



PITA PITA Y CAMINANDO

LA HISTORIA VIAJA EN TREN

La historia del siglo XIX viajó en tren desde 1825 cuando se inaugura en Inglaterra el primer tren de carga que iba de los poblados de Stockton a Darlington. Los ingleses encontraron una forma de ahorrar tiempo, descubrieron la prisa y dejaron atrás las horas que se necesitaban para transportarse de un lugar a otro; dejaron atrás también la difícil tarea de transportar carga pesada. Llegó el tren, con su locomotora, su enorme chimenea y su estruendoso silbato a incorporarse a la vida cotidiana.

La llegada de este maravilloso medio de transporte cambió la atmósfera y la vida de las poblaciones, al paso de los caminos de hierro crecieron nuevas ciudades. El tren fue el detonante de comunidades distintas que asentaron sus viviendas y sus negocios a su paso. Sin duda, gracias a este medio de transporte una nueva vida era posible en los tiempos de la revolución industrial.

En México, en la cuarta década del siglo XIX, una historia de concesiones y concesionarios irrumpe en la tómbola de los mejores postores para la construcción y el desarrollo de los caminos de hierro.

La primera concesión la otorga el presidente Antonio Bustamante en 1837 al próspero comerciante y exministro de Hacienda Francisco Arrillaga, quien pretendía enlazar, mediante la magia de los rieles, el puerto de Veracruz con la capital de México. El sueño de Arrillaga no tuvo una perspectiva feliz, sus negocios no dieron para la enorme obra que pretendía y ese sueño no pudo realizarse, pues sus cálculos del costo de construir en suelo mexicano estaban alejados de la realidad.

En México el ferrocarril comenzó a operar en 1850 cuando una locomotora de origen belga conocida como “La veracruzana”, recorrió una distancia de apenas 11.5 km, que iba del Puerto de Veracruz al pequeño poblado de El Molino, cerca del río San Juan.

El ferrocarril empezaba a ser una posibilidad tangible para los mexicanos, los ecos del tren venían desde Europa y teñían las gacetillas y algunos volantes y carteles con la maravilla de este medio de transporte y su posible arribo a nuestro país.

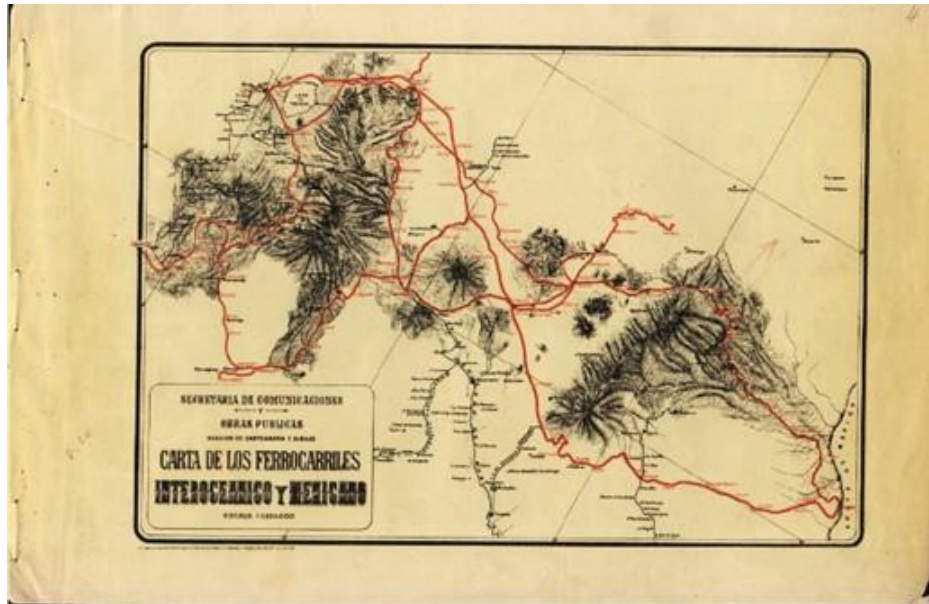
El escenario mexicano cambia cuando Antonio López de Santa Anna con una enorme popularidad, en un escenario político y social de gran turbulencia, inicia su particular aparición en la política de nuestro país.

Lo cierto es que el proyecto de construcción de los caminos de hierro atraviesa esta turbulencia y abre el telón para presentar a una fila de distintos personajes interesados

en hacer una fortuna a costa de las concesiones y de las promesas prendidas en los vagones del ferrocarril.

El botín prometido por el gobierno de Santa Anna incluía por 50 años el derecho de tránsito, y tendría el derecho exclusivo de explotar los servicios de transporte mediante el manejo de buques y carros de vapor fijando por fletes una cuota equitativa durante 60 años; además, el afortunado tenía el derecho de adquirir en propiedad todos los terrenos baldíos comprendidos en 10 leguas de cada lado de la vía de tránsito.

Aquí van en fila el empresario mexicano José Garay, los ingleses Schneider, Manning y Mackintosh, y los norteamericanos P. A. Hargous y Asociados, y John Laurie Rickars. Ninguno de ellos fue capaz de concretar el ambicioso proyecto ferroviario.



El Ferrocarril Interoceánico pretendía unir al Golfo de México con el Océano Pacífico. Reproducción autorizada por el INAH.

La utopía que vislumbraba Santa Anna de unir por medio del ferrocarril a los océanos Atlántico y Pacífico, y convertir a México en una potencia económica que pudiera competir con los Estados Unidos de América, se iba desdibujando.

Al final de su mandato Santa Anna otorga a la compañía de los hermanos Mosso la concesión para construir el Ferrocarril Interoceánico de San Juan Veracruz, a Acapulco. Nuevamente fallan los cálculos, los Mosso no pudieron hacerse cargo de semejante empresa, no contaron con el capital necesario y cedieron la concesión a los hermanos Escandón.

En 1857 el presidente Ignacio Comonfort inaugura *el tren del camino de fierro* de la Ciudad de México a la Villa de Guadalupe. Los pasajeros abordaron el tren en su primer día de existencia acompañando al presidente Comonfort y a todo su gabinete.

En ese mismo año el presidente Comonfort otorga a Antonio Escandón la primera y tan deseada concesión del camino de fierro de Veracruz a la Ciudad de México.



Los hermanos Antonio y Manuel Escandón, afamados empresarios e inversionistas, llevaron a buen término la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano empresa que logró completar la ruta férrea México-Veracruz en 1873. Reproducción autorizada por el INAH / <https://grandescasasdemexico.blogspot.com/2018/04/la-villa-escandonbuch-en-tacubaya-luego.html>

En 1861 el presidente Benito Juárez otorga una nueva concesión al industrial y comerciante veracruzano Antonio Escandón, cuyos antecedentes no eran muy afortunados; pero su astucia y sus formas de convencimiento, que se medían en pesos y centavos, le dieron el pase afortunado. La propuesta era construir el ferrocarril de México a Veracruz pasando por la ruta de Orizaba.

En 1864 durante el corto imperio de Maximiliano, don Antonio Escandón viaja a Inglaterra en busca de recursos para establecer la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano Imperial. En 1869 se firma el contrato entre Escandón y los empresarios Smith K. Night y Compañía quienes concluyen la vía férrea de México a Veracruz.

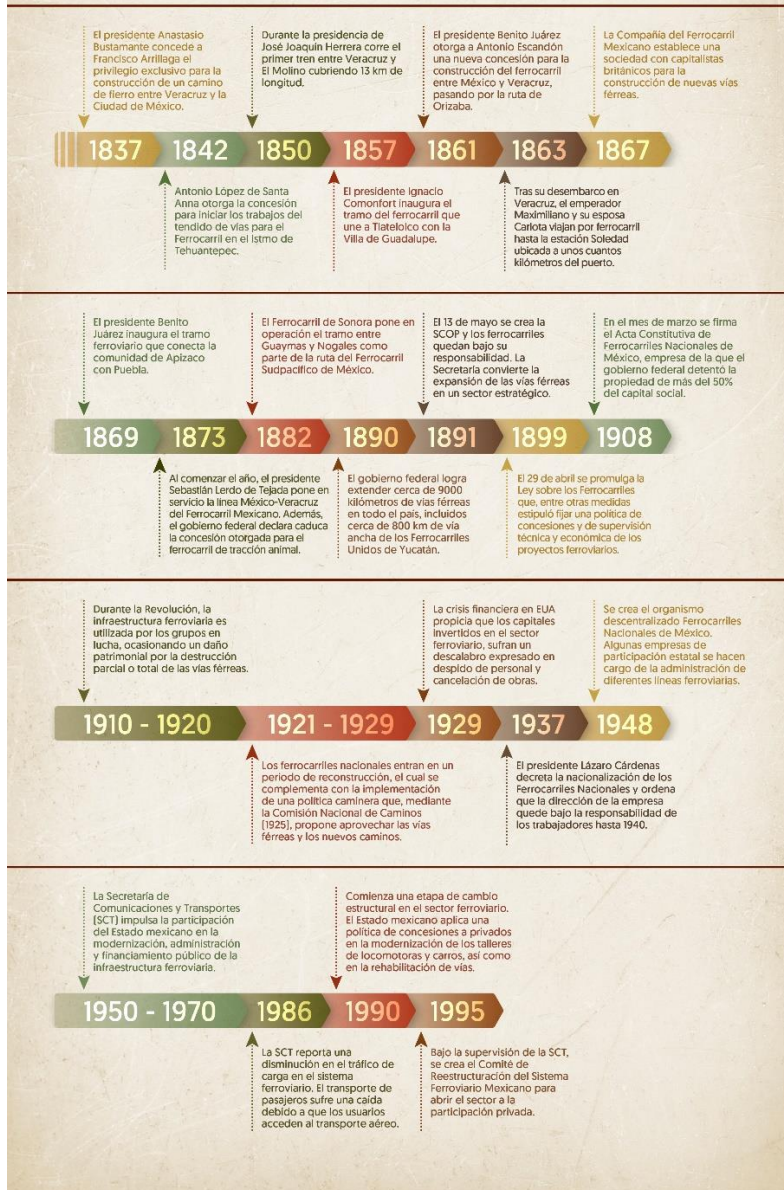
El presidente Benito Juárez inaugura en 1869 el ramal que conecta la comunidad de Apizaco con la ciudad de Puebla.

El 1 de enero de 1873 el presidente Sebastián Lerdo de Tejada inauguró la primera línea férrea completa, sus 423 kilómetros comunicaban por fin a la capital de nuestro país con el puerto de Veracruz.

En la siguiente línea de tiempo podemos ver el desarrollo de nuestro sistema ferroviario nacional:

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN MÉXICO

EVOLUCIÓN HISTÓRICA



En poco más de siglo y medio (158 años) se escribió la historia del ferrocarril en México.



PITA, PITA Y CAMINANDO