

**WOMACK RESEÑÓ LOS AVATARES DEL PRIMER
FERROCARRIL MEXICANO**



Dentro del ciclo *Conversando con nuestros investigadores* –que tiene como finalidad promover y difundir la investigación que toma como fuente el acervo del AGN– la doctora Aurora Gómez Galvarriato, directora general de la institución, dijo que la traza historiográfica elaborada por Womack para reconstruir y entender la historia del primer ferrocarril en México, muestra las dificultades que trabajadores y concesionarios pasaron para que este medio de transporte se concretara, además de que “sugiere pensar en las demás líneas ferroviarias que surcan los estados de la república mexicana”.

Ante un público expectante que llenó el auditorio Fernando de Alva Ixtlióchitl del Archivo General de la Nación, el doctor John Womack Jr. presentó el 27 de marzo su ponencia *El primer ferrocarril mexicano: sus constructores, sus talleres y sus trenistas, 1837-1850*. El destacado investigador apuntó que los inicios del ferrocarril en México se dividen en cuatro etapas y su construcción se vio obstaculizada por la intervención norteamericana, la escasez de mano de obra, epidemias y el trámite para otorgar la concesión; todo lo cual retrasó los trabajos en el periodo 1837-1850.

Aunque la concesión para la construcción del ferrocarril se la disputaban varias empresas desde 1837, fue hasta 1842 cuando el presidente Antonio López de Santa Ana la otorgó a la Comisión de Acreedores de Caminos y Peajes de Perote, Veracruz, “dominado por los grandes comerciantes de la ciudad de México y Veracruz; afincando la primera ruta del puerto de Veracruz al paso de San Juan en la ribera del río San Juan para evitar la construcción de puentes”; el resultado de esta línea fue un “pequeño ferrocarrilito que ayudaba a pasar las dunas y los pantanos de la región”.

La falta de trabajadores dispuestos a laborar sin sueldo originó que los concesionarios pidieran al gobierno de la ciudad de México el apoyo de 200 presidiarios para construir los cimientos de la línea ferroviaria. Durante el inicio de la primera etapa, que el historiador situó en 1842, los trabajos estuvieron a cargo de Antonio de Garay, heredero de un comerciante del antiguo consulado. A finales de la década se logró avanzar, aunque los presidiarios no habían sido trasladados a la zona de trabajo y pese a las inclemencias del tiempo.

Al término de esa primera etapa “Garay recibió más de cincuenta trabajadores y contrató a cien más del puerto en tiempo seco, fuera de sus jornadas laborales en el campo, para la preparación de los rieles”, destacó el investigador.

En la segunda fase la población de trabajadores ascendía a cerca de cien presidiarios y cien trabajadores libres, que se sometieron “al primer contrato colectivo de trabajo” establecido por un comerciante veterano del puerto. Francisco Carbajal, por encomienda de Garay, fue quien “se encargó de redactar el reglamento de disciplina y gobierno del trabajo”, que posteriormente fue aceptado por el presidente en turno.

Entre los materiales que arribaron al país durante 1844 provenientes de Inglaterra, Nuevo Orleans y Nueva York, una vez superada la escasez de mano de obra y a pesar de los decesos por epidemias, fueron hierro y grava, principalmente.

A decir del autor de *Emiliano Zapata y la Revolución Mexicana*, otra crisis interrumpió la ruta ferroviaria durante la tercera etapa constructiva: la caída del gobierno mexicano entre 1844 y 1845, época que se descontroló el puerto veracruzano y “llegaron los primeros ingenieros belgas para poner los primeros rieles permanentes”. Sin embargo, señaló, a principios de 1845

“trescientos trabajadores y catorce ingenieros estadounidenses retomaron los trabajos; los carros llegaron de Nuevo Orleans, rieles de Nueva Inglaterra y durmientes de Tuxpan”.

Durante la cuarta etapa, que inició en el otoño de 1845, los embates bélicos estadounidenses hacia México afectaron los trabajos hasta julio de 1848, pues se retrasó la construcción de una estación provisional cerca del río San Juan a pesar de los rieles, ya instalados.

Tras la salida del ejército norteamericano, el coronel lugarteniente Manuel Robles, antiguo director de obras del ferrocarril, retomó el trabajo y aunó a la mano de obra de los presidiarios y la gente libre, la de rebeldes mayas que llegaron en 1849. Así, señaló Womack, los trabajos continuaron incluso en tiempo de lluvias y a pesar de las bajas por epidemias. Garay encargó “una locomotora, diez carros de flete y cuatro carros de pasajeros que fueron suministrados por la Belgian Société des Hauts Fourneaux, Usines et Charbonnages de Marcielle-Couillet”.

“En agosto de 1850 llegó la típica locomotora belga”, y para el domingo 15 de septiembre se llevó a cabo la inauguración con la presencia de damas y caballeros además de “gente decente”, quienes recorrieron aproximadamente 23 millas en la locomotora “La Veracruzana” el trayecto entre la estación del puerto de Veracruz a la estación del Molino.

El costo del viaje era de un peso en el carro de pasajeros y 25 centavos en el de fletes. Con la construcción del primer ferrocarril mexicano se creó también “un cuerpo especial de trabajadores que se denominó como ferrocarrileros”, concluyó el reconocido investigador. ¶

José Guillermo Tovar Jiménez