

ARTÍCULO DE DIVULGACIÓN  
*Chihuahua, Chih. 02 de julio 2015*

## EL FERROCARRIL EN MÉXICO

Por: Dr. R. Ben Brown

*Museo de la Revolución en la Frontera / Centro INAH Chihuahua*

En México, la historia ferrocarrilera comenzó en 1837 cuando el presidente Anastasio Bustamante le otorgó al ex-ministro de hacienda Francisco Arriaga, la construcción de la primera línea ferroviaria que pretendía enlazar el puerto de Veracruz a la capital de México a un costo estimado de \$ 6,500,000. Sin embargo, fue hasta el 16 de septiembre de 1850 que se inauguraron los primeros 13 km. desde el puerto hasta el Molino. Tres semanas después se abrió este primer tramo al público.

Entre 1849 y 1850, el francés Hippolyte du Pasquier de Dommartin consiguió la autorización por parte de los gobiernos de Chihuahua y Sonora para construir una línea Interoceánica. Sin embargo, Antonio López de Santa Anna primero le suprimió por ser del fuero federal y después se la otorgó sin los subsidios y condiciones deseados, ya con el Tratado de Mesilla, el territorio correspondiente salió de manos mexicanas.

En 1856 el presidente Comonfort otorgó una concesión a la familia Escandón para construir una línea desde la capital hasta antes mencionado puerto. Se puso en servicio el tramo México a la Villa de Guadalupe en julio del año siguiente.

En 1858, Manuel Escandón declaró: “Desde que en Europa hubo ferrocarriles, la idea de hacer uno en México ha sido en mi una especie de manía. Considero que lo que me queda por hacer en la tierra es esta obra clásica... Mis recursos los he empleado sin tasa en el negocio excediendo ya de 2, 000,000 de pesos los que van invertidos hasta el presente”.

A pesar del entusiasmo implícito en esta manía, fue hasta diciembre de 1872 que se le completó y llevando el Presidente Sebastián de Lerdo de Tejada el primer tren procedente de la Ciudad de México llegó al puerto el 1 de enero de 1873.

### **Viendo hacia el Norte:**

A partir de 1849 los distintos gobiernos federales otorgaron unas trece concesiones para la construcción y manejo de líneas ferroviarias en el norte de

México. Sin embargo fue hasta 1880 con una concesión a los dueños e inversionistas de la Atchison, Topeka y Kansas, que se constituyó el Ferrocarril Central Mexicano que inició la construcción de una línea que enlazara Ciudad Juárez a la Ciudad de México.

La de Pasquier de Dommartin, con fecha de mayo de 1850, fue la primera concesión en el norte, y, en cierta manera, fungió como machote a las demás. Aunque que cada contrato fue diferente, se mantuvieron los puntos principales. El estado cedió terrenos supuesta-mente baldíos para el uso de la compañía en desarrollar el ferrocarril – la elaboración de la vía, la construcción de las estaciones, patios, etc. –, la extensión de ciertos impuestos el derecho de manejar y operar la línea durante un periodo especificado, mientras los inversionistas acoraron proporcionar o conseguir los fondos necesarios para garantizar su construcción y operación.

El estado se interesaba por la protección de la soberanía mexicana, mientras que los inversionistas quisieron proteger sus inversiones para ganar una plusvalía. Ambos soñaron con riquezas sin límites, como si la palabra “ferrocarril” generara la imagen de riqueza ilimitada como hoy en día sucede al mencionar “Hollywood” ó “Las Vegas”.

La mayoría de los concesionarios fueron norteamericanos, pero el listado incluía uno que otro inglés, italiano, francés y mexicano. Ángel Trias fue uno de los promotores más consistentes.

### **El Ferrocarril Central Mexicano:**

Por ser el ínter-régimen de Manuel González, mucha gente considera que el periodo de 1880 al 1884 faltaba importancia, sin embargo, en Chihuahua los cuatro años de su gestión vieron dos sucesos de gran impacto: la destrucción y exilio de lo que quedaba de la nación apache, y la construcción del Ferrocarril Central Mexicano que enlazó el Estado de Chihuahua con el centro de México: dos hechos detonantes que fungían como gatillos a la bonanza económica del Porfiriato en Chihuahua.

La construcción fue rápida a un paso apresurado. El 5 de mayo de 1882 la vía alcanzó a Rancho Gallego, y cuatro meses después a Chihuahua. De igual manera la construcción avanzaba desde el sur y llegó a Aguascalientes el 21 de septiembre de 1883 y a Zacatecas antes del fin de ese mismo año. En abril, 1884

se completaron los 1970 km. de vía que embonaron el centro de México con la frontera septentrional.

Además de reducir el viaje entre Ciudad Juárez y Chihuahua capital, de nueve días a nueve horas, el primer tren alcanzó a Chihuahua en la nochecita del 15 de septiembre de 1882, el ferrocarril no solamente reducía los costos de transportación de todos tipos de productos y permitía el traslado de materiales mucho más bultosos y pesados que recuas ó carretas, además proporcionaba nuevos mercados a los productos, tanto actuales como potenciales, chihuahuenses y proporcionaba nuevos productos al mercado chihuahuense.

La ausencia de depredaciones apaches, proporcionaba un sentido de seguridad que facilitaba la antes mencionada expansión de comercio regional que se reflejaba en el desarrollo de dos industrias que hoy en día se consideran iconos chihuahuenses: la ganadería y la industria minera.

### **La primera huelga y el nacimiento del sindicalismo / movimiento obrero**

Citando a Jesús Vargas Valdez (Fragua de los Tiempos, martes 24 de enero, 1989): El 26 de septiembre de 1881, los trabajadores que participaban en la construcción del ferrocarril en Ciudad Juárez, se inconformaron contra la constructora a causa de que el director de las obras pretendió imponer una rebaja de 25% en los salarios. Esto provoco que todos los trabajadores se pusieran de acuerdo paralizano completamente las labores durante unos días, hasta que la empresa dio marcha atrás en la pretendida baja.

Aunque se contaron con unas sociedades mutualistas y círculos obreros anteriores, fue hasta la década de 1890 que nace el sindicalismo mexicano con la conformación de la Orden Suprema de Empleados de Ferrocarriles Mexicanos, la Unión de Mecánicos Mexicanos, la Sociedad de Hermanos Caldereros Mexicanos, y la Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros. Estas primeras organizaciones laborales de rieleros mexicanos demandaron tres mejores principales: 1. Mejores condiciones de trabajo, 2. Acceso a la educación técnica, y 3. Acceso a los puestos – mejores pagados – entonces reservados por extranjeros.

Intentaron a organizar y llevar a cabo varias huelgas como la de 1904 sin éxito. Para multiplicar sus esfuerzos, en 1905 la mayoría de las agrupaciones se unificaron debajo del techo de la Gran Liga de Empleados del Ferrocarril.

Otra vez citando a Jesús Vargas Valdez (Fragua de los Tiempos, martes 31 de enero, 1989):

El 25 de julio de 1906 la Unión de Mecánicos Mexicanos, Sección Chihuahua, decretó la huelga contra la empresa del Ferrocarril Central exigiendo el cumplimiento de las siguientes demandas:

- 1.- El reconocimiento oficial de la Unión de Mecánicos Mexicanos por parte de la empresa del Ferrocarril Central.
- 2.- Que los salarios de los trabajadores mexicanos fueran cubiertos en igualdad de condiciones en la misma forma en que se pagaba los norteamericanos.
- 3.- Que mediante acuerdo de empresas y trabajadores quedaran estipulados los emolumentos de los obreros, horas de trabajo, reglamentos interiores, garantías de trabajo para los mecánicos de la unión, y que estos solo fueron despedidos por causa justificada y con audiencia previa de la sociedad.
- 4.- Que los asociados tuvieran paso libre para poder exponer sus quejas a los funcionarios superiores de la Compañía Ferrocarrilera.
- 5.- Que los huelguistas que tomaban parte en el movimiento fueran repuestos en sus empleos incondicionalmente.

Este paro gano un gran simpatía con los demás ferrocarrileros, muchos de los cuales sumaron a los mecánicos y así paralizaron el movimiento de flete y restringiendo el flujo de pasajeros.

La respuesta oficial era rápida. A los pocos días se mandaron suficientes soldados de Sonora para reprimir cualquier actividad de los huelguistas.

La huelga seguía pacífica y a mediados de agosto, los trabajadores conformaron una comisión para poner su caso en frente de Porfirio Díaz. Aunque la entrevista fuera cordial, a no resolver los puntos antes mencionados, la huelga se generalizó a todas las instalaciones del Ferrocarril Central.

En seguida se nombró una segunda comisión para reunirse con el Vicepresidente Ramón Corral, quien facilitó una entrevista con los directivos del Ferrocarril Central en la cual se llegaron a los acuerdos deseados para terminar la huelga.



A partir de 1907, La Gran Liga de Empleados del Ferrocarril creó escuelas auto-financiadas por los operarios, mismas que, además de prepararles para mejor puestos, tradujo los manuales técnicos al español.

A principios de 1908, La Gran Liga soltó una huelga apoyado por unos 3,000 trabajadores que paró el flujo entre el México capital y la frontera norte. A punto de ganar la huelga, intervino el gobierno porfirista para aplastarla e iniciar el descenso de La Gran Liga.

De manera paralela, a pesar de las grandes expectativas que propiciaron la formación de los ferrocarriles mexicanos, nunca generaron las excedentes deseados y en 1908 se acordó con el gobierno del Porfirio Díaz Mora, la creación de una compañía constituida en la República, cuya junta directiva tenía su sede en la Ciudad de México para asumir las responsabilidades financieras y el manejo del sistema que ya se conoció como Ferrocarriles de México.

### **Formación de Ferrocarriles Nacionales:**

En 1880, el General norteamericano William Jackson Palmer y sus colegas del Denver y Rio Grande Railway, buscando la manera de aprovechar su línea que estaba por llegar a los que es El Paso, Texas, incorporaron el Mexican National Railway – Ferrocarril Nacional Mexicano. Fue hasta septiembre de 1888 que se terminó de construir una vía angosta que unía Nuevo Laredo - no El Paso, Texas ni Paso del Norte, Chihuahua - a la Ciudad de México. En Nuevo Laredo se unía con su subsidiario, Texas Mexican Railway, que comunicaba con el este de Texas y Corpus Christi.

Durante las próximas dos décadas se construyeron y se compraron otras vías que incorporaron Veracruz, Querétaro, Acámbaro, Uruapan, Maravatio, Zitácuaro, Angangeo, Colima y Manzanillo, Matamoros y Pachuca, entre otros lugares.

En 1902, se reincorporaron en Utah como el National Railroad of Mexico y antes que terminara el año de 1903, cambiaron sus vías a 1,435 mm. lo que se consideraba la anchura estándar. Durante los próximos seis años el gobierno central tomó el control de Ferrocarriles Nacionales de México como lo que hoy en día se hubiera llamado una para estatal.

### **¡Ya llegó el tren! ¡Ya llegó la Revolución!**

A estallar la Revolución Mexicana, de pronto la mayoría del personal extranjero salió del país permitiendo a los mexicanos cubrir los puestos deseados.

A llegar a la presidencia, Francisco I. Madero se juntó con el gremio ferrocarrilero en forma de la Unión Mexicana de Mecánicos que le apoyaba. En el mismo año de 1912, se inició la construcción de la primera locomotora nacional en los talleres de Aguascalientes – la 40. La construcción de su bastidor estaba a cargo de cuatro señores: Tirso Oreñana; Evaristo Martínez; Lorenzo Rodríguez y Silvestre G. Trujano.

El diseño se tomó de los planos de la maquinas 37, 38, y 39 de la clase B-13 (0-6-0) de la Baldwin Works Company. Pesaba casi los 65,000 kilos y su capacidad de arrastre alcanzaba 53 vagones.

A terminar el ensamble del bastidor y su caldera, se le llevo a los Talleres de Nonoalco donde se terminó bajo la dirección de José S. de Echegaray, con el apoyo de Pedro C. Morales, superintendente de Fuerza Motriz y Maquinaria, en julio de 1914.

Sin embargo, la construcción de nuevas máquinas fue raquítica. Más común era la destrucción de máquinas y equipos por las fuerzas bélicas quienes de inmediato dieron cuenta de la importancia de controlar el acceso a las vías para controlar el flujo de mercancías y los pertrechos miliares y el territorio que desprendía de la vía.

Por ejemplo, Francisco Villa utilizó la vía para mover sus tropas con más rapidez y logró sorprender las fuerzas federales más que una vez.

La Batalla de Tierra Blanca, una estación a unos 56 km. al sur de Juárez, estalló el 23 noviembre de 1913 entre las fuerzas encabezadas por Villa y José Inés Salazar, simpatizante de Victoriano Huerta. Aunque Salazar contaba con más artillería y soldados mejor entrenados, el primer día las fuerzas quedaron a la par y un producto inconcluso. Sin embargo, el día siguiente, con el apoyo de una estratagema de Rodolfo Fierro, la caballería villista aplastó a los soldados de Salazar.

### **Periodo Posrevolucionario:**

A terminar la Revolución Mexicana, la infraestructura ferroviaria construida en el siglo antepasado y principios del siglo XX, quedó en tal mal estado que no servía para mucho, por ende, se tuvo que iniciar el periodo posrevolucionario con la rehabilitación de la infraestructura por completo comprando nuevo equipo, corrigiendo trazos y construyendo nueva vías para facilitar la integración nacional

y comunicación entre los principales centros de producción y distribución del país, ya que el ferrocarril era el único medio disponible para cubrir la necesidad de transportar grandes cantidades largas distancias.

Sin embargo, en 1926 siendo presidente Plutarco Elías Calles, se entregaron los bienes ferroviarios a quienes presentaron los títulos de propiedad idóneos.

### **La nacionalización de Ferrocarriles Nacionales de México:**

En 1938 el Presidente Lázaro Cárdenas nacionalizó Ferrocarriles Nacionales de México, y durante los siguientes sesenta años fue un factor dominante en la infraestructura y desarrollo del norte de México. A mediados de la década de los noventas, el Presidente Zedillo se lo vendió a cuatro entes diferentes, de los cuales todos han sufrido modificaciones en los últimos años.

Inconforme con el manejo de Ferrocarriles de México, el 23 de junio de 1937, el entonces Presidente Lázaro Cárdenas decretó la expropiación de sus bienes y la mayoría de las líneas que hasta entonces quedaron independientes ó semi-independientes, ya que formaron las bases de un sistema nacional. Así pasaron a manos de los trabajadores bajo la supervisión de un departamento de estado que se encargó de su administración.

A adquirir los derechos del Mexican Northwestern Railroad en 1940, se creó el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico para ligar la Ciudad de Chihuahua con el puerto de Topolobampo en la costa del Pacífico. En 1946 se iniciaron los trabajos con la perforación de 657 metros y 11 túneles. Aunque se pararon las obras en 1950, se les reiniciaron en 1959 para concluir las tres años después. La nueva línea contaba con 72 túneles buenos por 13, 343 metros, y 39 puentes y 9 viaductos buenos por 3,677 metros.

No obstante, a pesar de las oportunidades que se presentaron la Segunda Guerra Mundial y la expansión económica las siguientes décadas, Ferrocarriles Nacionales de México fracasó por falta de disciplina obrera y gubernamental. En lugar de subir las tarifas y reducir subvenciones, tanto los trabajadores como el gobierno trataron de salirse con la suya a costa de la calidad del servicio y el éxito empresarial.

**Maquina # 701:**

Esta locomotora se localiza en la Plaza de Guadalupe, atrás del Museo de la Revolución en la Frontera (MUREF), sede del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) en Ciudad Juárez. Como todas las locomotoras de antaño que todavía sobre viven, ha tenido una vida llena.

En 1881 se le fabricó en las instalaciones de la Baldwin Locomotive Works de Filadelfia, Pennsylvania, con número de serie 8983, a petición de Ferrocarriles Nacionales de México que a su vez le asignó el número # 108. Aunque inició su vida como vía angosta (tres pies), en 1905 se le renovó y se le convirtió a vía estándar en 1905, se le asignó en número 271. En 1908 a transferirse a Ferrocarriles Nacionales otra vez, se le asignó un nuevo número: 201. Al parecer se le renovó de nuevo en 1930 y se le asignó su número definitivo: # 701. Con cada renovación se cambió el material combustible de madera, a carbón, y de carbón a diesel. Terminó su vida activa en el patio del entronque de Matías Romero, Oaxaca a principios de la década de los 70's. Así, esta locomotora es testigo del desarrollo de la historia de los ferrocarriles a lo largo y ancho de México. ¡Qué pena que no puede hablarnos de lo que presenciaba; de los pormenores cotidianos tanto como sus éxitos y fracasos!

