

VERACRUZ-EL MOLINO: LOS PRIMEROS FERROCARRILEROS, 1842-1850*

John Womack Jr.**

En la década de 1840, además de las nuevas fábricas textiles en Orizaba y Jalapa, el Departamento de Veracruz estuvo caracterizado por otra industria nueva, en la cual los trabajadores corrían una peor suerte. Era el ferrocarril. La idea del ferrocarril surgió en México en 1824: un “sendero de metal” que cubriera la ruta desde la ciudad de México hasta el puerto de Veracruz, por la cual, durante trescientos años, había transitado el tráfico más pesado e importante; la guerra de la Independencia había dañado gravemente los caminos y los comerciantes más ricos (y Santa Anna) tenían mucho que ganar. Una rivalidad entre promotores en el periodo 1835-36 había dado como resultado la concesión, en 1837, para el establecimiento de un ferrocarril desde la ciudad de México hasta el puerto, pero, en vista de que nunca se dio inicio a los trabajos, la concesión caducó en 1839.¹ El 31 de mayo de 1842, el presidente Santa Anna concedió derechos a la Comisión

* Traducción de Leonardo Martínez Vega.

** Profesor-investigador, Universidad de Harvard; jwomack@fas.harvard.edu

1 Acerca de la prehistoria de los ferrocarriles: David M. Pletcher, “The Building of the Mexican Railway”, *Hispanic American Historical Review*, XXX, 1 (Febrero 1950), 26-31; Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México: una visión social y económica* (México, SCyT, 1974), 56-63; John G. Chapman, *La construcción del ferrocarril mexicano, 1837-1880* (México, SEP, 1975), 22-24; Peter W. Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910* (México, SEP, 1976), 95-109; *Diario del Gobierno de la República Mexicana* (en lo sucesivo *DGRM*), 22 de julio, 1837. Acerca de la promoción contemporánea de los ferrocarriles: *ibid.*, 12 de abril, 5 de mayo, 17 de julio, 8 de agosto, 18 de agosto, 10 de septiembre, 12 de septiembre, 1837; Manuel Payno, *Los bandidos de Río Frio*, 283-285. Acerca de las rivalidades (Escandón, Fagoaga, J.N. Pereda vs. mercaderes de Jalapa): *DGRM*, 30 de enero, 5 de febrero, 12 de febrero, 16 de febrero, 20 de febrero, 24 de febrero, 27 de marzo, 28 de marzo, 2 de abril, 6 de abril, 20 de abril, 26 de abril, 3 de mayo, 18 de mayo, 10 de noviembre, 1836, 29 de junio, 11 de julio, 1837. *La concesión: ibid.*, 4 de septiembre, 1837. *El proyecto: ibid.*, 12 de noviembre, 14 de noviembre, 16 de noviembre, 18 de noviembre, 20 de noviembre, 22 de noviembre, 24 de noviembre, 3 de diciembre, 5 de diciembre, 7 de diciembre, 9 de diciembre, 11 de diciembre, 13 de diciembre, 1837. Acerca de las exenciones para los materiales importados: (para Fagoaga): *ibid.*, 26 de julio, 1838.

de los Acreedores del Camino Perote-Veracruz, un consejo de administración de la compañía de peaje, dominado por comerciantes de la ciudad de México y Veracruz, para construir un ferrocarril que uniera Veracruz con Paso San Juan, en las cercanías del río San Juan; un ferrocarril de recorrido corto contribuiría al menos a acelerar el movimiento a través de las dunas, pasando por los humedales de San Juan, desde y hacia el puerto caluroso y pestilente.² A pesar de que los trabajos debían comenzar en un plazo de seis meses, la concesión ofrecía acceso especial a capital y mano de obra; era particularmente difícil atraer a esta última al sitio en el que se llevaría a cabo el trabajo. La comisión podía movilizar capital, no solamente a partir de sus propios ingresos provenientes del peaje, sino también a partir del otorgamiento de ingresos públicos provenientes de un nuevo impuesto a las importaciones. Además, podía disponer de doscientos presidiarios de la ciudad de México, para mantener una fuerza laboral constante.³

Ésta fue la novedad de la empresa, algunos de cuyos elementos habían sido combinados con anterioridad, pero nunca antes todos juntos al mismo tiempo: autorización y subsidio directos del Estado, control capitalista, operaciones financieras y físicas a gran escala y utilización de presidiarios como mano de obra. Lo más significativo fue esto último: el nuevo uso de mano de obra de presidiarios. De forma rutinaria, en la época del virreinato, los presidiarios sentenciados de tres a cuatro años de presidio por vagancia o robo habían cumplido con su castigo, como mano de obra en obras públicas de pequeña y gran escala, en particular en Veracruz; en la década de 1840, las prisiones aún proporcionaban mano de obra para las cuadrillas encargadas de edificios y parques en la ciudad de México y para las brigadas de construcción de caminos nacionales. Hasta hacía poco tiempo, los presidiarios también cumplían sus condenas bajo arrendamientos oficiales

2 Alfred H. Siemens, *A Favored Place: San Juan River Wetlands, Central Veracruz, A.D. 500 to the Present* (Austin: University of Texas, 1998).

3 La concesión: *DGRM*, 2 de junio, 1842. Acerca de la Comisión: Pletcher, 28; Chapman, 25-26; Rees, 99-100. Su historia, propuesta y revisiones: *DGRM*, 5 de febrero, 1842; Francisco Fagoaga al presidente, 17 de marzo, 1842, Archivo General de la Nación/Fomento-Ferrocarriles (en lo sucesivo AGN/FF), vol. 1, expediente 5, pp. 1-8. Sus funcionarios y actividades en el camino Perote-Veracruz: *DGRM*, 19 de febrero, 20 de abril, 1836, 28 de septiembre, 1837, y 24 de febrero, 1840, al 6 de febrero, 1847, *passim*; Ciro F.S. Cardoso *et al.*, *Formación y desarrollo de la burguesía en México*, siglo XIX (México, Siglo XXI, 1978), 35, 38, 40. [También se puede consultar mucha información en Lerdo.]

en obrajes (fábricas textiles privadas). Sin embargo, estos asilos encarnaban tanto una casa para pobres, como un negocio y una institución penal. El propietario podía beneficiarse de la operación del asilo, siempre y cuando este beneficio no involucrara capital: pobres, trabajadores libres y presidiarios trabajaban juntos de forma indiscriminada.⁴ En contraste, la concesión del ferrocarril preveía una compañía estrictamente para una producción específica, en la cual, la compañía acumularía capital al convertir el castigo público en un negocio privado y de manera sistemática y privada castigar a las personas condenadas por el Estado a trabajos forzados.

El 26 de julio de 1842, probablemente por un acuerdo previo, la comisión contrató el trabajo con un comerciante excepcionalmente emprendedor que trabajaba en la ruta entre la ciudad de México y Veracruz, Antonio de Garay, quien, con prontitud, organizó una compañía constructora. La transacción tenía sentido. No era posible para un consejo de administración de peaje, encargado de un asunto público, que tenía obligaciones con intereses aduaneros y que estaba acostumbrado a alquilar barreras de peaje, mantener caminos para carros y subcontratar pequeñas brigadas de trabajadores locales, también atender de manera adecuada los problemas financieros, administrativos y técnicos involucrados en el gran negocio de construcción de un ferrocarril, aunque fuese para una distancia corta. La nueva compañía de Garay sí podría hacerlo. Durante la época de lluvias, su director de campo realizó un estudio preliminar entre el puerto y San Juan. El 30 de noviembre le ordenó a una brigada de cincuenta hombres que retirara la maleza lo largo del río, en el sitio elegido para la estación terminal del interior y, de manera formal, solicitó doscientos presidiarios para una cuadrilla habitual.⁵

⁴ Acerca de los presidiarios: Colin M. MacLachlan, *Criminal Justice in Eighteenth-Century Mexico: A Study of the Tribunal of the Acordada* (Berkeley, University of California, 1974), 44-47, 77-81; *DGRM*, 12 del agosto, 13 de septiembre, 10 de noviembre, 7 de diciembre, 1838. Mano de obra de presidiarios en la ciudad de México: Valentín Canalizo al ministro de Gobernación, 19 de abril, 1843, AGN/FF, I, 10, pp. 4-5. Presidiarios en las brigadas de construcción de caminos: *El Siglo XIX*, 9 de enero, 1843. Acerca del obraje: Richard Salvucci, *Textiles and Capitalism in Mexico: An Economic History of the Obrajes, 1539-1840* (Princeton, Princeton University, 1987). Una propuesta para reformar el presidio y convertirlo en una penitenciaría: Juan Soto, "Documentos que pueden servir para la reforma de las prisiones de la república", *El Museo mexicano*, VII (1848), pp. 481-503.

⁵ El contrato con Antonio de Garay: Junta General de Acreedores, 14 de junio, 1842, AGN/FF, I, 15, pp. 6-7; Fagoaga al ministro de Relaciones Exteriores y Gobernación, 28 de diciembre, 1842, *ibid.*, I, 5, p. 19; Actas, 18 de octubre, 1848, *ibid.*, II, 22, pp. 238-242. Acerca de Garay: Robert A.

La construcción del corto tramo de ferrocarril fue tan difícil y peligrosa como ir a una pequeña guerra. En una serie de campañas durante la estación seca, funcionando con crédito de una casa comercial del puerto, guiados por una planificación exhaustiva, a menudo interrumpida por los “nortes” del Golfo, se requería de un mando constante y centralizado en el campo, una coordinación logística semanal y la asignación diaria de tareas a unidades de producción y de distribución y recolección de equipos. En concreto, esta labor requirió, por lo menos, mil horas diarias de trabajo, bajo un calor abrasador, en los pantanos infectados de mosquitos y las colinas cubiertas por maleza que se encontraban detrás del puerto.

El objetivo de la primera campaña fue realizar un estudio definitivo y preparar el camino para los rieles. La ruta definida por el topógrafo de Garay en el lugar iba desde la ubicación de una estación principal cerca el cuartel del puerto (y de la plaza de toros), justo al suroeste de la muralla de Veracruz y, desde allí, en línea recta, hacia el sur, detrás de las dunas, a través de los pantanos y sobre las colinas, doblando al oeste en el cerro de Casa Mata, volviendo hacia el norte en el cerro del Molino del Viento, hasta el claro en San Juan: un total de diecisiete millas y media. El trabajo continuó sin los doscientos presidiarios de la ciudad de México. A pesar de los reiterados pedidos realizados por la compañía y que, con el tiempo, éstos fueron asignados por el presidente, no fueron enviados por los funcionarios de la ciudad de México. Con la autorización del gobernador, la compañía utilizó a cincuenta y dos hombres del presidio del Departa-

Potash, *El Banco de Avío de México: El fomento de la industria, 1821-1846* (México, Fondo de Cultura Económica, 1959), 207, 225, 228; Barbara A. Tenenbaum, *The Politics of Penury: Debt and Taxes in Mexico, 1821-1856* (Albuquerque, University of New Mexico, 1986), David W. Walker, *Kinship, Business, and Politics: The Martínez del Río Family in Mexico, 1823-1867* (Austin: University of Texas, 1987), 97-98, 108-109, 122, 167, 178; Michael P. Costeloe, *The Central Republic in Mexico, 1835-1846: "Hombres de Bien" in the Age of Santa Anna* (Cambridge: Cambridge University, 1993), 28 n78, 35, 85, 145; Mario A. Trujillo Bolío, *Empresariado y manufactura textil en la Ciudad de México y su periferia* (México, CIESAS, 2000), 49, 60, 89, 95, 100, 126-127, 130-131, 135, 141-142, 175-177, 183-187. La diferencia entre el peaje y las primeras etapas de construcción y gestión de ferrocarriles: H.J. Dyos and D.H. Alcroft, *British Transport: An Economic Survey from the Seventeenth to the Twentieth Century* (Harmondsworth, Pelican, 1974), 31-37, 66-84, 103-110, 117-125); L.T.C. Rolt, George and Robert Stephenson: *The Railway Revolution* (Londres: Penguin, 1984), El primer director de la compañía de Garay fue un comerciante y transportista francés, Joseph Faure: Potash, 164-165, 171, 179; *DGRM*, 1 de junio, 24 de junio, 1842; ministro de Guerra al ministro de Relaciones Exteriores y Gobernación, 13 de diciembre, 1842, AGN/FF, 5, p. 22; y Marcel Figuerero, 20 de diciembre, 1842, *ibid.*, I, 5, p. 20. El ingeniero fue Joseph Ollivier.

mento y, en el puerto, contrató a cerca de cien personas pertenecientes a la *gente libre* (“personas libres”). Desde el 30 de noviembre de 1842, pasando por la letal temporada de lluvias en mayo, hasta el 17 de junio de 1843, sus fuerzas despejaron, desmontaron, acarrearón, rellenaron, construyeron terraplenes y abrieron zanjas. Durante un tiempo, la compañía tenía a los presidiarios y a la gente libre compitiendo, “para dar origen a una cierta rivalidad e instigación entre ellos”. Sin embargo, la mayor parte del tiempo, los dos grupos trabajan por separado: los presidiarios, desmontando en el cerro Casa Mata, mientras que las personas libres, rellenaban y construían terraplenes, a través de los pantanos. Al finalizar esta campaña, el director de campo, su segundo asistente, dos capataces y sesenta y seis presidiarios y trabajadores “libres” habían muerto y todos los demás estaban “más o menos enfermos”.⁶

La segunda campaña de Garay comenzó el 1 de diciembre de 1843. Durante los seis meses siguientes, su segundo director contaba con alrededor de cien presidiarios de la ciudad de México y otras cien “personas libres” de la localidad, desmontando y rellenando en las secciones de la ruta El Molino-Veracruz. El segundo director no pudo conseguir más mano de obra, porque una nueva compañía de construcción tomó trabajadores voluntarios y forzados para arreglos importantes en el muelle, los depósitos y la oficina de aduana de Veracruz. Tuvo que subcontratar a un ingeniero local para trabajar en la sección El Molino-San Juan.⁷

Tan prometedora era la mano de obra de los presidiarios para el fe-

6 *El Cosmopolita*, 14 de diciembre, 1842; Antonio de Garay al presidente, Comisión de los Acreedores del Camino de Perote-Veracruz, 9 de diciembre, 1843, AGN/FF, I, 11, pp. 1-22; Francisco Fagoaga al ministro de Relaciones Exteriores y Gobernación, 7 de enero, 1843, *ibid.*, I, 5, pp. 25-26; Bocanegra al gobernador del Departamento de Veracruz, 11 de enero, 1843, y a Benito Quijano, 25 de enero, 1843, *ibid.*, p. 27. Correspondencia oficial sobre los presidiarios para el proyecto de Veracruz: *ibid.*, I, 10, pp. 1-22. Ver también “Informes sobre el camino de fierro de Veracruz al Río de San Juan, y del estado en que se halla la compostura del de tierra, que corre desde Perote a aquel Puerto,” *DGRM*, suplemento, 5 de octubre, 1844; Cardoso et al, 37, 85.

7 José Ignacio Esteva, “Reseña de los trabajos ejecutados en la construcción del camino de fierro desde Veracruz al Río de San Juan,” 15 de junio, 1844, AGN/FF, I, 13, pp. 6-7. Acerca de Esteva, el nuevo director de campo: Juan de la Granja, *Epistolario* (México, SEP, 1937), 395. Acerca de la compañía rival: *El Cosmopolita*, 21 de enero, 1843; *DGRM*, 24 de enero, 1844; Cardoso et al., 44. El subcontratista fue el teniente coronel Juan José Holzinger. Ver también *DGRM*, 27 de febrero, 1846; Manuel Rivera Cambas, *Historia antigua y moderna de Jalapa y de las revoluciones del estado de Veracruz*, 5 vols. (México, Ignacio Cumplido, 1869-71), III, 726.

rocarril que se volvió el objeto del primer contrato colectivo de trabajo de la república. En enero de 1844, los administradores de la compañía de peaje instruyeron a su jefe de contadores, Francisco Carbajal, un veterano de los negocios en el puerto, a que redactara reglas “para la disciplina y el gobierno” de los trabajadores forzados de su concesión. Ante su asombro, la investigación de Carbajal en los archivos de la ciudad de México y de Veracruz le proporcionó pocos precedentes y consideró que no era posible aplicar “las disposiciones benéficas y sabias de las penitenciarías de Pensilvania” y las rechazó. Sin embargo, lo que sí hizo fue elaborar una propuesta, inspirada en “los principios sólidos de la religión, la equidad, la justicia, la economía y la propiedad pública”. Aprobada el 1 de marzo por los administradores, la propuesta fue enviada al presidente (que ya no era Santa Anna, sino otro jalapeño), cuyo consejo recomendó realizar ligeras correcciones. Los administradores aceptaron los cambios y el gobierno publicó el acuerdo, de manera oficial, el 2 de junio, “de modo que sea cumplido por todas las autoridades y personas que deban acatarlo”.⁸ El contrato constaba de diez capítulos amplios y noventa y seis artículos, en los que se daban detalles acerca del personal de campo de la compañía, los poderes y deberes del personal directivo, la organización de las cuadrillas, el derecho de los trabajadores calificados a realizar labores especializadas y de los trabajadores no calificados de aprender nuevas tareas, la duración de la jornada laboral (de ocho a diez horas, teniendo libres los domingos y los días de guardar), el derecho del trabajador a visitas familiares, la separación de presidiarios y personas libres, los procedimientos para resolver “las disputas o acusaciones que los prisioneros pudieran tener entre ellos, respecto de agravios leves, deudas o asuntos similares,” la impartición de castigos por agresión, robo, asesinato, intentos de escape o “motín”, la prohibición del juego, la bebida y que los trabajadores fueran objeto de empleo o extorsión privada por parte de los directivos, la institución de devociones obligatorias (plegarias en la mañana y en la tarde, rezo del rosario tres veces a la semana, misa y clases de catecismo los domingos y los días de guardar, así como los

8 Francisco Carbajal, “Proyecto de reglamento para el presidio de forzados”, 1 de marzo, 1844, AGN/FF, I, 12, pp. 1-24; Fagoaga al ministro de Relaciones Exteriores y Gobernación, 22 de marzo, 1844; José J. de Herrera al ministro de Relaciones Exteriores y Gobernación, 21 de mayo, 1844, *ibid.*, pp. 29-30; *DGRM*, 1 de junio, 2 de junio, 1844.

sacramentos, cuando fueran necesarios), los preparativos para el hospedaje, el agua, la comida, la vestimenta, la higiene, el tabaco y “la gratificación” (medio *real*, \$US 0.0625 diarios), el suministro de servicios médicos y de entierro en suelo consagrado, los derechos y los deberes de la escolta militar y un sistema de presupuesto y contabilidad. En cuanto a las personas libres a las que Garay dio empleo, la compañía no estableció tales compromisos con ellos. Ni la compañía de Garay, ni ninguna otra compañía en México, lo hizo por otros sesenta y tantos años.⁹

También los avances materiales en esta campaña fueron impresionantes. En las secciones de El Molino-Veracruz, la cuadrilla levantó [¿ocho?] caballetes temporales y comenzó a transformar el terraplén en un terreno firme para la superestructura. Garay importó maderos de ciprés de Luisiana para los durmientes. Y el 4 de mayo, cuarenta y nueve días después de haber partido de Cardiff, el bergantín inglés *Chase* entró al puerto con el primer cargamento de rieles tipo “Vignole” de acero forjado para dos millas y cuarto de vías, 5,805 “sillas” de hierro fundido y 11,620 clavos. El 5 de mayo, 24 días después de haber partido de Nueva York, un bergantín estadounidense arribó al puerto con el primer cargamento de grava para balastos. Una vez más, el trabajo continuó durante la época de lluvias. Cuando se detuvo, el 5 de julio, se había llegado tan lejos, que los administradores de la compañía de peaje admitieron que tenían la esperanza de, a la larga, extender la vía “no sólo hasta la ciudad de México, sino hasta las costas del océano Pacífico”. El nuevo director de campo informó que a pesar de “las graves dificultades [...] no existe, afortunadamente, ni una sola persona con quejas, ni siquiera entre los jornaleros [...]” Aunque dirigía a hombres que trabajan bajo su propio riesgo, no informó sobre las víctimas de la segunda campaña o que la lluvia hubiera detenido el trabajo porque “los peones [...] se retiraron, temerosos de las enfermedades que son tan comunes en este clima, en las cercanías de agua estancada”.¹⁰

9 Mario de la Cueva...

10 *DGRM*, 16 de mayo, 23 de mayo, 14 de junio, 11 de julio, 1844; Fagoaga al ministro de Relaciones Exteriores y Gobernación, 9 de mayo, 1844, *AGN/FF*, I, 11, p. 23; *El Siglo XIX*, 22 de mayo, 1844; Manuel Robles, “Relación de los adelantos que ha tenido la expresada obra desde 15 de junio hasta 30 de septiembre de 1844”, *DGRM*, 13 de octubre, 1844. Acerca de las vías y las “sillas”: Walter L. Webb, *Railroad Construction: Theory and Practice*, 5a ed. (Nueva York, John Wiley and Sons, 1914), 256-258; y Rolt, 248.

A principios de noviembre de 1844, apenas comenzada la tercera campaña, el debate nacional acerca de los impuestos que se deberían pagar para recuperar Texas desató otra revuelta en el ejército. El gobierno central se colapsó durante un par de meses.¹¹ Sin embargo, Garay ya había acordado protección para su compañía, al haber nombrado con prudencia como director de campo a un ingeniero militar, un protegido de funcionarios independientes locales. Y, a pesar del alboroto político, la campaña comenzó con fuerza. Durante noviembre, el nuevo director disponía de quinientos peones entre el puerto y San Juan: en el puerto, descargando más material proveniente de Gran Bretaña y durmientes de Nueva Orleans y Tuxpan, construyendo un depósito en el sitio de la estación principal; en las cercanías del río, desmontando y rellenando; a lo largo del camino, construyendo puentes y alcantarillas, terminando el terreno firme para los rieles y, bajo la dirección de los ingenieros y capataces recientemente llegados de Bélgica, tendiendo los primeros rieles, una vía provisional con una entavía estándar, desde la Plazuela de la Caleta, en la esquina norte del pueblo, saliendo por la puerta norte, rodeando del muro del pueblo, hasta el sitio de la estación y, desde ahí, un trayecto de vía permanente por casi un tercio de milla hacia el sur.

En diciembre, las autoridades de Veracruz se unieron a la revuelta. El trabajo en el ferrocarril se alentó de repente, debido a que los trabajadores ejercieron su libertad y fueron a esconderse a sus casas, temerosos de que los funcionarios los reclutaran para hacerlos partícipes de la violencia. Sin embargo, con el triunfo de la sublevación en enero y la instalación de un nuevo general (un jalapeño más) como presidente, reaparecieron unos trescientos peones y en febrero comenzaron nuevamente a trabajar con determinación. En la playa ubicada al costado del (único) muelle del puerto, instalaron un muelle flotante traído desde Nueva Orleans y allí descargaron partes prefabricadas para la estación de ferrocarril, la sala de máquinas y el taller de reparaciones, así como cargamentos de durmientes de Tuxpan, rieles británicos y herramientas y grava estadounidenses y el primer material rodante y veintidós carros, también provenientes de Nueva Orleans. En la

¹¹ Hubert H. Bancroft, *History of Mexico*, 6 vols. (San Francisco, A.C. Bancroft and Co., 1883-1888), V, 259-277; Rivera, III, 623-678.

ubicación de la estación principal, bajo la dirección de catorce ingenieros estadounidenses, levantaron los tres edificios de la terminal permanente. En el río, colocaron una estación temporal. Mientras tanto, continuaron desmontando, rellenando y terminando el terreno firme para los rieles, cerrando el derecho de paso y, bajo la dirección de los capataces belgas, extendiendo el trayecto de vías hacia el sur por cerca de dos millas. Dado que también en esta campaña, los peones trabajaban de manera voluntaria, en sus informes acerca de sus avances, el director no señaló cuántos de ellos murieron.¹²

Las circunstancias globales de la campaña eran tan perjudiciales, que inclusive Garay enfrentaba dificultades para gestionar avances. En octubre de 1845, tras anexas Texas, los Estados Unidos apostaron quince naves de guerra a las afueras de Veracruz, amenazando con bloquear el puerto. A todo lo largo y ancho de México, políticos y generales llamaban a la guerra, lo cual significaría impuestos más elevados, límites al crédito comercial (de llegar a ofrecerse) y un reclutamiento masivo. Ya las fiebres de la época de lluvias de Veracruz habían doblegado a varios de los supervisores extranjeros del ferrocarril, dejándolos inválidos. En diciembre, otra revuelta militar llevó a otro general (esta vez, no era un jalapeño) a la presidencia y, con sus demandas de unidad nacional contra los yanquis, el gobierno central, prácticamente se esfumó. Sin embargo, los peones ferroviarios continuaron trabajando en los edificios principales de la terminal, la estación del río, los terraplenes, los puentes, el cercado y la vía, que extendieron por otros tres cuartos de

12 El nuevo director fue el teniente coronel Manuel Robles Pezuela, quien ya había sido nombrado en el verano de 1844: *DGRM*, 13 de octubre, 1844. Acerca de Robles Pezuela: Rivera, III, 773, Miguel A. Sánchez Lamego, V, 94. (Supongo que era protegido del general José A. Rincón, en aquel entonces comandante del puerto, quien se rehusó a respaldar el levantamiento en contra de Herrera, en diciembre de 1845: *ibid.*, V, 87-89.) Los informes sobre su campaña: *DGRM*, 24 de febrero, 7 de mayo, 1845; pero sólo abarcan hasta el 13 de marzo, 1845. No pude localizar los reportes correspondientes al 1 de julio y al 1 de octubre, 1845. En su lugar, utilicé la información archivada el 1 de enero, 1846: *ibid.*, 16 de febrero, 1846. El ingeniero belga arribó el 13 de agosto, 1844; en el barco de vapor inglés Severn, Roman Van Aelcrouck [sic, o Vanaelbrouck] y José Enrique Guinotte: *ibid.*, 23 de agosto, 1844. Estaban acompañados por otros capataces belgas: *ibid.*, 13 de octubre, 1844. No es claro el origen de los vagones, pero Robles (arriba, 7 de mayo) informa que llegaron en el Water Witch, el cual partió de Nueva Orléans (*ibid.*, 23 de julio, 1839, 7 de mayo, 20 de agosto, 1841. No tengo pruebas de su llegada en 1844 o 1845 o quiénes eran los estadounidenses. Acerca de la grava neoyorkina: *ibid.*, 18 de enero, 1845. Acerca de los ferrocarriles estatales belgas de la época: Edward Dobson, *An Historical, Statistical, and Scientific Account of the Railways of Belgium, from 1834 to 1842* (Londres: John Weale, 1843). Todas las locomotoras belgas tenían seis ruedas, 81.

milla. En febrero de 1846, el ejército de Estados Unidos cruzó el Río Bravo, desde Texas hacia Tamaulipas, y tuvieron una escaramuza con el ejército mexicano. Aún así, el trabajo en el ferrocarril de Veracruz continuó. El 13 de mayo, los Estados Unidos le declararon la guerra a México y, una semana más tarde, bloquearon Veracruz. En la práctica, esto puso fin a la cuarta campaña de construcción.¹³ El director no presentó un informe final. Los peones se dispersaron, ya que ahora era probable que murieran en campañas de destrucción.

No se continuó con la construcción del ferrocarril en el período de 1846-47. Las vicisitudes de la guerra hicieron a Garay ministro de finanzas, pero sólo por un período breve; y, para su empresa en Veracruz, fue un auténtico desastre, cuando Santa Anna regresó a la presidencia, los mexicanos se reorganizaron en contra de los yanquis en el norte y, en marzo de 1847, el ejército de los Estados Unidos invadió el puerto. Las fuerzas estadounidenses le infligieron mucho daño al puerto, durante la toma. Moviéndose tierra adentro, también destruyeron la vía, las estaciones y los terraplenes del ferrocarril. Probablemente, las guerrillas que desangraron a los yanquis en el camino a Jalapa incluían a muchos de los hombres cuyo trabajo habían arruinado.¹⁴

En septiembre de 1847, la guerra terminó con la derrota aplastante de México. En esa ruina, Garay tampoco pudo negociar nada para el período 1847-48. Es probable que los peones del ferrocarril que se habían incorporado a las guerrillas y que habían sobrevivido se volvieran bandidos.¹⁵

13 Acerca de la invasión estadounidense: David M. Pletcher, *The Diplomacy of Annexation: Texas, Oregon, and the Mexican War* (Columbia, University of Missouri, 1973), 113-207; Justin H. Smith, *The War with Mexico*, 2 vols. (Nueva Cork, Macmillan, 1919), I, 135-183, II, 193-197; Bancroft, V, 288-297; Sánchez Lamego, V, 94-95; Rivera, III, 690-758. Acerca del ferrocarril: Manuel Robles a Antonio Garay, January 1, 1846, *DGRM*, 15 de febrero, 1846; Manuel Robles, "Relación de los adelantos que ha tenido esta obra desde lo. de Enero a 31 de Marzo de 1846", 1 de abril, 1846, *ibid.*, 12 de mayo, 1846.

14 Acerca de la guerra: Smith, I, 204-400, II, 1-188, 421-423; Bancroft, V, 247-467, 530-531; Sánchez Lamego, V, 99-112; Lerdo de Tejada, II; Rivera, III, 758-871, 889-890, 899-943. Acerca de la destrucción del ferrocarril: Ildelfonso R. Cardeña y Jorge de la Serna al Ayuntamiento de Veracruz, 6 de marzo, 1839, *Periódico Oficial del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos* (en lo sucesivo POSG), 4 de abril, 1849; Miguel Blanco al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 15 de abril, 1849; Manuel Robles, Informe sobre las obras, 19 de enero, 1849, y Cálculo de daños, 20 de enero, 1849, *POSG*, 19 de mayo, 1849; y Luis de la Rosa, "Impresiones de un viage de México a Washington, en octubre y novimebre de 1848", *El Siglo XIX*, 22 de diciembre, 1849.

15 Bancroft, V, 468-550; Rivera, IV, 5-81.

Hizo falta un genio empresarial para superar los obstáculos para la construcción en la siguiente temporada. El 25 de julio de 1848, cinco días antes de que la última fuerza estadounidense en México dejara Veracruz, Garay pidió a los administradores de la compañía de peaje que le solicitaran al nuevo gobierno otorgar al teniente coronel Robles permiso para ausentarse del servicio activo, de modo que pudiera regresar a dirigir la compañía de construcción del ferrocarril. Sin embargo, el presidente se negó, ya que se proponía nombrar a Robles comandante militar del puerto.¹⁶ Al poco tiempo, mientras los aspectos políticos de la posguerra favorecían a los rivales comerciales de Garay, quienes deseaban la concesión del ferrocarril para sí mismos, surgió una crítica vehemente en la prensa de la ciudad de México en contra de la compañía de peaje y su contratista, acusándolos de no haber trabajado lo suficiente y de haber malversado fondos públicos. Los concesionarios necesitarían meses para recuperar un sólido asidero sobre su privilegio y la confianza completa de los acreedores. Y Garay no podría realizar progresos alentadores en el campo, sin una mano de obra mucho más grande que aquella con la que contó en el período 1845-46; y las posibilidades de encontrarla rápidamente en los alrededores de Veracruz eran poco prometedoras. Sin embargo, no desesperó. Los administradores de la compañía de peaje le solicitaron al gobierno, en reiteradas ocasiones, que le otorgara a Robles un permiso especial para dirigir el trabajo en el ferrocarril, mientras prestaba su servicio en el puerto. A mediados de diciembre, se le pidió al gobierno cumplir con su antigua promesa de enviar doscientos presidiarios.¹⁷ Y fue Garay

16 Acerca de la primera vez en que se solicitaron y rechazaron los servicios de Robles: Fagoaga al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 2 de agosto, 1848, y ministro de Guerra al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 9 de agosto, 1848, AGN/FF, II, 22, pp. 272, 274. Las fuerzas estadounidenses dejaron San Juan de Ulúa el 30 de julio, 1848: Lerdo de Tejada, II, 585.

17 La campaña en la prensa, los interés detrás de ésta y la respuesta de la comisión: Fagoaga al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 22 de agosto, 1848, AGN/FF, II, 22, 208; Juan N. Pereda, Actas, 18 de octubre, 1848, *ibid.*, II, 22, pp. 238-242; Fagoaga y Pereda al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 13 de noviembre, 1848, *ibid.*, II, 21, 92-94; *El Siglo XIX*, 20 de octubre, 1848, suplemento; y *El Monitor Republicano*, 3 de agosto, 5 de septiembre, 1848. Que Garay necesitará 400 trabajadores para terminar en dos años: Miguel Blanco al ministro de Relaciones Interiores, 15 de abril, 1849, AGN/FF, II, 21, pp. 135-162, reimpreso en *POSG*, 19 de mayo, 1849. Nueva solicitud de los servicios de Robles: Fagoaga al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 31 de octubre, 1848, AGN/FF, 22, pp. 276-277; Fagoaga y Pereda al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 13 de noviembre, 1848, *ibid.*, II, 21, pp. 92-94. Solicitud de presidiarios: Fagoaga al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 13 de diciembre, 1848, *ibid.*, I, 5, p. 26.

en persona quien descubrió una fuente nueva y sumamente interesante de mano de obra. La rebelión separatista de Yucatán de principios de la década de 1840 llevó, en 1847, a un levantamiento general de los indígenas mayas en contra de los blancos de la península: una guerra de castas. Para mediados de 1848, los blancos habían montado una contraofensiva, pero, necesitado de dinero y de fuerzas regulares, el gobernador de Yucatán envió delegados a la ciudad de México para ofrecer la reincorporación de Yucatán a la república, a cambio del apoyo en la restauración de la seguridad de los blancos locales. Entre los lamentos yucatecos que se discutieron de forma privada en la capital, se encontraba el mantenimiento de los prisioneros de guerra mayas. Garay, quien contaba con un amigo en la delegación, vio la oportunidad y, hacia finales de diciembre, dispuso que su sobrino, Pedro de Garay, zarpara de Veracruz hacia Yucatán, para contratar prisioneros como peones para el ferrocarril.¹⁸

El 7 de enero de 1849, Robles asumió nuevamente la dirección de la compañía de construcción. Comenzó trabajando con sólo cincuenta hombres y los presidiarios nunca llegaron. Sin embargo, hacia finales de ese mes, cuando recibió el permiso oficial para servir con Garay, mientras permanecía al mando del puerto, realizó un inventario de los daños y las pérdidas de la compañía (que calculó en 110,707.97 pesos), ordenó reemplazos y nuevos equipos, materiales y reservas a los Estados Unidos, ofreció salarios

18 La guerra de castas: Nelson Reed, *The Caste War of Yucatan* (Stanford, Stanford University, 1964), 100, 106, 109. New studies Javier Rodríguez Piña, *Guerra de castas: La venta de indios mayas a Cuba, 1848-1861* (México, Conaculta, 1990); Terry Rugeley, *Yucatán's Maya Peasantry and the Origins of the Caste War* (Austin, University of Texas, 1996), *idem*, *Rebellion Now and Forever: Mayas, Hispanics, and Caste War Violence in Yucatán, 1800-1880* (Stanford, Stanford University, 2009), Martha H. Villalobos González, *El bosque sitiado: asaltos armados, concesiones forestales y estrategias de resistencia durante la guerra de castas* (México, Porrúa, 2006). No cuento con referencias públicas al problema de los prisioneros en 1848. A partir de quejas públicas posteriores, deduzco discusiones privadas: Miguel Barbachano, decreto, 6 de noviembre, 1848, *El Siglo XIX*, 1 de enero, 1849; *La Revista Yucateca*, II, 3 de marzo, 1849, 233-235; Miguel Barbachano al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 26 de mayo [sic por marzo], 1849, reimpresión del *Boletín Oficial de Yucatán*, 17 de mayo, 1849, reimpresión en *POSG*, 23 de junio, 1849. Amigo de Antonio Garay sobre la delegación yucateca: Gral. Benito Quijano, gobernador nombrado por Estados Unidos del Veracruz ocupado por Estados Unidos, 1848: *El Siglo XIX*, 18 de febrero, 1849. Acerca de los planes de Antonio Garay para Pedro de Garay: Luis G. Cuevas a Miguel Barbachano y Joaquín Gutiérrez Estrada, 28 de diciembre, 1848, AGN/FF, II, 21, p. 96; y Fagoaga al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 30 de diciembre, 1848, *ibid.*, II, 22, p. 207; Manuel Robles a Antonio Garay, 29 de enero, 1849, transcrito en Fagoaga al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 10 de febrero, 1849, *ibid.*, II, 21, pp. 115-116.

de dos o tres pesos diarios para carpinteros y albañiles (tarifa por pieza) y siete reales (87.5 centavos) diarios a los peones (o, si ellos lo preferían, cinco reales más “*rancho*”, raciones y comida), incrementó su fuerza laboral a ciento veinte hombres, incluyendo una cuadrilla de asentadores de vías, a los cuales ordenó reparar la destrucción realizada por los yanquis y envió a Pedro de Garay de vuelta a Yucatán, a reclutar entre trescientos y cuatrocientos mayas. Durante el mes de febrero, la cantidad de hombres se incrementó a ciento cincuenta y los trabajadores terminaron las reparaciones y comenzaron el relleno para nuevos terraplenes. Los cargamentos de herramientas, arneses, sogas, rieles, y vagones llegaron en marzo y abril, así como también más hombres. Para finales de marzo de 1849, el número de peones se había incrementado a doscientos setenta y siete; para finales de abril, se incrementó a trescientos veintiséis, junto con treinta y ocho mulas. Para ese momento, ya habían instalado casi una milla de nuevas vías. Y habían comenzado a construir la galería en Molino del Viento, dónde vivirían los mayas. El 25 de abril, los primeros mayas, dieciséis peones cautivos, llegaron al puerto.¹⁹

Pedro de Garay había perdido la puja en el mercado laboral de prisioneros de guerra. Robles le había ordenado gastar hasta un máximo de 8,000 pesos, para reclutar tantos hombres como pudiera conseguir, con contratos de dos años como peones, con “un guardián o capataz” por cada ochenta a cien y “un maestro de obras o jefe” por cada diez de ellos, con cualquier enganche por alistamiento y cualquier salario inferior a la tarifa de Veracruz que pudiera negociar; sólo la compañía podía cancelar el contrato y deduciría de la paga del peón la devolución de su enganche de alistamiento, los

19 El permiso para que Robles regresará al servicio de Garay: ministro de Guerra al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 27 de enero, 5 de febrero, 1849, AGN/FF, II, 22, pp. 278, 280. Su regreso y progreso durante las siguientes 12 semanas: Manuel Robles, “Relación de los adelantos que ha tenido esta obra desde lo. de Enero a 31 de Marzo de 1849”, *POSG*, 25 de junio, 1849. Su inventario de pérdidas y daños, fechado 19-20 de enero de 1849: Miguel Blanco al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 15 de abril, 1849, documentos B y C, *POSG*, 19 de mayo, 1849. Paga: Manuel Robles, “Instrucciones al Sr. D. Pedro Garay y Garay”, 25 de enero, 1849, también en Blanco al MRIE, documento E, *ibid.*, 19 de mayo, 1849. Acerca de los 300-400 peones: Ayuntamiento Veracruz, 6 de marzo, 1849, *POSG*, 4 de abril, 1849; Manuel Robles, “Relación de los adelantos que ha tenido esta obra...?”, 1 de septiembre, 1849, *ibid.*, 21 de enero, 1850. Nueva vía, galería y 16 peones: Manuel Robles, “Relación de los adelantos que ha tenido esta obra...?”, 30 de abril, 1849, *ibid.*, 25 de junio, 1849. Volvieron a colocar 872 varas de vías y 582 varas de nuevas vías en marzo, además de 1,470 nuevas varas en abril, para un total de 2,052 varas, casi una milla. En marzo, Robles informó que Pedro de Garay había prometido entregar 27 cautivos mayas, v. gr. ocho carpinteros, seis albañiles y 13 peones; en abril, informó que, en realidad, sólo había llegado 16 peones.

gastos de su viaje a Veracruz y la vestimenta, así como un depósito como fianza por buena conducta.²⁰ Sin embargo, cuando Garay llegó a Yucatán, descubrió que un rival español-cubano se encontraba ya en el lugar, proponiéndole a las autoridades locales un trato mucho mejor: una donación directa de 25 pesos por cabeza al Ministerio de Hacienda de Yucatán, por aquellos prisioneros que, “habiendo sido contratados como hombres libres bajo ciertas formalidades y estipulaciones que podrían tender a mejorar su carácter social”, fueran a trabajar a Cuba durante diez años por dos pesos al mes (un poco más de un real diario, además de vestimenta y víveres, es de suponer). Recientemente, el gobierno de Yucatán había capturado a varios cientos de soldados mayas, a quienes los blancos querían apartar de la península para siempre. Y, comparando la oferta de Garay con la propuesta española-cubana, el gobernador decidió que casi todos los prisioneros irían a Cuba “libremente”.²¹

Mientras tanto, en la ciudad de México, los rivales de la compañía habían aumentado sus críticas, transformándolas en demandas ante el congreso, para que éste revocara la concesión del ferrocarril o le otorgara otra concesión a una compañía capaz de construir la vía hasta la capital, incluso hasta la costa del Pacífico.²² Para salvar su empresa, Antonio de Garay tuvo que enfrentarse a la naturaleza misma. Cuando comenzaron las lluvias en mayo, Robles mantuvo a las brigadas y a las cuadrillas en el campo. A pesar de las fiebres de la estación y las inundaciones amenazadoras en agosto, los peones continuaron desmontando, formando terraplenes, construyendo y montando las vías: en una semana mala, apenas llegaban a ciento ochenta; en una buena semana, hasta trescientos noventa.²³ Asimismo, Pedro de Ga-

20 Robles a Garay 29 de enero, 1849, en Fagoaga al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 10 de febrero, 1849, AGN/FF, II, 21, pp. 115-116; Robles, “Instrucciones al Sr. D. Pedro Garay y Garay...”, *POSG*, 19 de mayo, 1849.

21 La venta de prisioneros mayas, justificaciones, objeciones: *Revista Yucateca*, 3 de marzo, 1849; *El Monitor Republicano*, 4 de marzo, 10 de marzo, 11 de marzo, 21 de abril, 26 de junio, 28 de junio, 1849; Miguel Barbachano al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 26 de mayo, 1849, *ibid.*, 30 de junio, 1849; *El Siglo XIX*, 5 de mayo, 18 de mayo, 22 de mayo, 16 de junio, 9 de julio, 1849, 3 de febrero, 1850; Crescencio de Boves al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 6 de julio, 1849, *El Universal*, 19 de julio, 1849; Miguel Barbachano a la Legislatura de Yucatán, 21 de agosto, 1849, *ibid.*, 17 de octubre, 1849; Reed, 120-128.

22 *El Siglo XIX*, febrero-diciembre, 1849, *passim*; *El Monitor Republicano*, marzo-diciembre, 1849, *passim*; *El Universal*, diciembre, 1849, *passim*. Repercusiones para el concesionario y la compañía: Fagoaga al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 19 de enero, 10 de febrero, 13 de marzo, 1849, AGN/FF, II, 21, p. 103, 115-116, 125; Chapman, 32-35.

ray descubrió el modo de distribuir los 8,000 pesos, para que el gobernador de Yucatán decidiera qué más mayas fueran “de manera libre” a Veracruz. Debido a las inundaciones de agosto, las fiebres se transformaron en una epidemia en septiembre y Robles informó que, “incluso entre los individuos aclimatados”, ésta causó “estragos considerables”. Sin embargo, el 24 de septiembre, llegó el primer cargamento grande de prisioneros: unos ochenta y tres hombres. Esto constituyó un gran alivio para la compañía. Sin duda, la opinión de los peones era muy diferente. Los peones originarios de la zona, en su mayoría jarochos, por regla general, consideraban que los “inditos” (quienes vivían en pueblos lejanos, hablaban su propio idioma y adoraban espíritus) eran ridículos o peligrosos, una raza desdichada a quienes Dios había creado para que los hombres blancos abusaran (y más) de ella. Los mayas (*cruzob*) probablemente eran originarios de las selvas del este de Yucatán, donde los blancos (*dzulob*) y los mestizos o indios que hablaban español y se comportaban como blancos (*kaz-dzulob*) eran la encarnación de la blasfemia y la violencia; sin embargo, sus malas acciones “no nos desalentarán, incluso, si duran doce años y siempre van en nuestra contra, porque somos los sacrificios de Dios”. Sin embargo, el trabajo continuó sin obstáculos. Bajo la presión de la ciudad de México (que Robles aplicaba tan enérgicamente como podía en los sitios del ferrocarril), a pesar de las lluvias, las epidemias y su desprecio, miedo y odio mutuos, los viejos y nuevos peones del ferrocarril removieron tanta arena y tierra y tendieron el acero tan bien que, por primera vez, a pesar de que no lo sabían, su director comenzó la coordinación del final.²⁴

Ya en agosto, para poner obstáculos a sus competidores, Garay había decidido proporcionar el servicio de trenes entre el puerto y la primera parada plausible más allá de los pantanos, en la primera fecha viable de 1850. En los hechos, esto significaría una línea de siete millas y media, hasta El

23 Robles, “Relación de los adelantos...”, 1 de septiembre, 1849, *POSG*, 21 de enero, 1850. Las insólitas inundaciones: *El Monitor Republicano*, 28 de agosto, 1849; *El Universal*, 27 de agosto, 29 de agosto, 1849.

24 Robles, “Relación de los adelantos...”, 6 de enero, 1850, *POSG*, 9 de febrero, 1850; *El Monitor Republicano*, 1 de octubre, 1849. La actitud de los locales hacia los indios: artículos del *Arco-Iris* (Veracruz), en *El Siglo XIX*, 7 de marzo, 5 de mayo, 1849; de *El Locomotor* (Veracruz), 14 de noviembre, 1849, *ibid.*, 23 de noviembre, 1849. Actitudes de los mayas: Reed, 35-49 (cita 48). ?Serapio Baqueiro, *Ensayo histórico sobre las revoluciones de Yucatán, desde el año de 1840 hasta 1867*, 2 vols. (Mérida: M. Heredia Argüelles, 1878), ???

Molino del Viento. La compañía solicitó a la Société des Haus Fourneau, Usines et Charbonnages de Marcinelle-Couillet de Bélgica una locomotora, un vagón para pasajeros, diez vagones de carga, setenta y dos vagones de trabajo (?), dos grúas y el equipo necesario para la estación y el taller.²⁵ Y durante la época de secas, Robles coordinó las operaciones para inaugurar la línea. No podía apresurar la entrega de los materiales extranjeros que se necesitaban con urgencia. Sin embargo, dejando atrás las fiebres y a los que abandonaban el trabajo, mantuvo la pujanza de su fuerza laboral, la cual nunca fue menor a trescientos hombres. Y ganó puntos fuertes que resultaron especialmente útiles. En noviembre, Nueva Orleans envió, junto con los materiales para los edificios de la estación, una cuadrilla especial de constructores estadounidenses y cincuenta naves irlandesas y Yucatán envió a veintiséis prisioneros mayas como peones. Hacia finales de año, Robles informó que contaba con una fuerza laboral de trescientos ochenta y ocho hombres, con cincuenta y cuatro caballos y mulas. A pesar de que fueron muchos los hombres que murieron o renunciaron, fueron más los que se unieron. En marzo, un cargamento de ochenta y siete mayas se sumó a la mano de obra, elevando el número de trabajadores a cuatrocientos noventa y ocho, con ochenta y cuatro caballos y mulas; en abril, otros veintiocho prisioneros mayas llegaron a trabajar. Robles concentró a la mayoría de los hombres en los edificios de la estación y en las labores de desmonte y construcción de terraplenes en dirección a El Molino. Su mayor preocupación se centraba en la lentitud de los cargamentos procedentes de Cardiff, Liverpool y Glasgow; los rieles y sus accesorios no llegaron sino hasta marzo y abril, lo que retrasó el tendido de nuevos trayectos de vía en la línea principal hasta mayo. El trabajo apenas había comenzado allí cuando, el 9 de mayo, sesenta días después de haber partido de Antwerp, el queche belga *Fanny* arribó al puerto de Veracruz con el primer cargamento de partes para la locomotora y otros materiales rodantes.²⁶

La compañía necesitaba que jarochos, gringos, irlandeses y mayas co-

²⁵ Robles, "Relación de los adelantos," 1 de septiembre, 1849, *POSG*, 21 de enero, 1850; *idem*, "Relación de los adelantos...", 8 de septiembre, 1850, *ibid.*, 16 de noviembre, 1850. Marcinelle-Couillet, Casimiro Castro, *Album del ferrocarril mexicano: Colección de vistas pintadas del natural* (México, Victor Debray y Ca., 1877), sin paginar, citas (quizás erróneas) *El Siglo XIX*, 20 de agosto, 1850; Pierre Lebrun *et al.*, "La rivoluzione industriale in Belgio: Strutturazione e destrutturazione delle economie regionali", *Studi storici*, II, 3-4 (julio-diciembre, 1961), 634-635; Frère, I, 19, 21.

²⁶ *El Monitor Republicano*, 11 de noviembre, 1849; Manuel Robles, "Relación de los adelantos...",

operaran en esta campaña: esto debió crear extraordinarios conflictos para los trabajadores, contra la compañía y entre ellos mismos. Ningún registro oficial incluye problemas de este tipo. No cabe duda que la mayoría de los conflictos desaparecieron con los trabajadores que no pudieron soportar la situación y renunciaron: los “quejosos” y los “holgazanes”. Los hombres acumulaban algunos de estos conflictos dentro de sí y posteriormente se desquitaban entre ellos. Una noche de viernes en el mes de marzo, en un café de Veracruz, un trabajador yanqui del ferrocarril mató a otro a puñaladas.²⁷ Al menos en una ocasión, los peones del ferrocarril llevaron a cabo acciones colectivas premeditadas para salvarse a sí mismos y los unos a los otros. El incidente ocurrió justo en una de las tardes en que nuevas nubes y truenos distantes en el Golfo demostraron que también en Veracruz los dioses de la lluvia pronto surcarían los cielos, trayendo el agua suave, fría y sagrada, convocando a todos los hombres buenos a plantar maíz. El 7 de mayo, un periodista de Veracruz reportó que, al comienzo de la jornada, en el desmonte de la rivera, cerca de El Molino, “setenta y siete indios yucatecos contratados se habían rebelado y habían escapado a la maleza, llevándose consigo las herramientas de trabajo [...] de inmediato, el comandante militar (Robles) dio órdenes para capturarlos y someterlos a la obediencia”. En un informe posterior, escribió que el número de rebeldes había bajado de setenta y siete a treinta. Otro periodista escribió una historia más sosegada “simplemente [...] que durante la noche, algunos de los trabajadores [yucatecos] escaparon, sin tomar ninguna de las herramientas del ferrocarril y sin promover un motín”.²⁸ Tal vez, ambos recuentos estaban en lo cierto. Tal vez, unos (¿cuarenta y siete?) hombres escaparon durante la noche y otros (¿treinta?) los siguieron en la mañana. Ambas acciones requerían, no sólo de coraje, sino de planeamiento, secreto y solidaridad. Nadie reportó los sacrificios que, más tarde, Dios exigió de estos hombres tan determinados.

6 de enero, 1850, *POSG*, 9 de febrero, 1850; *idem*, “Relación de los adelantos...”, 1 de mayo, 1850, *ibid.*, 27 de julio, 1850; *idem*, “Relación de los adelantos...”, 8 de septiembre, 1850, *ibid.*, 16 de noviembre, 1850; Fagoaga al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 20 de marzo, 1850, AGN/FF, II, 21, p. 167; *El Universal*, 14 de marzo, 1 de mayo, 1850. Embarques desde GB: *ibid.*, 19 de marzo, 21 de marzo, 24 de marzo, 9 de abril, 27 de abril, 4 de mayo, 23 de mayo, 1850; *El Siglo XIX*, 17 de mayo, 18 de mayo, 1850.

²⁷ *Ibid.*, 8 de marzo, 1850.

²⁸ Artículos de *El Eco de Comercio* (Veracruz) y *El Locomotor* (Veracruz), reimpresos *ibid.*, 14 de mayo, 1850; y en *El Universal*, 14 de mayo, 1850.

Fue entonces que un peligro mucho más poderoso que el ejército de los Estados Unidos, los rivales comerciales y sus políticos amenazaron los progresos de Garay: la gran pandemia de cólera de 1846-63, la cual se apoderó de la ciudad de México en mayo de 1850 y se propagó hacia el este en junio.²⁹ Robles tenía suficientes problemas con las lluvias regulares y las fiebres usuales de Veracruz. Sus brigadas ya no podían reclutar reemplazos para quienes renunciaban y la fuerza de trabajo disminuyó hasta aproximadamente trescientos veinte hombres. Presionando “tan enérgicamente como pudo”, Robles mantuvo a los hombres concentrados para terminar las estaciones y el suelo firme en dirección a El Molino y tender nuevas vías. El 20 de junio, otro barco belga arribó con el segundo cargamento de partes para el material rodante y el equipo para la estación y el taller. Con el cargamento, llegó el maquinista belga, contratado para supervisar el ensamblaje de varios cientos de toneladas de marcos, láminas, barras y ruedas de metal. Unos pocos días después, fue herido de gravedad en un accidente en el taller y Robles se vio en la necesidad de confiar en otro belga que había sido contratado con anterioridad, únicamente para ayudar al recién llegado, quién ahora se encontraba convaleciente. El 27 de junio, el cólera cayó sobre Veracruz. De acuerdo con la descripción de Robles, sus efectos “reinaron” durante semanas. Al comienzo, el cólera encontró a veintinueve trabajadores del ferrocarril en el hospital del pueblo con otras enfermedades y los mató a todos. Muchos trabajadores huyeron. En ciertas semanas, la fuerza laboral disminuyó a doscientos cincuenta hombres. Sin embargo, los cargamentos extranjeros continuaron llegando, entre ellos, el 11 de julio, un tercer barco belga con el último cargamento de partes para el material rodante, la estación y el taller. A principios de agosto, los obreros del taller terminaron de ensamblar la locomotora de seis ruedas, una adaptación belga del tipo de la patente Stephenson, para carga pesada y trayectos cortos. El 10 de agosto, el asistente de maquinista belga realizó con éxito las primeras pruebas de la locomotora, en el patio de la estación.³⁰ El 14 de agosto, Garay les informó a los administradores de la compañía de peaje que podría

²⁹ *Calendario de Galván*, año de 1851 (México, Rafael, 1850), 64; *El Monitor Republicano*, 8 de julio, 1850; PSOG, 17 de agosto, 2 de noviembre, 1850; *El Siglo XIX*, 1 de noviembre, 1850.

³⁰ Robles, “Relación,” 8 de septiembre, 1850, PSOG, 16 de noviembre, 1850. Los embarques para el ferrocarril y el arribo del ingeniero belga: *El Universal*, 29 de junio, 1850; *El Monitor*

iniciar las operaciones en El Molino en septiembre y los administradores decidieron inaugurar el ferrocarril el día de la Independencia, el 16 de septiembre. Invitaron padrinos y patrocinadores al presidente, al gobernador y al alcalde de Veracruz, “porque una empresa tan útil debe esperar la protección de su patriotismo”. El cólera aún atormentaba a la región del Golfo. Para el 1 de septiembre, había dado cuenta de más de sesenta y cuatro trabajadores del ferrocarril; treinta y seis de ellos murieron en un lazareto temporal. Sin embargo, unos trescientos hombres continuaron trabajando en la estación y en la línea, hasta el día anterior a la inauguración.³¹

Aunque el presidente y el gobernador declinaron sus invitaciones, la inauguración tuvo lugar el domingo 15 de septiembre. El acontecimiento fue espléndido de todos modos. Veracruz se había librado repentinamente del cólera, el cual había dejado el puerto y su interior embrujado por miles de fantasmas, pero con un gran alivio. Esa tarde, docenas de caballeros y damas llenaron la estación del ferrocarril y, más allá de la cerca dispuesta alrededor de los terrenos de la estación, “una numerosa multitud [...] del pueblo” se reunió para ser testigo del espectáculo. Una banda militar tocó piezas vigorosas. A las 4:30 p.m. los invitados de honor (el prefecto del distrito, el alcalde, Robles, el cura de la parroquia, funcionarios consulares extranjeros, varios funcionarios federales y locales y los principales comerciantes del puerto) subieron a las tribunas instaladas a lo largo de las plataformas de la estación. Luego de casi ocho años, había llegado el momento de la locomoción. La locomotora salió resoplando con “majestuosidad”; su maquinista, el belga Gustave [¿o Eugène?] Denys, manejaba el regulador. La banda dejó de tocar. La multitud quedó en silencio. Con solemnidad, el sacerdote bendijo los edificios, la vía y a la locomotora, rociándolos con agua bendita, bautizando a la locomotora como *La Veracruzana*. La locomotora avanzó resoplando y regresó con un tren, para darle al *beau monde* un paseo de ida y vuelta a El Molino. “[...] algún entrometido había roto

Republicano, 15 de julio, 1850. Cólera en Veracruz: *ibid.*, 27 de agosto, 2 de agosto, 25 de agosto, 28 de agosto, 10 de septiembre, 15 de octubre, 1850; *El Siglo XIX*, 27 de agosto, 4 de septiembre, 17 de septiembre, 21 de octubre, 22 de octubre, 16 de diciembre, 1850. *La locomotora*: El *ibid.*, 20 de agosto, 1850; Rolt, George and Robert Stephenson, 161.

31 Pereda al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 16 de agosto, 1850, AGN/FF, II, 21, pp. 171-172. La plaga y los peones: Robles, “Relación,” 8 de septiembre, 1850, *POSG*, 16 de noviembre, 1850; *idem*, “Relación de los adelantos...”, 31 de diciembre, 1850, *ibid.*, 1851.


el mecanismo para detener el vagón de los pasajeros”, reservado para “las autoridades y algunas señoritas”. Denys separó el vagón y la élite se unió a las personalidades comunes en los vagones para carga. La banda, amontonada en el primer vagón, comenzó a tocar el nuevo Himno Nacional. Y *La Veracruzana* llevó al tren y doscientos pasajeros fuera de la estación, mientras los tímidos y desafortunados que se quedaron atrás gritaban vivas “al gobierno y en particular a [...] Robles”. El tren avanzó velozmente por la vía, dejando atrás a la multitud del “pueblo” reunida a lo largo del camino. Con una increíble velocidad promedio de 23 millas por hora, alcanzó El Molino en dieciocho minutos. La multitud que lo vitoreaba allí incluía a “los trabajadores de la operación”. Luego de cambiar la locomotora a la otra punta del tren, Denys realizó el viaje de vuelta a la estación, aún más rápido. La ceremonia continuó en las plataformas con discursos previsiblemente emotivos, pronunciados por el prefecto y Robles, y terminó esa tarde, dentro de la estación, con “dulces y galletas, excelentes vinos y diferentes tipos de helados [...] largos discursos, algunos en inglés, otros en español y una infinidad de brindis [...] recibidos con aplausos por toda la concurrencia”. Evidentemente, a esta última celebración, no asistieron los trabajadores.³²

El lunes era un día festivo, el día de la Independencia. Esa tarde, Robles fue anfitrión de “un gran baile” en la estación, “uno de los más brillantes” en Veracruz en años, “tanto por el lujo y la elegancia de su concurrencia, como por el buen gusto de la decoración y la iluminación [...]”³³ Para el amanecer del martes, mientras los caballeros, las damas y las señoritas dormían, el trabajo en el trayecto de diez millas desde El Molino hasta San Juan comenzó una vez más,

El 22 de septiembre la compañía de peaje dio inicio al funcionamiento comercial de la línea Veracruz-El Molino. El pasaje de ida en el vagón para pasajeros costaba un peso, mientras que, en el vagón de carga, costaba 25

32 Invitaciones (aceptaciones y excusas): Lacunza a la Comisión, 17 de agosto, 1850, AGN/FF, II, 21, p. 173; Miguel Palacio al ministro de Relaciones Interiores y Exteriores, 20 de agosto, 1850, *ibid.*, 174; y Actas, 27 de agosto, 1850, Archivo Histórico del Municipio de Veracruz. Fin del cólera en el puerto: Actas, 20 de septiembre, 1850, *ibid.* Muertes en el cantón de Veracruz: gobernador de Veracruz, “Reseña sobre la administración pública”, 1 de enero, 1851, *POSG*, 28 de mayo, 1851. El primer viaje oficial: “Inauguración del primer ferrocarril de la República”, 15 de septiembre, 1850, AGN/FF, II, 21, pp. 177-181; *El Siglo XIX*, 24 de septiembre, 3 de octubre, 1850; Lerdo de Tejada, II, 595-597.

33 *Ibid.*, II, 597.

centavos. Tan pronto como Robles hizo que se construyeran rampas en la estación, para llevar los carros cargados hasta el vagón de carga, informó que “todas las cargas que ingresan y salen de esta ciudad hacia el interior utilizan el ferrocarril”.³⁴ No informó de otro avance: en el transcurso de los últimos ocho años, la compañía también había creado un cuerpo especial de trabajadores, compuesto por ferrocarrileros, obreros metalúrgicos del ferrocarril y ferroviarios. 

34 Manuel Robles, “Relación de los trabajos...”, 31 de diciembre, 1850, *Periódico Oficial*, 15 de marzo, 1851. Las tarifas: *POSG*, 21 de septiembre, 1850; *El Monitor Republicano*, 26 de octubre, 1850.



"Calavera de la Penitenciaría". (Detalle)

Posada's Mexico, Edited by Ron Tyler, Library of Congress, Washington, 1979, p.124.