



## PITA PITA Y CAMINANDO

### FERROCARRIL MÉXICO - VERACRUZ, LA PRIMERA LÍNEA FÉRREA EN MÉXICO

Antes de que se convirtiera en un país libre y soberano (1821), México tenía tres caminos muy importantes y definidos: el Camino Real de Tierra Adentro (camino de la plata), el Camino México-Taxco-Acapulco (ruta comercial con Asia); y el Camino México-Veracruz (puerta de acceso y salida a Europa). Los tres conectaban poblaciones claves de tipo comercial, administrativo o político con territorios alejados de ellos o bien extra - fronteras.<sup>1</sup>

El camino de México a Veracruz es un gran protagonista de nuestra historia. Por él arribaron los europeos, africanos y asiáticos que conformarían nuestra raza mestiza; llegaron también todos los virreyes que administraron nuestro territorio a lo largo de 300 años; y desde luego fue la principal ruta comercial por la que se aventuraban carretas de carga y diligencias durante 22 días seguidos recorriendo aproximadamente 412 km para ir del puerto de Veracruz a la Ciudad de México, capital de la Nueva España.

En la segunda mitad del siglo XIX se hizo realidad un sueño anhelado al concretarse la línea ferroviaria México-Veracruz, pionera en el transporte de carga y pasajeros -a cargo de la empresa del Ferrocarril Mexicano- que daría enorme impulso al desarrollo económico y social del país.

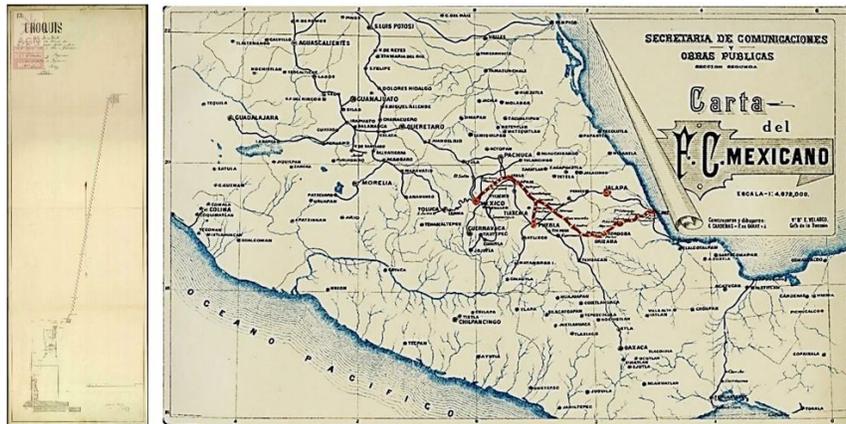
#### **GÉNESIS**

Fueron varios los personajes y empresas que estuvieron involucrados en la conformación final de la vía férrea México-Veracruz a lo largo de más de tres décadas. Empezamos con el rico comerciante veracruzano y ex secretario de Hacienda Francisco de Arrillaga, quien obtuvo la concesión del presidente Anastasio Bustamante para construir la vía el 2 de agosto de 1837. Al no tener resultado alguno, le siguió -también concesionada- la Comisión de Acreedores al Camino de Perote a Veracruz, apoyada por el presidente Antonio López de Santa Anna. Esta comisión logró inaugurar el 16 de septiembre de 1850 los primeros 11.5 km de vía que iban del puerto jarocho hasta la localidad de El Molino en el estado de Veracruz.

A la ceremonia asistieron José de Emparan, jefe político de Veracruz, distinguidos empresarios y ciudadanos veracruzanos en general. Una locomotora traída de Bélgica y

bautizada como “La Veracruzana” jaló a sus cinco vagones de primera y segunda clase, y a una velocidad de 40 km por hora llevó a sus primeros pasajeros del puerto jarocho a El Molino en 18 minutos escasos.<sup>2</sup>

John Laurie Rickards fue el tercer concesionario de esta vía en 1853 pero nunca mostró avances ni resultados. La compañía de los Hermanos Mosso participó también en este proyecto a partir de 1856, y construyó primero la vía que partía de la ciudad de México a la Basílica de Guadalupe -inaugurada el 4 de julio de 1857- tramo que se uniría con la línea Veracruz-México más adelante. Problemas de índole económica obligaron a los Mosso a transferir esta vía a otros hermanos: Manuel y Antonio Escandón, reconocidos empresarios veracruzanos. Manuel declaró hacia 1858: “Desde que en Europa hubo ferrocarriles, la idea de hacer uno en México ha sido en mí una especie de manía. Considero que lo que me queda por hacer en la tierra es esta obra clásica...”<sup>3</sup>



Trazo del Ferrocarril Mexicano del norte de la ciudad de México hasta la Villa de Guadalupe (1857) que se uniría más tarde al trazo de Veracruz a El Molino (1850) para conformar la vía México-Veracruz en 1873. AGN-  
<https://ferroexposiciones.com.mx/planos-de-la-ruta-ferrocarril-mexicano-mv/>

En 1862 se tuvo registro de haberse construido ya 41 km de vía. El emperador Maximiliano de Habsburgo apoyó el proyecto ferroviario, y los Escandón formaron en 1864 en la ciudad de Londres -con apoyo de inversionistas británicos- la “Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano Imperial” que después se llamaría Ferrocarril Mexicano para hacerse cargo de este proyecto. El presidente Benito Juárez, después de restaurar la República, inauguró el ramal Apizaco-Puebla el 16 de septiembre de 1869. Pronto llegaría a su fin la construcción de esta ansiada meta: tener un primer ferrocarril de Veracruz a México y viceversa.

### “CON BOMBO Y PLATILLOS”

El diario *El Monitor* describe el viaje de inauguración de la vía ferroviaria México-Veracruz realizado por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada, aquel 1 de enero de 1873: “Como se había anunciado por la prensa, ayer tuvo verificativo la inauguración del Ferrocarril Mexicano, que une nuestra hermosa capital con Veracruz, uno de los puertos más importantes de la República. Las salvas de artillería y las músicas militares esparcían el júbilo por las calles ayer a la madrugada, anunciando la partida del ciudadano presidente y de la comitiva oficial.

“La gente se aglomeraba en la estación de Buenavista, y en todos los semblantes se veía retratado el placer, que causa la realización de una mejora tan importante como la conclusión del ferrocarril. Lo que hace poco era un sueño dorado, que se presentaba al través de un prisma de colores, es hoy una realidad que alegra los corazones.

“El problema se ha resuelto ya y debe cambiar indudablemente la faz del comercio. La industria y las artes ganarán con la nueva mejora inaugurada ayer, y México comenzará a marchar al fin, por la senda de paz y bienandanza que anhela desde hace tanto tiempo.”<sup>4</sup>



Puente de Metlac en el ojo del gran pintor José María Velasco.  
<https://www.fortin.gob.mx/pinturas-jose-maria-velasco/>

Se afirmaba en otras notas que los primeros viajeros quedaron asombrados del espectáculo que la naturaleza brindaba gratis cuando el tren llegaba a las Cumbres de Maltrata por su compleja orografía. Por otra parte, no les quedó más que admirar y abrir bien los ojos para contemplar el espléndido puente de la barranca de Metlac, auténtico orgullo de la ingeniería mexicana y modelo sin igual para la inspiración del notable pintor José María Velasco.

Aparte de varios túneles y hermosos paisajes conformados por una flora exuberante y atractivas caídas de agua destacan en la ruta dos puentes más: el Wimmer (obra del Ing. Sebastián Wimmer) con 97 m de longitud y 39 m de altura, y el de la Soledad el más largo del trayecto con 228 m que data de 1869. Este último presenta dos niveles, el inferior por donde circulan los automóviles, peatones y caballos; mientras que el superior es ocupado por el ferrocarril.<sup>5</sup>

## **ESTACIONES TERMINALES**

Las terminales del Ferrocarril Mexicano destacaron siempre por su arquitectura. La estación de Buenavista en la Ciudad de México fue proyectada por el maestro de obras alemán J. Müller hacia 1872. El edificio mostraba una arquitectura de estilo neoclásico destacándose las balaustradas de su balcón y remate, así como sus vanos rectilíneos y semi curvos de sus ventanas y accesos. Fue inaugurada por el presidente Lerdo de Tejada el 20 de enero de 1873.<sup>6</sup>

Por su parte la terminal de Veracruz llamada “Estación Camino de Hierro” fue abierta al público en 1911 siendo uno de los primeros edificios construidos en concreto y cemento del puerto. Muestra en su fachada principal un estilo afrancesado visto en las hileras dentadas de sus esquinas y en la conformación de sus arcos de la planta baja; al paso del tiempo le fueron incorporados elementos de nuestra arquitectura colonial como los pináculos y molduras mixtilíneas de su remate, y los típicos azulejos en su fachada.

## TECNOLOGÍA Y PAISAJE

La vía férrea México-Veracruz del Ferrocarril Mexicano representa una simbiosis perfecta entre la tecnología innovadora del tiempo en que fue construida y el paisaje natural al que fue adaptándose cada vez que avanzaba en su recorrido.

### REFERENCIAS

- <sup>1</sup> Francisco Muñoz Espejo, Camino Real de Veracruz-México por las veredas de la historia en: <https://www.cultura.gob.mx/turismocultural/cuadernos/pdf15/articulo13.pdf> consultada el 13 de febrero de 2024.
- <sup>2</sup> Ricardo Cañas. Historia del Ferrocarril en México comienza en Veracruz en: <https://www.turismoenveracruz.mx/2011/09/historia-del-ferrocarril-en-mexico-comienza-en-veracruz/> consultada el 16 de febrero de 2024.
- <sup>3</sup> Dr. R. Ben Brown Centro INAH Chihuahua: El ferrocarril en México en: <https://www.inahchihuahua.gob.mx/articulos.pl?id=68> consultada el 14 de febrero de 2024.
- <sup>4</sup> El Monitor, enero 2 de 1873, p. 2.
- <sup>5</sup> <https://www.miradaferroviaria.mx/la-construccion-del-ferrocarril-mexicano/>
- <sup>6</sup> Estación Buenavista en: [https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n\\_Buenavista](https://es.wikipedia.org/wiki/Estaci%C3%B3n_Buenavista) consultada el 13 de febrero de 2024.