, sus dificultades económicas, las relaciones de conflicto, su declive, sin presenciar la figura del hombre que los llevó a cabo.

Dado el peso que se le dio también a las acciones del personaje, fue preciso recurrir a al origen de un empresario y de cómo fue gestándose la idea de ser partícipe de un proceso de modernización del país. El trabajo de investigación en que devino esta tesis permitió adentrarnos en las actividades empresariales en una forma sistemática, es decir, observar la evolución de estas, sus dificultades, logros y ganancias. De la misma forma, un trabajo de esta naturaleza ayudó a la comprensión de las intenciones del empresario y su actitud frente a sus empresas, así como el perfil mismo del personaje; insisto nuevamente en que fue de

particular interés este punto, ya que sobre él se escribieron diversas biografías, pero sólo en un carácter enciclopédico.

Es cierto que la figura de Gabriel Mancera pudo verse mimetizada en el afán de sus empresas, en la homogeneidad que supuso estar dentro de un organigrama administrativo. Sin embargo, el personaje se tornó en sí mismo interesante. Su biografía, en el capítulo primero, a consideración de la historiografía que lo rodeaba, merecía un tratamiento más amplio. Se trata de un empresario mexicano, originario del actual estado de Hidalgo, que gracias a la actividad comercial a la que se dedicó su familia tuvo su camino hacia el empresariado. Sus padres, dueños de fundos mineros en la población de Mineral del Chico, aprovecharon la coyuntura que dejó la breve incursión de compañías extranjeras, alemanas, para hacerse de ellas y explotar la plata, mineral que aun después de la Independencia de México, continuaba bien ponderada en el concurso económico internacional.

Graduado como ingeniero en minas, influido desde luego por el negocio familiar, ingresó casi a la par, al ejercicio público. El ánimo de la familia por el escalamiento industrial lo llevó a la tierra de sus mayores, el Valle de Tulancingo. Montaron una empresa textil, que aprovechaba las aguas de los ríos y se sumaba a la tradición virreinal de la región por el sector productor de telas, ropas y productos similares para que el joven Gabriel se iniciara en los trabajos. Fue una especie de entrenamiento para lo que vendría. La capacidad empresarial de Mancera, se debe, sin duda, a integrarse desde muy joven en la administración de las empresas mineras y textiles de la familia.

Su trayecto en la empresa textil fue efímero. Pero sentó las bases para inscribirse en el concurso político y económico mexicano. Para cuando Mancera ingresó en las lides empresariales del país, ya posee la experiencia en la dirección de compañías. En primer lugar, la empresa minera de Mineral del Chico, Negociación de Arévalo y Anexas, la más

importante de la zona, llamada más tarde Metalúrgica de Atotonilco el Chico. En tanto, otros fundos mineros como Pachuca y Mineral del Chico, no fueron del interés completo de los ingleses. Esto permitió que la familia Mancera tomara la mina Arévalo en 1842 para convertirla en la más productiva de El Chico, como se le conoce desde entonces a esta área minera. Esto influyó en Gabriel Mancera, quien tiempo después tomaría las riendas de la mina y fundaría una compañía minera.

Esta herencia de su familia le permitió tener buenos dividendos, y por ende una importante fortuna. Fue diputado suplente y desde entonces hasta ya muy avanzado en años, integrante de varias legislaturas federales. Su ingreso a la política coincidió con la formación del estado de Hidalgo. El proceso de división territorial en el estado de México que devino en la segregación de su porción norte estuvo alentado desde un principio por otro sector empresarial, el de los hacendados pulqueros. Parte de la familia perteneció a este sector. Aquí aparece la figura del político tulancingueño Manuel Fernando Soto Pastrana, a la postre, primo de Gabriel, quien bajo una serie de postulados, no solamente disertó en torno a las ventajas que produciría el nuevo estado, sino que además incursionó en los temas económicos que merecían la atención, uno de ellos, que la producción de las bebidas del maguey pudiera llegar a radios más amplios, y, por ende, se mejoraran las comunicaciones. Entró en escena el ferrocarril, al que años más tarde, Gabriel Mancera habría de consagrar esfuerzos importantes. La obra más trascendente fue el intento, fallido, de comunicar al centro del país con Tuxpan, y llevar a cabo una competencia comercial con el Ferrocarril Mexicano o México-Veracruz.

Para comprender sus empresas se hizo una contextualización del contexto geográfico e histórico de la región, desde la ubicación de la Comarca Minera, donde resalta su altitud y las zonas boscosas hasta el momento en que es creado el estado de Hidalgo hacia al

pensamiento “científico” mexicano, influido por el liberalismo y por la idea del progreso material. La minería en el hoy estado de Hidalgo tuvo su clímax en el descubrimiento de la rica veta Vizcaína hasta la formación de la Compañía Aviadora de las Minas de Real del Monte y Pachuca. En este capítulo fue preciso desarrollar el avance tecnológico para la explotación de plata entre los que se encuentran el uso de energía hidráulica, electricidad y máquinas de vapor. Por su parte, respecto a la minería, la creciente industrialización, apoyada por los sectores empresariales, incidió en los métodos de separación de la plata, esto es, desde la amalgamación o beneficio de patio hasta el de cianuración para el caso de la minería, así como las máquinas de vapor y carbón para el ferrocarril. El interés del Mancera recayó en los aspectos tecnológicos del ferrocarril y la formación de las líneas regionales y ramales nacionales que se enlazaron a Pachuca, las minas y haciendas de beneficio de plata. Mancera fue de la idea que el ferrocarril contribuiría a modernizar el sector minero.

Por su parte, a través de una serie de datos y documentos son destacados ciertos elementos en torno a la vía del Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste; ejemplo de ello es la participación local en la construcción de vías férreas, la influencia del ferrocarril para la minería, agricultura, industria y comercio, explicar la organización administrativa de los mexicanos y el declive en el servicio de las rutas.

La implantación del ferrocarril se dio en un medio lleno de diligencias tiradas por mulas y caballos. Realmente este trabajo no se detuvo en el ferrocarril como tecnología sino en aspectos sociales como es el apartado dedicado a la formación empresarial para destacar la figura de Mancera y señalar, en cambio, que la tecnología en la que invirtió, como su maquinaria que provenía de Europa, en mucho contribuyó a las mejoras materiales.

Aquí es importante destacar su participación en la exposición de Filadelfia. Esta ciudad estadounidense tenía la fábrica de locomotoras más importante de aquel país. De ahí su

interés en los proyectos ferroviarios que, posteriormente, al ser diputado tuvo mayor acercamiento.

Podríamos enunciar el trayecto del Ferrocarril de Hidalgo, poco proclive a los accidentes, el apoyo a otras vías como la del Desagüe, cuyo gran canal fue uno de los proyectos que vivió de cerca, ya que promovió el riego en la región del Mezquital y esto permitió llevar los productos no sólo a Pachuca sino también al Bajío y a la Ciudad de México con la Compañía Eléctrica e Irrigadora en el estado de Hidalgo.

Respecto al proyecto ferroviario de Mancera, la iniciativa tuvo su impacto a través del desarrollo burocrático de las dependencias oficiales y no precisamente de las experiencias de empresarios privados, es decir, que Mancera, “el más prominente de los empresarios ferrocarrileros del porfiriato” instaba al gobierno a no adueñarse de los ferrocarriles.

Por otra parte, otro rasgo a destacar fue el de la filantropía. Alrededor del personaje se encuentra su apoyo a la beneficencia pública en hospicios y colegios capitalinos. Como se expresó en el capítulo I, ciertas corrientes historiográficas cuestionan en efecto el carácter filantrópico de los empresarios decimonónicos. Lo ven como una expiación de culpas. Si bien en Mancera, de acuerdo con las notas biográficas provenientes de su época, lo ven como un hombre piadoso y emprendedor, esta idea puede no ser del todo falsa. Los empresarios podían verse como auxiliares financieros de los gobiernos; esto podía atraerle mayor prestigio frente a la sociedad, pero también frente a los hombres del poder. Mancera, ante todo, se percibe como un hombre negociador, innovador, muestra de ello fue la introducción de nuevas tecnologías a las minas y a los ferrocarriles.

El proyecto empresarial de Gabriel Mancera, aunque establecido en un periodo específico, tiene sus orígenes en los primeros años del México independiente, sobre todo la compañía minera. Si un sector se vio afectado por la guerra de Independencia, iniciada en

1810, fue el de la minería. El conflicto afectó las redes de transporte y de comercio, desde luego el de la inversión. Centros mineros bonancibles como Guanajuato o Tlalpujahua se vieron afectados ante la severa caída de la producción de plata. Después de ello, hubo una muy lenta recuperación. Se intentó atraer capitales extranjeros —donde Real del Monte fungió como un laboratorio empresarial de ingleses— y se intentó paliar la fragmentación de los mercados regionales y el bajo nivel tecnológico manufacturero, revivir la agricultura, costear los altos niveles de transporte de productos e incentivar el flujo de capitales; no existía un marco institucional para las empresas y a ello hay que añadir la inestabilidad política y social del momento. No obstante, la empresa de minas de Real del Monte se convirtió, a pesar de sus bajas utilidades al pasar a controlarse por capitalistas mexicanos, en una de las empresas mineras de mayor producción en México.³⁴⁹ En este escenario surgió Arévalo.

Para entonces, Mancera actuó como un oligarca regional, como lo definió Ramírez Rancaño, basado en el acceso de este último en la política federal. Por otra parte, coincidimos con Riguzzi en el nulo interés por las haciendas y tierras, por su perfil profesional de ingeniero, culto por sí, por los conocimientos técnicos adquiridos a su paso por la Secretaría de Fomento, y porque la familia habíase dedicado desde los inicios del México independiente a la explotación de fundos mineros. Asimismo, sus actividades empresariales no contemplaron la formación de instrucción profesional a los trabajadores, en contraste con su alta respuesta al altruismo ya mencionado; Riguzzi plantea como hipótesis que Mancera ejercía cierto control empresarial sin delegar a subalternos pues como señala el historiador

³⁴⁹ Carlos Marichal, “Historia de las empresas e historia económica en México. Avances y perspectivas”, en Jorge Basave y Marcela Hernández (coordinadores), *Los estudios de empresarios y empresas. Una perspectiva internacional*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma Metropolitana, Plaza y Valdés Editores, 2007, p. 82.

italiano, Mancera “concentraba el papel de constructor, gerente, financiador y administrador”.³⁵⁰

Con todo, esta tesis fue motivada por el hecho de profundizar en esa perspectiva del empresariado mexicano a través del proyecto del Ferrocarril de Hidalgo y de la compañía metalúrgicas de El Chico. Hay, por otra parte, en el perfil de Gabriel Mancera, lo que pareciera un cierto rasgo de mexicanidad en sus compañías, es decir, que la totalidad de estas era administrada y trabajada por mexicanos. Pero más allá de pensarse en un rasgo identitario, hay que situarlo, más bien, en cuanto a evitar los capitales extranjeros, como una forma de ver peligrado sus intereses económicos, sobre todo, a sabiendas de sus intereses expansionistas. Las empresas mineras, con las que tuvo sus primeros contactos, fueron de alemanes e ingleses; al dejarlas, fueron capitalistas mexicanos quienes las retomaron. Su padre ya había decidido que fueran mexicanos, accionistas y empresarios, quienes tomaran las riendas, pero sobre todo para evitar las injerencias extranjeras, especialmente estadounidenses que propiciarán que aquellos países, a través de estas compañías, resultaran perjudiciales a la nación, tanto en el ejercicio de su soberanía como en lo económico; esto se dio en el contexto de la guerra con Estados Unidos, una guerra que vio en hombres como Mancera, la importancia de cohesionarse y de no permitir la fuga de capitales nacionales.

Esto explica que la mexicanización empresarial tiene, más allá de un sentido patriótico como se pensaría ahora, el hecho de ejercer una protección a las compañías nacionales de las posibles influencias de ejecutivos y empleados en el medio. Su padre, Tomás, ya lo había hecho con Arévalo y este le dio seguimiento.

³⁵⁰ Paolo Riguzzi, “Mercados, regiones y capitales en los ferrocarriles”, op. cit., p. 66.

Estudiar una empresa implicó, más allá de conocer su estructura administrativa y su funcionamiento de producción, en atender las formas de asociación, las negociaciones y acuerdos, las relaciones de conflicto suscitadas, la participación política y en sí, analizar el papel de los empresarios como actores sociales. Los vaivenes en la trayectoria económica de un país fueron de la mano con el estudio de los personajes encargados de movilizar las empresas dentro de su territorio. Los empresarios, tal y como se vio con Gabriel Mancera, en tanto sujeto político, tuvo una visión de país, personal o colectiva, con una forma de organización y sobre todo su relación con el poder.

Si pudiera dibujarse un perfil de empresario decimonónico en Gabriel Mancera podría decirse que este, amén de una actitud emprendedora fue un hombre de mundo: viajó, estudió, escribió. Se dedicó a la política y fue osado, inquieto; se percibe en el momento en que usó y trajo para México las más recientes tecnologías, además de su buen trato pues parte de su fortuna fue dedicada al apoyo de orfanatos y hospitales. El proyecto minero, por ejemplo, fue el prototipo de compañías formadas a través de parentesco o de herencia. Por su parte, en la empresa ferroviaria, fueron ejemplo de aquellas inversiones locales en las cuales el país ocupó nuevamente un lugar como importante exportador de plata en el mundo, así como el de haber logrado el trazo de una de las líneas ferroviarias que intentaron comunicar al golfo y a la frontera norte con el centro del país, aunque en términos reales, sólo operó regionalmente.

No obstante, en un balance general de las empresas de Mancera, estas apenas tuvieron un impacto en la industrialización del estado de Hidalgo. Sólo la parte del altiplano pudo tener un beneficio inmediato. Se mejoró la comunicación de los centros mineros de Pachuca, así como el transporte de productos agrícolas de las regiones de Apan y Tulancingo; aunque pudiera pensarse un acuerdo unánime entre los hacendados pulqueros, figuras como Torres

Adalid mostraron también algo de su descontento. El tendido de la vía precisaba su paso por tierras particulares, las de Adalid ejemplo de ello, y que, ante la negativa, o bien había que redirigir la línea, o comprarla; esto también obligaba al hacendado a construir infraestructura en la que no siempre se pusieron de acuerdo.

Otro obstáculo fue la Sierra. Territorio que abarca poco más del territorio mexicano, en la sierra, el ferrocarril apenas tuvo un ligero acercamiento. La orografía impidió que las vías avanzaran más allá de sus faldas en su camino a la costa. Si bien el proyecto de Mancera tuvo competencias con otras líneas para llegar a puntos como Cazones o Tampico, estos no se llevaron a cabo, salvo el de Richard Honey, con el que tuvo desavenencias por cruzarse las líneas constantemente y por ejercer competencias en lugares de poca demanda, también propició ciertos déficits financieros.

La obra material de Gabriel Mancera, al día de hoy se percibe en buen número de estaciones que permanecen en pie; algunas se han constituido como parte del patrimonio cultural de las localidades, sea para hacerlos museos y archivos históricos, casas de cultura, sitios de esparcimiento; asimismo, los colegios y hospitales que recibieron sus donativos, provenientes en muchas ocasiones de la totalidad de su sueldo, permanecen en servicio como hasta entonces, una calle en la capital del país lleva su nombre y uno de los primeros doctorados honoris causa de la Universidad Nacional le fue otorgada a este personaje (Figura 21).

La vida de este personaje, que merecía ser estudiada con mayor profundidad da pie a continuar con los estudios regionales en torno al empresariado mexicano. Poco adecuado sería afirmar que este trabajo tuvo la pretensión apologética de exaltar las virtudes de que fue colmado en vida el ingeniero Mancera; hubo desaciertos en su administración y perteneció a una élite que hoy en día, por lo menos la mexicana, puede ser no vista con buenos ojos.

La pretensión de este trabajo fue ofrecer un panorama de las empresas metalúrgicas y ferrocarrileras no sólo con una proyección local, atendida a un espacio concreto como el de una entidad federativa, sino también con la idea de mostrar la proyección que tuvieron estos empresarios en el proceso, a veces ambicioso, del progreso y desarrollo del país. Asimismo, fortalecer en la historiografía de las empresas mexicanas que las compañías, además de ser estudiadas desde el punto de vista de la economía también pueden verse, a partir de los impactos en la industria, el comercio, y, por extensión, en la sociedad.

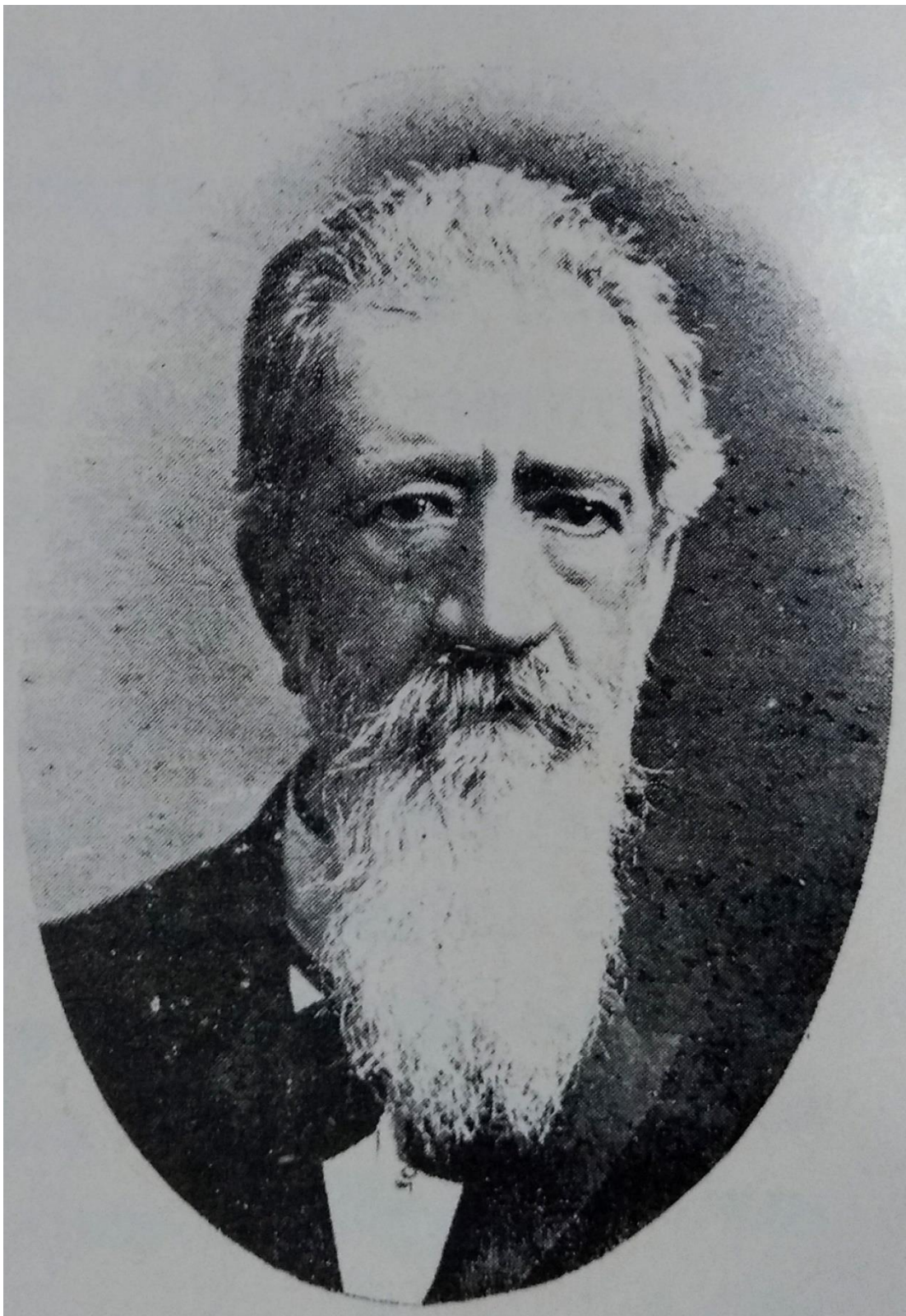


Figura 21. Retrato de Gabriel Mancera al recibir su doctorado *Honoris Causa*, 1910.
Fuente: *La Universidad Nacional de México, 1910*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1990, p. 161.

BIBLIOGRAFÍA

a) Archivos

Archivo Histórico de la Compañía Real del Monte y Pachuca. Pachuca de Soto, Hgo
Fondo Compañías filiales y/o subsidiarias 1804-1893. Sección Negociación de Arévalo
y Anexas. Sección Compañía Metalúrgica de Atotonilco El Chico.

Archivo General de la Nación de México. Ciudad de México.

Ferrocarril de Apam a la barra de Cazones

Ferrocarril de Hidalgo y del Nordeste.

Ferrocarril del Nordeste

Ferrocarril de Ometusco a Pachuca

Ferrocarril de Ometusco a Tulancingo

Ferrocarril de Pachuca, Zacualtipán y Tampico

Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes

Archivo Manuel Fernando Soto Pastrana. Universidad Iberoamericana, Ciudad de México
Caja 6: correspondencia personal, familia Mancera.

Caja 13: Minas y ferrocarriles de Hidalgo.

Archivo Histórico María Luisa Ross Landa, Tulancingo de Bravo, Hidalgo.

Industria y comercio

Archivo parroquial de Nuestra Señora de la Asunción, Pachuca de Soto, Hidalgo

Nacimientos

Dirección General del Registro Civil de la Ciudad de México, Ciudad de México.

Defunciones

b) Hemerografía

Bandera de Juárez, La. México D. F.

Bien Social, El, México D.F.

Bisemanario Ruta, Tulancingo de Bravo, Hgo.

Boletín de los Hoteles, México D. F.

Convención Radical Obrera La, México D.F.

Comercio de Morelia, El, Morelia, Mich.
Contemporáneo, El, México D. F.
Continente Americano, El, México, D. F.
Correo Español, El, México, D. F.
Correo de México, El, México D.F.
Diario, El. México D.F.
Diario del Hogar. México D.F.
Diario del Gobierno de la República Mexicana. México, D. F.
Diario Oficial de los Estados Unidos Mexicanos, México D.F.
Economista Mexicano, El, México D. F.
Enseñanza Primaria, La, México D.F.
Federalista, El, México D.F.
Ferrocarril, El, México D.F.
Fomento Industrial, El, México D. F.
Hesperia, La, México D.F.
Iberia, La, México D.F.
Imparcial, El, México D.F.
Informador, El, México D.F.
Libertad, La, México D.F.
Mexican Herald, The, México D.F.
Minero Mexicano, El, México D.F.
Monitor republicano, El, México D.F.
Municipio Libre, El, México D.F.
Mundo, El, México D. F.
Nacional, El, México D.F.
Órgano de los Estados, El, México D.F.
País, El, México D.F.
Partido Liberal, El, México D.F.
Patria, La, México D.F.
Patria de México, La, México D.F.
Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Hidalgo, Pachuca, Hgo.

Periódico Oficial del Estado de Sonora. La Constitución, Hermosillo, Son.

Popular, El, México D.F.

Republicano, El, México D.F.

Siglo Diez y Nueve, El, México D.F.

Telégrafo, El, México D. F.

Tiempo, El, México D.F.

Trait d'Union, Le, México D.F.

Universal, El, México D.F.

Voz de México, La, México D.F.

c) Bibliografía

ALZATI, Servando A. *Historia de la mexicanización de los ferrocarriles nacionales en México*. México: Talleres Linotipográficos de Beatriz de Silva, 1946.

ÁVILA JUÁREZ, José Oscar. *Cayetano Rubio, la compañía Hércules y la industrialización queretana en el siglo XIX*. Querétaro: Fondo Editorial de la Universidad Autónoma de Querétaro, 2018.

BALLESTEROS, Víctor Manuel. "Patrimonio material y cultural del parque nacional de 'El Chico'". En *Apuntes hidalguenses. El pasado, el presente, la naturaleza, la cultura*, no. 2, octubre 1992, p. 13-48.

BEATTY, Edward. "Riqueza, polémica y política: pensamiento y políticas económicas en México (1765-1911)". En *El mito de una riqueza proverbial. Ideas, utopías y proyectos económicos en torno a México en los siglos XVIII y XIX*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2015, p. 243-294.

BASAVE KUNHARDT, Jorge y Marcela Hernández Romo, "Introducción", en Jorge Basave y Marcela Hernández Romo (coordinadores), *Los estudios de empresarios y empresas: una perspectiva internacional*. México: Universidad Nacional Autónoma de México,

- Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Autónoma Metropolitana, Plaza y Valdés, 2007, p. 9-38.
- CALDERÓN, Francisco R. “La vida económica”, en Daniel Cosío Villegas (editor), *Historia moderna de México. La República restaurada*. México-Buenos Aires, Hermes, 1955.
- CÁRDENAS GARCÍA, Nicolás. “Revolución y desarrollo económico: el caso de la minería”. En *Signos Históricos*, no. 11, enero-junio 2004, p. 97-137.
- COATSWORTH, John. *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*. México: Era, 1984.
- CUELLAR, Alfredo B. “La situación financiera de los Ferrocarriles Nacionales de México con relación al trabajo”. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, 1935. Tesis de licenciatura en Economía.
- DAHLGREN, Charles B. *Minas históricas de la República mexicana. Revista de las unas descubiertas en los tres últimos siglos escritas con datos tomados de las obras de Humboldt, Ward, Burkart, Egloffstein; del Informe de la Compañía Unida Mexicana de Minas, de los periódicos “El Minero Mexicano” y “Boletín de la Sociedad de Geografía y Estadística” de México, y de los informes de varios ingenieros de minas y compañías mineras*. México: Oficina de Tipografía de la Secretaría de Fomento, 1884.
- DE LARA, María Eugenia y Amparo GÓMEZ. *Liberales mexicanos del siglo XIX. Álbum fotográfico*. México: Secretaría de Gobernación, 2000.
- Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México*. México: Porrúa, 1995, tomo 3. Sexta edición corregida y aumentada. Primera, 1964.

Enciclopedia de México. México: Compañía Editora de Enciclopedias de México, Secretaría de Cultura, Subsecretaría de Cultura, Consejo Nacional de Fomento Educativo, tomo IX, 1987.

Estatutos para la compañía del Ferrocarril de Hidalgo Sociedad Anónima aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el 3 de julio de 1903. México: Tipografía El Popular, 1903.

FLORES CLAIR, Eduardo. *Conflicto de trabajo de una empresa minera, Real del Monte y Pachuca, 1872-1877*. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1991.

GALEANA, Patricia. *El tratado McLane-Ocampo. La comunicación interoceánica y el libre comercio*. México: Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones sobre América Latina, 2006.

GIRÓN, Nicole. “Manuel Payno, el ir y venir por la Secretaría de Hacienda”, en Leonor Ludlow (coordinadora), *Los secretarios de Hacienda y sus proyectos (1821-1933)*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, tomo 1, p. 357. (Estudios de Historia Moderna y Contemporánea, 38).

GÓMEZ CRUZ, Filiberta. “La anexión de Tuxpan a Veracruz en 1853, pugna de poderes regionales en la Huasteca”. En Antonio Escobar Ohmstede y Luz Carregha Lamadrid (coordinadores). *El siglo XIX en las Huastecas*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, El Colegio de San Luis, 2002, p. 93-110.

GONZÁLEZ, Luis. *La ronda de las generaciones. Los protagonistas de la Reforma y de la Revolución mexicana*. México: Secretaría de Educación Pública, Consejo Nacional de Fomento Educativo, 1984.

GONZÁLEZ, María del Refugio. “La legislación minera durante el siglo XIX”. En *Minería mexicana*. México: Comisión de Fomento Minero, 1984, p. 249-261.

GONZÁLEZ ROA, Fernando. *El problema ferrocarrilero y la compañía de los ferrocarriles nacionales de México*. México: Liga de Economistas Revolucionarios de la República Mexicana, 1975 [Primera edición, 1915].

Guía general del Archivo Histórico de la Compañía de Minas de Real del Monte y Pachuca. México: Archivo Histórico de la Compañía Real del Monte y Pachuca, Archivo General de la Nación, 1993.

HERRERA CANALES, Inés y Eloy GONZÁLEZ. *Historia económica de México. Recursos del subsuelo, siglos XIX al XX*. México: Océano, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004.

HERRERA CANALES, Inés y Rina ORTIZ PERALTA. “La minería en Hidalgo. De la Colonia al siglo XX”. En José Alfredo Uribe Salas (coordinador). *Recuento histórico bibliográfico de la minería en la región central de México*. Morelia: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, Departamento de Historia de México, 1994, p.19-65.

JÁUREGUI, Luis. *Los transportes, siglos XVI al XX*. México: Océano, Universidad Nacional Autónoma de México, 2004.

KOURÍ, Emilio H. “El comercio de exportación en Tuxpan, 1870-1900”. En Antonio Escobar Ohmstede y Luz Carregha Lamadrid (coordinadores). *El siglo XIX en las Huastecas*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, El Colegio de San Luis, 2002, p. 297-320.

KUNTZ FICKER, Sandra. “México”. En Sandra Kuntz Ficker (coordinadora). *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de México, 2015, p. 63-101.

- LARA, Alexia y Alberto MONTOYA. *Tulancingueñas. Tradiciones, leyendas e historias*. Pachuca: edición de autor, 2015.
- LEAL, Juan Felipe y Mario HUACUJA. *Economía y sistema de haciendas en México. La hacienda pulquera en el cambio. Siglos XVIII, XIX y XX*. México: Era, 1981.
- Mario Alberto Lamas Lizárraga, “Origen e influencia del ferrocarril Sud Pacífico de Sinaloa, 1905-1917”, Hermosillo: El Colegio de Sonora, 1995. Tesis de maestría en Ciencias Sociales.
- LUNA ARGUDÍN, María. *El Congreso y la política mexicana (1857-1911)*. México: El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica, 2006.
- LUNA, Matilde y Cristina PUGA. “Los estudios sobre los empresarios y la política. Recuento histórico, líneas de investigación y perspectivas analíticas”, en Jorge Basave y Marcela Hernández, en Jorge Basave y Marcela Hernández Romo (coordinadores), *Los estudios de empresarios y empresas: una perspectiva internacional*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Autónoma Metropolitana, Plaza y Valdés, 2007, p. 175-209.
- MANCERA, Gabriel. *Diccionario de las palabras empleadas en la nomenclatura de las vías públicas de la ciudad de Pachuca, aprobada por la Honorable Asamblea Municipal en enero 16 de 1901 acompañado de otros documentos relativos*. México: A. Carranza y Compañía, 1907.
- _____. *Informe que el C. Gabriel Mancera, comisionado especial de la Junta de Exposiciones en los Estados-Unidos de América y miembro de ella rinde sobre el desempeño de su encargo*. México: Imprenta del Comercio de Dublán y Compañía, 1875.

- MANZANO, Teodomiro. *Anales del estado de Hidalgo. Segunda parte (1869 a marzo de 1927)*. Pachuca: Gobierno del Estado de Hidalgo, 2009, (BiCentenario, 9).
- _____. *Diccionario biográfico del estado de Hidalgo*. Pachuca: Gobierno del Estado de Hidalgo, 1948.
- MARICHAL, Carlos. “Historia de las empresas e historia económica en México. Avances y perspectivas”. En Jorge Basave y Marcela Hernández (coordinadores). *Los estudios de empresarios y empresas. Una perspectiva internacional*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma Metropolitana, Plaza y Valdés Editores, 2007, p. 71-100.
- MARTÍNEZ DÍAZ, Carlos. *Quién es quién en la nomenclatura de la ciudad de México*. México: Costa-Amic, 1971.
- MAYORAL GUZMÁN, Rafael. *Tulancingo. Historia, crónicas y algo más*. México: Libermex, 2015.
- MÉNDEZ REYES, Jesús. “Poder político, economía y empresariado en el siglo XIX mexicano. Reflexiones desde la historia regional”. En *Boletín Americanista*, año LXVIII, no. 76, 2018, p. 71-91.
- MENES LLAGUNO, Juan Manuel. *Breve historia de la industria hidalguense*. Pachuca: Compañía Real del Monte y Pachuca, 1982.
- MEYER, Rosa María y Eduardo FLORES CLAIR. “Empresarios y vida cotidiana (1820-1870)”. En Cristina Puga y Ricardo Tirado (coordinadores), *Los empresarios mexicanos, ayer y hoy*. México: Ediciones El Caballito, Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma Metropolitana, Consejo Mexicano de Ciencias Sociales, 1992, p. 17-28.
- MICHELENA, Jazmín. *Enciclopedia de México*. México: Planeta, tomo 6, 2008.

MUSACCHIO, Humberto. *Diccionario enciclopédico de México*: México, Raya en el Agua, tomo V, 2006.

NÚÑEZ ALTAMIRANO, Rubén Darío. “Las pequeñas y medianas empresas mineras del centro de México frente a la depreciación de la plata. El caso de la región de Pachuca y Real del Monte (1873-1910)”. Morelia: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2006. Tesis de maestría en Historia.

OCÁDIZ LÓPEZ, Roberto. *Tulancingo y sus alrededores*. México: Cámara de Diputados XLIX Legislatura, 1974.

ORTEGA MOREL, Javier. “Las máquinas de vapor en el distrito minero de Pachuca y Real del Monte”. En *Apuntes hidalguenses*, no. 6, marzo 1993, p. 5-26.

_____. *Minería y ferrocarriles de Pachuca y Real del Monte durante el Porfiriato*. Pachuca: Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, 2015.

_____. “Negociación minera de San Rafael y Anexas”. En *Apuntes hidalguenses*, no. 6, marzo 1993, p. 27-49.

_____. “Ricardo Honey, industrial y promotor ferroviario en el estado de Hidalgo durante los últimos años del siglo XIX e inicios del XX”. En *v Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 2002, p. 371-378.

ORTIZ HERNÁN, Sergio. *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974.

PALOMAR DE MIGUEL, Juan. *Diccionario de México*. México: Panorama Editorial, tomo 3, 1991.

PÉREZ LÓPEZ, Abraham. *Diccionario biográfico hidalguense*. México: El Autor, 1979.

- RAMÍREZ RODRÍGUEZ, Rodolfo. “El aporte del saber científico a la minería de Pachuca y Real del Monte, México, 1849-1864”. En *Biblio3W. Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XXIII, no. 1238, 2018: 1-26.
- _____. “Manuel Payno y su polémica participación en las concesiones del Ferrocarril Mexicano”. En *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, vol. 40, no. 158, enero-junio-2019, p. 198-231.
- RAMÍREZ RANCAÑO, Marío. *El rey del pulque. Ignacio Torres Adalid y la industria pulquera*, México: Universidad Nacional Autónoma de México, Quinta Chilla Ediciones, 2012.
- _____, “Gabriel Mancera (1839-1925)”. En Leonor Ludlow y María Eugenia Vázquez Semadeni (coordinadoras), *200 emprendedores mexicanos. La construcción de una nación*. México: LID Editorial, tomo 1, 2010, p. 366-367.
- RANDALL, Robert. *Real del Monte: una empresa minera británica en México*. México: Fondo de Cultura Económica, 1977.
- RIGUZZI, Paolo. “Mercados, regiones y capitales en los ferrocarriles”, en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly (coordinadores), *Ferrocarriles y obras públicas*. México: Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Históricas, 1999, p. 39-70.
- RIVAS PANIAGUA, Enrique. *Lo que el viento nos dejó. Hojas del terruño hidalguense*, Pachuca: Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, 2008.
- ROJAS GONZÁLEZ, Armando “Reconstrucción del ferrocarril Nacional de Tehuantepec, 1894-1919”, México: Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, s/f. Tesis de maestría en Historia

- ROMERO, José M. “Municipalidad del Mineral del Chico”. En Ramón Almaraz [coordinador]. *Memoria de los trabajos ejecutados por la Comisión Científica de Pachuca*. México: Imprenta de J. M. Andrade y F. Escalante, 1865, p. 101-119.
- RUIZ DE LA BARRERA, Rocío. “La empresa de minas del Real del Monte (1849-1906). Medio siglo de explotación minera ¿Casualidad o desarrollo estratégico?”. En Carlos Marichal y Mario Cerutti (compiladores). *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*. San Nicolás de los Garza: Universidad Autónoma de Nuevo León, Fondo de Cultura Económica, 1997, p. 291-316.
- SALAZAR, Luis. *Ferrocarril de México a Tuxpam. Datos para su construcción y estudio comparativo con el Ferrocarril Mexicano por el ingeniero civil...* México: Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885.
- SALAZAR GARRIDO, Lucía “Aspectos Económicos y Sociales del Ferrocarril Nacional de San Martín Texmelucan en la región de Huejotzingo, Puebla (1878-1910)”, México: Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, 1997. Tesis de maestría en Historia.
- SERRANO ÁLVAREZ, Pablo. “Viajeros y mineros alemanes en Hidalgo”. *Revista Mexicana de Estudios Regionales*, no. 2 (julio-diciembre 2014): 17-31.
- SOLÍS ESQUIVEL, Miguel Ángel. “El Ferrocarril San Bartolo-Rioverde. San Luis Potosí: 1882-1902”, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Filosofía y Letras, Área de Historia, 2006. Tesina de licenciatura en Historia.
- SOTO, Manuel Fernando. *División del estado de México*. México: Imprenta de Vicente García Torres, 1868.
- _____. *El nuevo estado. Necesidad de formarlo inmediatamente con los cinco distritos de Tuxpan, Tampico de Veracruz, Tancanhuitz, Huejutla y el sur de Tamaulipas. Con un*

post-scriptum sobre la agregación de los cuatro primeros al estado de Tamaulipas.

México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1856.

_____. *La vía férrea de Veracruz y el interés de México. Documento parlamentario. Discurso pronunciado por el diputado del distrito de Pachuca... en la cámara de diputados, en la sesión del 23 de octubre de 1877, sobre la cuestión de tarifas.* México: Tipografía Literaria de Filomeno Mata, 1877.

_____. *Proyecto de comunicación interoceánica por el centro de la república mexicana.* México: Imprenta del Gobierno, 1869.

TAVARES LÓPEZ, Edgar. “Gabriel Mancera”. *Relatos e Historias en México*, año 1, no. 12, agosto 2009, p. 94.

TÉLLEZ GONZÁLEZ, Mario. *La legislación minera en el estado de México, 1824-1883.* Zinacantepec: LII Legislatura del Estado de México, El Colegio Mexiquense, 1996.

URBINA, Gilberto y Gabriel LOERA. “Continuidad y adaptación de prácticas filantrópicas. El Colegio Jesús Urquiaga y el Fondo Privado de Socorros Gabriel Mancera”. En Juan Manuel Cerdá, Gloria Guadarrama, María Dolores Lorenzo, Beatriz Moreyra (coordinadores). *El auxilio en las ciudades. Instituciones, actores y modelos de protección social. Argentina y México, siglos XIX y XX.* Zinacantepec: El Colegio Mexiquense, Centro de Estudios Históricos Prof. Carlos S. A. Segreti, 2015, p. 291-320.

VELASCO, Cuauhtémoc; Eduardo FLORES CLAIR, Alma Aurora PARRA, *et al.*, *Estado y Minería en México (1767-1910).* México: Fondo de Cultura Económica, Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal, 1988.

VON MENTZ DE BOEGE, Brígida. “Noticia sobre alemanes en México durante el triunvirato y la presidencia de Victoria”. En *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México*, vol. 7, 1979, p. 67-91.

_____. “El capital industrial alemán en México”, en *Los pioneros del imperialismo alemán en México*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 1982, p. 163-230.

WARD, Henry George. *México en 1827*. México: Fondo de Cultura Económica, 1981 (Lecturas Mexicanas, 73).

ZEVA, Leopoldo “El positivismo” en *Estudios de la Filosofía en México*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980, p. 223-229.

d) Recursos electrónicos

CRUZ PÉREZ, Héctor. “¿Quién rayos fue Gabriel Mancera? Para muchos es nuestro nuevo jefe de gobierno”. *Chilango*, 2012. Acceso 18 de julio de 2019, <https://www.chilango.com/ciudad/antes-de-ser-calle-quien-fue-gabriel-mancera/>.

MENES LLAGUNO, Juan Manuel. “Gabriel Mancera, pachuqueño”. Acceso 18 de julio de 2019, <http://cronistadehidalgo.com.mx/gabriel-mancera-pachuqueño/>.

OVIEDO GÁMEZ, Belem (coordinadora). *Sección Compañía Metalúrgica de Atotonilco el Chico 1842-1987. Fondo Compañías Filiales y/o subsidiarias de la Compañía de Real del Monte y Pachuca*. Pachuca: Archivo Histórico y Museo de Minería A.C., 2013 [Edición en CD].

ROSAS, Alejandro (director). *La Banda del Automóvil Gris*. 1919 [DVD].

TORRES MEDINA, Javier. “Agiotistas y empresarios en el reino de la ‘deudocracia’”. *Relatos e Historias en México*. Acceso 26 de enero de 2021,

<https://relatosehistorias.mx/numero-vigente/agiotistas-y-empresarios-en-el-reino-de-la-deudocracia>.