

ESTACIONES

Polémicas sobre trazos, rieles y un ferrocarril, 1861-1869

Controversies about outlines, rails and a railway, 1861-1869

Gloria A. Tirado Villegas¹

Resumen²

El apasionante tema de la construcción del Ferrocarril Mexicano nos lleva a reconstruir las polémicas que se desataron en torno al trazo, los problemas que la empresa enfrentó, tanto de tecnología como de intereses creados de un círculo de “notables”, de empresarios locales. La forma en que se resolvió el trazo desnuda los intereses de una red formada por los Escandón, dueños de diligencias y de empresas del ferrocarril. Durante muchos años la historiografía sostuvo el desdén de los poblanos para que el ferrocarril pasara por Puebla, ¿quiénes eran los que se opusieron? y ¿quiénes estaban a favor? Son las preguntas que guían los siguientes renglones. Las actas de cabildo del Archivo General del Ayuntamiento, así como los fondos SCT y Fomento, localizados en el Archivo General de la Nación, proporcionan otra lectura.

Palabras clave: Ferrocarril Mexicano, Antonio Escandón, Manuel Escandón, Puebla, Concesiones.

¹ Doctora en Historia por la UNAM; actualmente es profesora investigadora de tiempo completo adscrita al Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, BUAP. Es integrante del SNI, Nivel I. Imparte clases en la licenciatura de la FFyL y en la maestría en historia del ICSYH. Sus líneas de trabajo en orden de importancia son Historia de género, Historia social y movimientos estudiantiles. Cuenta con varias publicaciones, las más recientes son *Un centenario de revolución. Nuevas fuentes, nuevos enfoques, nuevos actores*, (Compiladora) y *Lo revolucionario de la revolución. Las mujeres en la ciudad de Puebla*. Es integrante del Cuerpo Académico de “Estudios Históricos” de la FFyL, BUAP. Miembro del padrón Conacyt de dictaminadores. Contacto: gtiradovillegas@gmail.com

² Este artículo originalmente apareció en el libro *La Intervención Francesa en México. En el sesquicentenario de la batalla del 5 de mayo*, publicado por la BUAP en 2012. Agradecemos la autorización de la autora para reproducirlo en este número.

Abstract

The exciting topic of the construction of the Mexican Railroad leads us to reconstruct the controversies that broke out around the line, the problems that the company faced, both from technology and from vested interests from a circle of “notables”, such as the interests of local businessmen. The way in which the naked outline of the interests of a network formed by the Escandón family, owners of coaches and railroad companies, was resolved. For many years historiography preserved the disdain of the people of Puebla for the railroad to pass through Puebla, who were the ones who opposed? and who were in favor? These are the questions that guide the following lines. The minutes of the town council of the General Archive of the City Council, such as the SCT and Fomento funds, located in the General Archive of the Nation, provide another reading vision.

Keywords: Mexican Railway, Antonio Escandón, Manuel Escandón, Puebla, Concessions.

El estado de las comunicaciones en la primera mitad del siglo XIX

Ni tan menudos problemas enfrentaron los vecinos, avendados y visitantes en la Puebla de la primera mitad del siglo XIX. Uno de esos –además de lo económico, violencia, asaltos, ausencia de lugares dignos de hospedaje–, fue el transporte. Después de la guerra de Independencia la ciudad quedó destruida, lamentablemente los siguientes años no fueron mejores y los recursos para aplicarlos en mejoras de los caminos carreteros escasearon. Los viajeros mexicanos y extranjeros muestran esos difíciles avatares que sorteaban al desplazarse por diligencias o carromatos en largas distancias. Lorenzo Zavala, recién regresado de Europa, es restablecido en el Gobierno del Estado Libre de México. A fines de 1833 le nombran Ministro Plenipotenciario en París. Se embarca en Veracruz y de esa travesía escribe sus impresiones al llegar a Puebla, en mayo de 1830:

Paramos en casa de D. Domingo Couto, vecino rico de la ciudad, cuya familia llena de urbanidad, nos consoló en parte de los pasados sufrimientos. Aún no se había establecido la carrera de diligencias que hoy existe entre Puebla, Jalapa y Veracruz, y se hacía entonces el camino en diez o doce días con las mayores incomodidades, pues no había ninguna posada en que pudiese descansar el pasajero, no digo con decencia, pero ni aun con las comodidades más comunes, como cama, sillas, mesas, vasos, platos, etc.³

Su impresión sobre Jalapa es totalmente distinta. En 1843, Manuel Payno explicita muchos más comentarios sobre las peripecias de su viaje de Jalapa a Veracruz, cuando partiría a Escocia; entonces la travesía le pareció larga y sinuosa: “Debes suponer que la noche es molestísima: el sueño obliga a los párpados a cerrarse; pero el calor, el vaivén del coche y la estrechez de los asientos, mantienen al viajero en una dolorosa vela”.⁴ Aunque Manuel Payno viaja en diligencia, que no por serlo dejaba de ser incómoda, estrecha.

³ Felipe Teixidor, *Viajeros mexicanos (siglos XIX y XX)*, México, Editorial Porrúa (Colección Sepan Cuantos, 350), p. 21.

⁴ *Ibidem*, p. 30.

Otros viajeros se detuvieron en hablar de la inseguridad del viaje, en los asaltos, en los lodazales, en lo intransitable de los caminos. De los asaltos en caminos donde los bandoleros se volvían famosos, según fuera la ruta por donde transitaban. Mas los siguientes años no hubo mejoras en estos y el negocio de las diligencias se convirtió en próspero monopolio de transporte terrestre, tanto que los hermanos Escandón invirtieron su capital, y especialmente Antonio Escandón volvió casi un monopolio este negocio.

Las circunstancias de inseguridad hicieron que la gente pensara en la conveniencia de que las diligencias fueran escoltadas. Esto dio pie para que “el servicio” lo proporcionaran los mismos maleantes, de lo cual resultaba –dependiendo de la paga y la amistad que tuvieran con el contratante– que ejercieran una salvaguarda efectiva.⁵

En mayo de 1833, Manuel Escandón compró un negocio de diligencias a una empresa norteamericana. Al mes siguiente, los comerciantes y especuladores, Antonio Garay, Francisco Gámez y Anselmo Zurutuza –todos ellos con intereses en el estado de Veracruz, principalmente en el puerto–, se asociaron con aquel, formando una compañía. La sociedad fue propietaria de la primera compañía mexicana en el ramo del transporte denominada Diligencias Generales. La empresa construyó, habilitó y rentó mesones, posadas y paradores; estableció acuerdos y contratos con sus propietarios para que recibieran a las diligencias y a sus ocupantes. La ruta México-Veracruz fue desde siempre la más transitada por ser Veracruz el principal puerto hacia el Pacífico y, por tanto, hacia Europa; una ruta que potenció el comercio interior con el exterior.

No todo se hacía en diligencias, y sin menospreciar, el transporte a larga distancia de mercancías se realizaba en recuas, los arrieros monopolizaban los envíos, por eso algunos de ellos eran propietarios de hasta 250 animales. Todavía durante más de la mitad del siglo XIX se mantuvo este medio de transporte como el principal. Los carruajes y carros se utilizaban en menor medida, y aunque algunas diligencias eran cómodas, los caminos volvían incómodo y a veces molesto el viaje. Como el transporte era de tracción animal había postas donde cambiar a los animales para que descansaran. Era común encontrar también mesones en las ciudades y en las orillas de los caminos. Eran lugares donde hospedarse y reponerse del pesado trayecto. En Puebla había varios mesones, además de la afamada Casa de las diligencias.

A medida que avanzaba la primera mitad del siglo, los caminos cada vez eran más intransitables, como lo expresó el francés de nombre Domenech Emanuel en su visita a Puebla en el año de 1866, cuando describía el camino México a Veracruz de la siguiente manera:

Antes de llegar a Puebla, atravesamos varios antiguos pueblos indios, inundados entonces por las aguas del cielo. Amozoc convertido en Venecia salvaje, tenía en lugar de calles y canales, verdaderas charcas para patos, en las cuales chapoteábamos y quedamos atascados varias veces [...].⁶

⁵ Orlando Ortiz, *Diré adiós a los señores, Vida cotidiana en la época de Maximiliano y Carlota*. México, Conaculta, 1999, p. 43.

⁶ Ignacio Ibarra Mazari, *Crónica de la Puebla de los ángeles según testimonios de algunos viajeros que la visitaron entre los años de 1540 a 1960*. Puebla, V Centenario, Comisión Puebla, Gobierno del Estado de Puebla, 1992, p. 273.

Su relato da cuenta del lamentable estado en que estaba esta ruta al afirmar:

“De Amozoc a Puebla el camino estaba blandamente cubierto de un metro de lodo negro, espeso, que nos obligaba a detenernos a cada instante para dejar reposar a nuestras mulas. Hoy el emperador lo ha mandado a reparar; esta más o menos bueno”.⁷

Así que el ferrocarril solucionaría añejos problemas.

Hasta 1862 se escuchaba hablar constantemente de los caminos de hierro. Si bien el proyecto de Francisco de Arrillaga de 1837 no avanzó, desde entonces señaló que el ferrocarril sería la arteria principal de una gran ciudad que se llamaría México-Puebla-Veracruz. Durante el año de 1857 hubo una actividad más entusiasta de los ferrocarriles, y fue Antonio Escandón y la compañía Imperial del Ferrocarril Mexicano, formada el 18 de agosto de 1864,⁸ la que logró avanzar la construcción de este ferrocarril, que sería después el Ferrocarril Mexicano, cuya construcción recibió muchas críticas y de diferente tipo.⁹

Desde luego, debemos partir de la Compañía Anónima del Ferrocarril de México a Puebla, creada conforme al artículo con que el concesionario del privilegio, Antonio Escandón, pasa los derechos que obtuvo a esta nueva compañía, según decreto del 5 de abril de 1861; sobre todo, se refiere a la parte correspondiente al tramo que corre de México a Puebla. Según los estatutos refieren textualmente:

III. el contrato que celebró con D. Manuel Escandón el día 16 de abril de 1860, por el cual se obliga este segundo, bajo las estipulaciones allí contenidas, a construir el repetido tramo, edificar sus estaciones, talleres & c. y surtirlo de las máquinas y trenes necesarios para ponerlo en estado de explotación.

⁷ *Ibid*, p. 273.

⁸ Gustavo Baz y y E. L. Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano. Estudios científicos, históricos y estadísticos*. México, editorial Cosmos 1975, p. 17.

⁹ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano, (1837-1880)*. México: Secretaría de Educación Pública (SepSetentas, 209), 1975, p. 16-17.



En su artículo 8° especifica: “pero solo en lo relativo a la construcción y explotación del tramo que corre de México a Puebla”.¹⁰ El contrato citado muestra no solo el interés por construir un ferrocarril que uniese Puebla, sino el que haya quedado estipulado en los estatutos de la compañía, cuya duración sería de cinco años. Se nombró un consejo de administración y se firmó ante el Ministerio de Fomento, colonización, industria y comercio de la República el 18 de mayo de 1861. Ciertamente que en el corto plazo no se señaló el trazo.

Algunas evidencias localizadas en el Archivo General Municipal, que datan de 1861, muestran el interés por este ferrocarril:

El Ayuntamiento ha tenido a bien acordar se tomen diez acciones por cuenta de sus fondos en la empresa del ferro-carril que trata de ponerse de esta capital para la de México, por ser una de las obras materiales que deben traer a la población positivas ventajas; y lo digo a V. por acuerdo de la misma corporación para que se sirva impetrar del Superior Gobierno la licencia necesaria para dicho gasto.¹¹

Este acuerdo se ratifica nueve días después: “Se aprueba por el gobierno el Gasto de las diez acciones que deben tomarse en la empresa del ferro-carril, por cuenta de los fondos municipales, y se manda dar conocimiento a la tesorería”.¹²

¹⁰ *Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de México a Puebla aprobada por decreto de 5 de abril de 1861*. México, Ignacio Cumplido, 1861, p.5. Biblioteca Especializada, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

¹¹ Archivo General Municipal de Puebla (AGMP, en adelante), volumen 128, Año 1861, septiembre 20 de 1861 F. 28 a.

¹² AGMP, *ibid.*, septiembre 27 de 1861, f. 74.

Lo que impidió retomar este acuerdo fueron las condiciones mismas en que quedaron las arcas después de la intervención francesa, en 1862 y 1863. El Ayuntamiento ni siquiera había podido mejorar el empedrado de las calles, como se acordó en reunión de cabildo en abril de 1861.

Como la escasez de los fondos de propios no permite al E. Ayuntamiento atender como quisiera el ramo de empedrados de las calles que entre otros es a su cargo y que se encuentra en tan malísimo estado, ha tenido a bien acordar en la sesión de ayer se recuerde a V. S. el cumplimiento de la disposición de contribuciones sobre carruajes que se le previno por el jefe del estado, hiciese efectiva, pasándosele el expediente formado sobre dicho ramo, para que aproveche si quiere, el último acuerdo de la corporación.¹³

Si bien la batalla del 5 de mayo de 1862 fue un vértice de unión para los mexicanos, los gastos realizados dejaron las arcas del gobierno municipal, como las del Estado, en saldos rojos, más aún después del sitio de 1863 la situación económica empeoró.¹⁴ Pese a que a la vuelta del año el Ayuntamiento no contaba con recursos para apoyar la construcción del camino de hierro, los acuerdos tomados por la E. Corporación hacen ver el profundo interés por comunicar a la capital de Puebla con Acatzingo. Los acuerdos tomados en reunión de cabildo desde los primeros días de 1864 muestran un empuje, a sabiendas que la compañía Imperial del Ferrocarril Mexicano pasaría a ser adquirida por la empresa en Londres:

Se nombrará una comisión que sin pérdida de tiempo se dirija al Señor Almazán que está actualmente en México suplicándole que a nombre de esta E. Corporación recabe del representante de la empresa del camino de hierro la seguridad de que pase por esta ciudad el camino principal, si por parte de este municipio se costea el tramo referido, arreglando al mismo tiempo cuanto sea conducente a ese negocio.¹⁵

Se acuerda incluso la cantidad que se va a destinar a la adquisición de acciones: “[...] pase el camino por esta ciudad costeando el tramo de ella, hasta Acatzingo, el costo ascenderá a setecientos y ochocientos mil pesos que podrían proporcionarse por medio de acciones, lo que hacía presente para que se vea que la autoridad de Puebla no ha descuidado de este negocio”.¹⁶

Mas esta iniciativa se detuvo hasta en tanto se realizará un nuevo dictamen: “hasta que los señores Almazán y Escandón lo informen según las instrucciones que reciban de la Compañía, que saben se trata de formar en Europa para encargarse de todo el camino en general, pues aprovechando la oportunidad de haber pasado a la Capital tuvieron con dichos señores varias conferencias, habiendo quedado por fin”.¹⁷

¹³ AGMP, *Ibid.*, 25 de abril de 1861, F. 12 a/r.

¹⁴ Sobre este sitio véase a Luis Chávez Orozco, *El sitio de Puebla en 1863*. Puebla, Secretaria de Cultura, Gobierno del Estado de Puebla, 2007.

¹⁵ AGMP, Sesión viernes 18 de enero de 1864, F.17 r 18 a. Desde 1857 llegó a México el coronel americano Talcott en unión de otros ingenieros, entre los que se encontraban Mr. Every Lyons y Mr. Wimmer, quienes emprendieron el reconocimiento del terreno, por el rumbo de Orizaba, mientras el ingeniero Almazán lo hacía por Jalapa. Véase Sergio Ortiz, señala que fue por decreto del 31 de agosto de 1857 cuando se refundieron las concesiones, *op. cit.*, p. 66.

¹⁶ AGM, Volumen 131 año 1864, Sesión viernes 18 de enero de 1864, F. 17 r 18 a.

¹⁷ AGMP, Volumen 131 año 1864. Sesión abril 22 de 1864, F. 74r 75 a.

Mientras tanto, en septiembre de ese año se tomaron dos acuerdos para avanzar en este proyecto:

1ª Se levantará el plano de trayecto que debe seguir entre esta ciudad y Acatzingo el camino de fierro que en la actualidad se construye de Veracruz a México, a cuyo efecto se ministrarán por la tesorería municipal mil cuatrocientos noventa y siete pesos, que debe tener el costo de ese plano incluso el instrumental conforme al presupuesto presentado por el Señor Pascual Almazán en 29 de febrero último.

2ª Por los conductos legales se recabará del Señor prefecto Superior Político la autorización de este gasto¹⁸

Cuatro días después la suma destinada para el pago del proyecto fue disminuida “de 1,497 pesos para levantar el plano del trayecto que debe seguir entre esta ciudad y Acatzingo, el camino de fierro de Veracruz a México. Ha quedado reducido dicho gasto a 1,125 pesos por ser menos los instrumentos necesarios”.¹⁹ Pese a la disminución acordada se refuerza el interés por la construcción, y se da cuenta de este gasto a la Comisión respectiva y a la tesorería municipal.²⁰ Para asegurar el paso del ferrocarril por la ciudad se nombró una comisión que iría a la Corte a tratar el asunto del ferrocarril.²¹

Dejemos por un momento los acuerdos en cabildo, para entender lo que ocurría allende el E. Ayuntamiento. Conviene entonces recapitular cómo se decidió el trazo del ferrocarril por parte de la empresa: el principal motivo del viaje de Antonio Escandón a Estados Unidos a fines de 1857 fue seleccionar un ingeniero competente para entregarle el levantamiento topográfico de la ruta entre Veracruz y México, y éste fue Andrew Talcott, quien tenía una experiencia importante al haber trabajado en los Ferrocarriles New York and Eire.²² Aunque sería el ingeniero Talcott quien “definió” que la ruta del ferrocarril pasara por Orizaba, es obvio que fueron los Escandón quienes definieron el trazo que pasaría por su fábrica textil Cocolapan, cerca de Orizaba, y la decisión provocó violentas protestas.²³

A mediados de 1861, la legislatura local de Veracruz dio facultades para negociar con Escandón sobre la construcción del ferrocarril dentro del estado de Veracruz. Así se crearon dos compañías, la de Veracruz a Orizaba y la de México y Puebla, cuyo éxito fue limitado dados los problemas para cubrir las erogaciones para la construcción. “Por otra parte el monto de capital reunido en Europa mediante la venta de acciones en 1864-1865 pone muy en duda la exactitud de llamar británica a la firma”.²⁴ Se formó en Londres un consejo de administración en el que figuraban seis hombres de negocios ingleses, junto con Antonio Escandón, su suegro y su socio Eustaquio Barrón; y, el 19 de agosto de 1864, Escandón cedió la franquicia

¹⁸ AGMP, volumen 131 año 1864. Sesión 26 de septiembre de 1864 F. 154 a/r.

¹⁹ AGMP, volumen 131 año 1864. Sesión 30 de septiembre de 1864, F. 156 a.

²⁰ AGMP, volumen 131 año 1864. Sesión 14 de octubre de 1864, F. 160 r.

²¹ AGMP, volumen 132 año 1865 parte 3. Sesión 15 de septiembre de 1865, Foja 180r.

²² J. Gresham Chapman, *op.cit.*, pp. 67-68.

²³ *Ibidem*, p. 69.

²⁴ *Ibidem*, p. 99.

a la recién fundada compañía en Londres, con ello quedaron disueltas las dos compañías formadas. Dicho lo anterior, queda claro que el trazo estaba decidido por parte de la empresa.

Se reanudó la construcción en 1865 y se inauguró la línea de Veracruz a Paso del Macho, distante setenta y siete kilómetros del puerto. El material rodante existente consistía en once locomotoras y ciento nueve vagones, tanto de pasajeros como de carga. Pese a los avances, todos esos años y los siguientes el transporte lo resolvía el sistema de diligencias. Una anécdota viene al caso, en 1864, cuando llegan Maximiliano de Habsburgo y Carlota a Veracruz, además de toparse con un gran recibimiento, subieron al ferrocarril y llegaron en él solo a Tejería:

Entre las primeras experiencias que les tocó vivir estuvo la de los caminos y transportes. Porque después de Tejería, hasta donde llegaba la vía del ferrocarril veracruzano, la pareja imperial y su séquito abordaron diligencias; la de ellos aparentaba ser la mejor, pero debido al mal estado del camino —empeorado por la torrencial lluvia que estaba cayendo— una rueda se les rompió antes de llegar a Córdoba.²⁵

En ese año partían doce rutas de la Ciudad de México hacia los estados de Veracruz, Jalisco, Puebla, Hidalgo, Guanajuato, Querétaro, San Luis Potosí, Michoacán, así como a Toluca, Cuernavaca y Tepic (a la cual llamaban “del Interior”).²⁶ Por esta razón podemos considerar que esta región se encontraba muy bien comunicada.

Otro aspecto que debemos considerar es la competencia entre los empresarios de ferrocarriles: en 1865 la ciudad de Veracruz contaba con un ferrocarril urbano, propiedad de Ramón Zangroniz (y futuro concesionario del ferrocarril a Jalapa), quien había obtenido el permiso de tender rieles desde los muelles hasta la estación provisional del ferrocarril.²⁷ La existencia de este ferrocarril urbano adquiere varios significados, el primero es la laxitud del gobierno local para apoyar estas construcciones, y el aprovechamiento de Zangroniz para sacar ventaja de esta situación. La disputa que causó entre el ingeniero William Lloyd y el ayuntamiento de Veracruz fue tan fuerte, al grado que el ingeniero amenazó con no construir la estación en la ciudad.

Siguiendo el hilo conductor de los ferrocarriles urbanos, desde 1865, en el E. Ayuntamiento de Puebla hicieron llegar peticiones de particulares, como la de los señores Kimball Keilh y compañía pidiendo permiso para establecer un ferrocarril urbano con carruajes tirados por potencia de sangre, pero la decisión a esta petición se pospuso debido a la escasez de recursos. Fue hasta 1879 cuando los hermanos Leonardo y Mariano Fortuño hicieron esta petición, presentaron su proyecto, mismo que les fue aprobado y el tranvía corrió su primer recorrido el 5 de mayo de 1880.²⁸ Pese a la aclaración de que el proyecto del ferrocarril urbano se materializa años después, parece pertinente remitirnos a la petición de los señores Kimball Keilh:

²⁵ Orlando Ortiz, *op. cit.*, p. 31.

²⁶ *Ibidem*, p. 33.

²⁷ J. Gresham Chapman, *op. cit.*, p.109. Tómese en cuenta que en abril de 1865 se aprobó una nueva concesión para que la Compañía estableciera tranvías urbanos en la Ciudad de México, producto del mejoramiento en las relaciones entre la empresa y el gobierno imperial, Orlando Ortiz, *op. cit.*, p. 113.

²⁸ Un trabajo amplio sobre los tranvías en Puebla se encuentra en Gloria Tirado Villegas, 1996, 143 pp. En 1878 el Gobierno del Estado emitió un decreto, junto con la iniciativa de ley del 3 de julio del mismo año, en el que autorizaba

Se dio cuenta de un dictamen relativo a la solicitud presentada por los señores Kimball Keilh y compañía pidiendo permiso para el establecimiento de un ferrocarril urbano en las calles de esta ciudad. Puesto a discusión se aprobó la primera proposición que dice:

1a Se nos conceda permiso para establecer caminos de ferrocarril urbano en las calles y alrededores de esta ciudad con carruajes tirados por *potencia de sangre* en aquellas y de vapor en estos.

A moción del señor Síndico más antiguo se suspendió la discusión de este negocio para el siguiente cabildo.²⁹

Como ya se adelantaba la construcción de un ferrocarril urbano se pospuso varios años.

De la construcción del ferrocarril

La exorbitante cantidad de trabajadores que contrataron para la construcción del ferrocarril imperial, custodiado por el propio ejército francés, con más de quince mil trabajadores, da idea de la magnitud de este ferrocarril. Numerosas cuadrillas que durante ese año de 1865 laboraban:

un tren especial, entre otros que se usaron para el rápido transporte de soldados, sufrió el primer accidente importante en la historia del Ferrocarril Mexicano. De primeras se dijo que en el descarrilamiento del 15 de marzo habían muerto o resultado heridos trescientos soldados cerca de la localidad de Purga, informes posteriores redujeron las cifras a tres muertos y dieciocho heridos graves y la pérdida de la locomotora y tres vagones.³⁰

Se atribuyó la irresponsabilidad al ingeniero y a los guardavías.

La construcción enfrentó no pocos problemas, tanto con los propios trabajadores como con guerrillas, según informes del ingeniero de la empresa. Para el propio Maximiliano y con la presión de Bazaine, se obligó a continuar la construcción concentrando sus trabajos no lejos de la capital, entre el tramo México-Apizaco. Así, el 1 de agosto de 1866 se inició el servicio de carga, pero no de pasajeros, en la línea hasta Totolcingo (seis leguas). No hubo ceremonia de inauguración, aunque se invitó informalmente a Maximiliano a que hiciera el viaje a la nueva terminal.³¹ Las razones de la discreción pudieron deberse a que guerrillas habían atacado en algunos puntos de la construcción.

Resulta obvio que la guerra de Reforma afectó la construcción, y esta fue abandonada en septiembre de 1866. Para entonces las relaciones entre el empresario y el imperio se deterioraron, hasta el punto en que se ordenó que Escandón fuera detenido, por lo que tuvo

que los materiales de construcción que se destinaran al ferrocarril urbano estarían exentos de pago y de toda clase de contribuciones. Incluso el ejecutivo organizó los primeros trabajos de construcción. *Periódico oficial del gobierno del Estado libre y soberano de Puebla*, 3 y 7 de julio de 1878.

²⁹ AGMP, volumen 132 año 1865 parte 3. Sesión 27 de octubre de 1865, Foja 197 a.

³⁰ J. Gresham Chapman, *op.cit.*, pp. 110-111.

³¹ *Ibidem*, p. 125.

que esconderse. Un segundo momento fue bajo la presidencia de Benito Juárez, cuando se dicta una nueva concesión y se fijan los plazos para la terminación del tramo México-Puebla (31 de diciembre de 1868) y el de Apizaco-Paso del Macho (31 de diciembre de 1871). El 1 de junio de 1869 se puso en servicio el tramo de Apizaco a Santa Ana, y el 16 de septiembre de ese año fue inaugurado el ferrocarril Apizaco a Puebla, en la estación de la ciudad de Puebla. Benito Juárez llega a la capital a la magna inauguración que tendrá lugar el 16 de septiembre.

Regresémonos dos años antes de la inauguración a las sesiones de cabildo: durante el año 1867 se nota la constante preocupación de las autoridades del Ayuntamiento porque el ferrocarril a Veracruz pase por Puebla, son varias las sesiones donde el tema central es el ferrocarril. Crucial fue la decisión, y por razones de espacio nos remitimos solamente al acuerdo:

El C. Montoya pidió se nombrase una comisión para solicitar el privilegio de una vía férrea de esta capital a Nopalucan o Acatzingo y otra de esta ciudad a Matamoros. Se vertieron varias razones en favor de la proposición y fue aprobada, manifestando el C. Presidente que el Ayuntamiento debía de hacer algo.³²

En 1867 se afincaba el gobierno de Juárez y con ello la muerte del Segundo Imperio; y un nuevo acuerdo fue firmado, con éste desapareció la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial de México que, con algunas modalidades, se transformó en el Ferrocarril Mexicano, no con capital mayoritariamente mexicano. El señor Tomás Braniff fue invitado a trabajar como director en la Compañía del Ferrocarril Mexicano, y por estatutos se requería que para ser director debía poseer por lo menos cien acciones, las cuales tenía y aceptó.³³ De su testamento se desprende que con ello Braniff podría invertir en empresas más productivas el dinero que tenía en acciones del Ferrocarril Mexicano. Hasta ese momento el ferrocarril llegaba a Tejería y a Paso del Macho.

³² AGMP, volumen 134, Actas de Cabildo. Sesión 20 de diciembre de 1867, foja 155r 156 a/r.

³³ Maximiliano fue juzgado y ejecutado en el Cerro de las Campanas en Querétaro el 19 de junio de 1867, Carmen Collado, 1987, pp. 30-33.



Términos del Decreto de 27 de noviembre de 1867³⁴

En Puebla las sesiones de enero de 1868 dan cuenta del interés de algunos regidores porque se resolviese el asunto del ferrocarril, por ello se insistió se nombrase una comisión.³⁵ La cuestión no quedaba en manos de las autoridades municipales, sino en las del Estado. Nuevamente en reunión de cabildo, en el mes de noviembre, se volvió a tratar lo del ferrocarril, en esta ocasión a petición del gobernador del estado. En la exposición de los puntos de acuerdo se hace más explícito el trazo que ya llevaba hacia otro ferrocarril, al mencionarse que éste se uniría al ferrocarril de Zangronis. Desde luego, sobresalen las opiniones a favor de los beneficios que reportaría éste ferrocarril; vale la pena reproducir íntegramente los acuerdos:

[...] tomando la palabra el jefe del estado quien sustancialmente manifestó lo importante que sería para Puebla el establecimiento de una línea férrea tirada desde esta ciudad, por lo pronto *hasta Amozoc* y de ahí según conviniera en el porvenir a onde según la ruta que llevara la vía de la compañía inglesa, *ya para unirse a la de Zangronis*, ya para fijar el término en un punto dado que estos trabajos importarían nada menos que la reanimación de la industria mercantil en el Estado, amortiguada por los sucesos de guerra que han pesado sobre todo el país: para que el complemento para este proyecto de

34 Decreto No. 895, vol. I, 1868. Colección Amorós De Negre, Biblioteca Especializada, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura
35 AGMP, vol.135 Actas de Cabildo, Sesión del 24 de enero de 1868, fojas 42-43.

vital necesidad creía conveniente invitar al Ayuntamiento a fin de interesada su conocida adhesión a las mejoras de utilidad común y que tanta honra atraen a sus promovedores, en uso de las facultades municipales de que la corporación está investida con arreglo a los preceptos de la constitución del Estado, tenga a bien acordar su cooperación a esta obra de la manera y en la escala de las posibilidades de los fondos sufraguen. El C. jefe político interpretando los sentimientos de la Corporación manifestó; que era de toda la aprobación del ayuntamiento la propuesta, que se asociaba al proyecto de ferrocarril y que contribuiría con lo que fuera posible al planteamiento de esa mejora, cuyos resultados de utilidad y de bien, levantarían el estado de Puebla a la altura que merece por su situación y por sus elementos de riqueza hoy enervados.

Por su parte, el C. gobernador manifestó que le era satisfactorio advertir, tanto el agrado con que se había recibido su iniciativa, como la buena disposición en que se encontraba la Corporación para contribuir al establecimiento de una de las mejoras más importantes en la presente época. Retirado el C. gobernador, el C. jefe político hizo la proposición siguiente:

Se autoriza a la comisión de hacienda para contratar con el C. Juan Tamborrell la compra de durmientes para el camino de fierro proyectado, y cuyo pago se hará con lotes de los exconventos que corresponden al municipio, valor por valor. Tomada en consideración fue discutida y aprobada con sólo la adición “de que siendo un peso el valor de cada durmiente, según se sabe deben servir de base a la comisión para contratar”.

El C. Jefe político hizo una advertencia que era necesaria: coadyuvar al establecimiento de la vía férrea, tanto porque era una mejora material, cuanto porque los valores que emplease el ayuntamiento en la empresa, se le reconocerían en sus fondos y que esto sería de suma utilidad, que por lo pronto no se le manifestaría al gobierno los elementos con que se proponía contribuir el ayuntamiento porque era necesario coordinarlos, y por lo mismo habían iniciado el negocio de los durmientes para que mientras se arreglaba, pudiera pensarse en lo demás. Con lo que terminó el acto al que asistieron los CC Jefe político, Arriola, Montoya, Bolaños, Ybáñez, Alatríste, Careto, Novoa, Osorio, Campos, Avalos, Rivero y Rodríguez. Doy fe.³⁶

El acuerdo de los regidores apoyaría la construcción de un camino de hierro hacia Amozoc, después sería el Puebla-San Marcos y el otro sería el Puebla a Izúcar de Matamoros. Los dos ferrocarriles serían de vía angosta y tracción de sangre.³⁷

³⁶ AGMP, vol. 135, Actas de Cabildo. Sesión extraordinaria del 7 de noviembre de 1868, fojas 313-314 y 315

³⁷ Francisco R. Calderón, quien realizó uno de los estudios más detallados sobre los ferrocarriles, refiere que la política de esos años muy posiblemente estuvo inspirada por el proyecto que el ingeniero Mariano Téllez Pizarro presentó al Ministerio de Fomento para construir por su cuenta ocho ramalitos de vía modelo tracción de sangre, concurrentes todos a la línea principal del *Ferrocarril Mexicano*, en el tramo comprendido entre Boca del Monte y México, esas vías proyectadas fueron: San Andrés Chalchicomula, de Rinconada a Tecamachalco, de San Marcos a San Martín Texmelucan, de Ometusco a Pachuca, de Tepexpan a Texcoco, y el de Esperanza a Tehuacán. Seis de las ocho vías mencionadas cruzarían por el estado poblano. Véase Francisco R. Calderón, “V. Los ferrocarriles”, en *Historia moderna de México, Tomo El porfiriato, vida económica*, (3a ed.), Daniel Cosío Villegas (coord.). México: Hermes, México-Buenos Aires,

No aparecen otros acuerdos en torno a esta decisión, por parte del Ayuntamiento, pero sí en 1869, cuando se avecinaba la inauguración de la estación del Ferrocarril Mexicano, se realiza una reunión expresa para tratar “Sobre recepción el 16 de septiembre. Esta sesión inicia a las nueve y treinta minutos de la noche”. Con la ausencia de varios regidores, se retomó lo manifestado por la presidencia del ciudadano Jefe Político, quien manifestó el sentimiento que le causaba el que no hubiera el número suficiente de ciudadanos regidores para tratar asuntos de interés al municipio, entre los que consideraba el compromiso que resultaba a la corporación para recibir a las primeras autoridades al Gobierno general para el próximo día 16 de setiembre, en que con motivo del estreno de la estación en esta ciudad del ferrocarril tienen aquellos que venir, y este acontecimiento pone a la Corporación en el compromiso de hacer al Presidente de la República una recepción digna hasta donde alcancen los pocos recursos de que se puedan disponer, para lo cual proponía se nombrase una comisión que se encargase de esos trabajos y se asociase a la Junta Patriótica de esta ciudad para que uniesen sus recursos y ambos precursores hacer con sus fondos mutuos más lucida la recepción.³⁸

El 26 de agosto se reunió la Junta Patriótica de la ciudad de Puebla –integrada por representantes industriales, comerciantes y personalidades ilustres– con el gobernador del estado para presentar el programa de las fiestas del 15 y 16 de septiembre, que daría comienzo por la celebración del primer grito de Independencia y la inauguración de la vía férrea mediante un bando nacional.³⁹

En los inicios del mes de septiembre se acordaron resoluciones sobre afectaciones a calles que cerró la empresa del ferrocarril. Fueron temas que se trataron, ya que esta había cortado y cerrado la entrada de varias calles por donde había hecho pasar su tramo; acordándose lo siguiente:

Se faculta suficientemente a la comisión especial, que se nombra al efecto compuesta de los CC: jefe político Anaya, Síndico Párraga y concejales Torres y Arrijoja para arreglarse con la compañía del ferrocarril sobre la indemnización que debe dar ésta al Ayuntamiento por las calles que ha inutilizado con su vía férrea; cuya indemnización debe ser la puesta del alumbrado y embaldosado de aquel rumbo.⁴⁰

De estas reuniones y acuerdos se desprende que el tema del trazo del Ferrocarril Mexicano había sido cancelado desde 1868, pero jamás se encuentra oposición a su paso.

Las argumentaciones

1985, p. 488.

38 AGMP, vol.135, Actas de Cabildo. Pelicano del día 10 de agosto de 1869, foja 527. No sobra decir que desde 1862 se formó la Junta Patriótica presidida por el ciudadano jefe político, para arreglar el programa de festejos, por la batalla del 5 de Mayo. Casi todo el año hubo diversas festividades con ese motivo, y casi todos los integrantes de la Junta Patriótica permanecieron hasta 1869. Véase *Boletín oficial del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Puebla*. Puebla, mayo 23 de 1862. Tomo. 13, número 16, fojas 22 y 23. pp. 2, 3 y 4.

39 Emma Yanes Rizo, *De estación a Museo*. Puebla, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos-Síntesis (Cuadernillos del Museo, núm. 2), 1993, p. 21.

40 AGMP, Vol. 135 Actas de Cabildo. Sesión pública ordinaria del día 7 de Setiembre de 1869, foja 548.

Como ya vimos, desde tiempos tempranos los poblanos manifestaron su interés. Chapman, en su conocido libro *La construcción del Ferrocarril Mexicano*, expresó que el ferrocarril pasará por allí, y ese mismo año el valle de San Martín ofreció la donación de tierra si la compañía accedía a modificar la ruta, que estaba planeada a través de Tlaxcala.⁴¹ No solo eso, sino que cuando el Congreso se disponía a renegociar la concesión en 1868, Puebla envió muchos agentes para que trataran de lograr se obligara a la compañía a que volviera a hacer pasar la línea troncal por esta ciudad, pese a que ya se había construido una buena parte del ferrocarril hasta Apizaco.⁴² Los oficios a los que alude coinciden con lo que se abordó en Cabildo.

En la historiografía sobre este tema encontramos varias argumentaciones sobre la posición de los poblanos en contra de la construcción del Ferrocarril Mexicano, tanto en escritos de la época como en posteriores estudios. Una de esas, la más simplista, ha sido la ausencia de las poblanas en las fiestas de inauguración del Ferrocarril Mexicano, a partir de lo escrito por Ignacio Manuel Altamirano en *Crónicas de las fiestas de setiembre en México y Puebla*,⁴³ si bien mujeres de la élite habían cooperado para las fiestas que se organizaron a Carlota y Maximiliano.⁴⁴ Viene a colación la recepción en Puebla que le hicieron a Carlota con motivo de su cumpleaños:

El 7 de junio se celebró el cumpleaños de María Carlota Amalia Augusta Victoria Clementina Leopoldina: hubo una solemne misa cantada en la Catedral y después la Emperatriz recibió a las comisiones que fueron a felicitarla, en primer término, la de las señoras de Puebla presidida por Guadalupe Osio de Pardo. Después los emperadores visitaron los establecimientos públicos, sorprendiéndose al ver la biblioteca Palafoxiana. Se intercambiaron obsequios y, en la noche, se les dio un baile en la Alhóndiga.⁴⁵

Es cierto que las élites conservadoras recibieron con derroche a los emperadores, no habría imperio sin sus cortesanos. Tampoco estaban contentos con el gobierno Juarista, pues no lo habían apoyado, pero sin menospreciar la apreciación de Altamirano al respecto, podemos considerar que los poblanos no compartían el mismo entusiasmo por dos razones: el ramal no unía los puntos comerciales de interés para los empresarios que tenían fábricas o haciendas en el estado de Puebla, tan solo pasaba cerca de algunas factorías de empresarios españoles, que radicaban y tenían inversiones en Puebla. El ramal partía de Apizaco, pasaba por Santa Ana Chiautempan, Panzacola, y llegaba a Puebla, como puede advertirse en el

⁴¹ *Ibidem*, p. 19.

⁴² *Ibidem*, p. 19.

⁴³ Ignacio Manuel Altamirano, *Crónica de las fiestas de setiembre en México y Puebla, 1869*. Puebla, Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura (Lecturas históricas, 6), 1987.

⁴⁴ Pero las impresiones que en Puebla y México han experimentado al presenciar en sus calles la solemne entrada del nuevo soberano, no han podido ser sentidas en Querétaro, Guadalajara, Zacatecas, San Luis y León con la misma fuerza y presteza. Las poblaciones meridionales, y entre éstas principalmente las desoladas por la misma anarquía, necesitan más que las otras ver(...) la imagen benévola y consoladora de las instituciones que deben asegurar su dicha, y ver en la persona del monarca simpático de la visita. [...]” en *Boletín Oficial de la prefectura política del departamento de Puebla*. Tomo 1. Puebla. Miércoles 10 de agosto de 1864. Núm. 118, p. 4. El emperador saldría de México por el 13 de agosto de 1864.

⁴⁵ Fausto Marín Tamayo, (coord.) *Puebla a través de los siglos*. Puebla, Ediciones culturales García Valseca, 1962, p. 131.

plano y perfil del Ferrocarril Mexicano. Hasta entonces solo se encontraban la fábrica El Valor—edificada en 1864—, que era la única en el Distrito de Zaragoza del estado de Tlaxcala, y la fábrica La Constancia, fundada por Esteban de Antuñano en 1830, edificada a orillas de la ciudad. Más aún, cuatro fábricas textiles poseían hacia 1853-1854 sus propias villas fabriles: La Constancia, La Economía, El Patriotismo y El Molino de Guadalupe.

Muestra de aquel descontento fue la crítica de los poblanos, que en 1873 publicaron un panfleto titulado *El ferrocarril Mexicano. Pequeños estudios sobre economía política al alcance de todos*, firmado por C.M.A. Este ataque posiblemente es prueba de la opinión reinante en las regiones, así como de la desilusión nacional, porque fue publicado en la ciudad de Puebla, la cual se sintió defraudada cuando la compañía decidió que la línea troncal no pasara por ella.⁴⁶

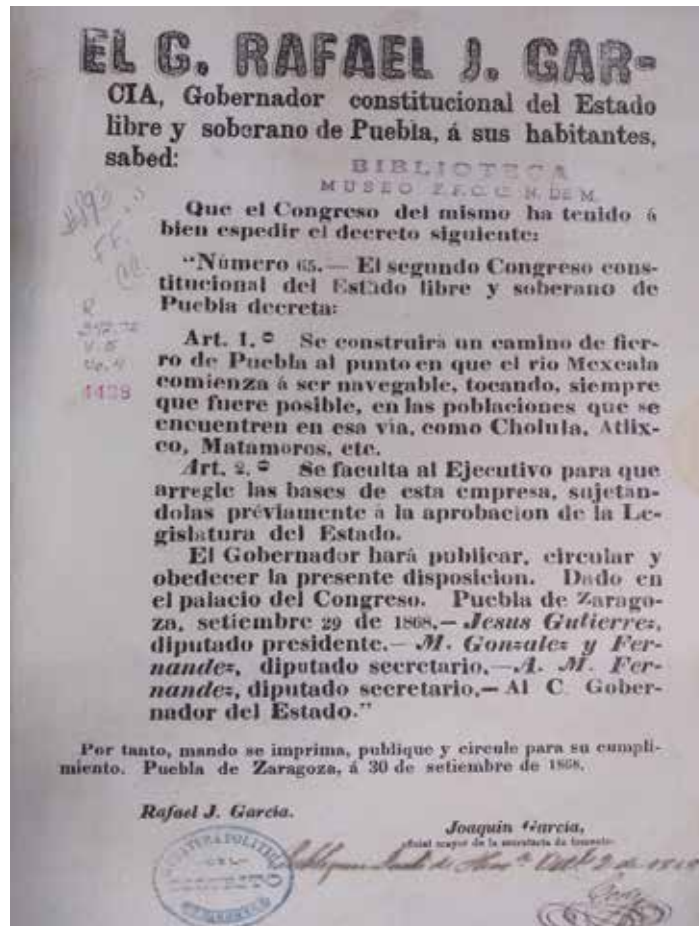
Por otra parte, aquellos ferrocarriles cuyas concesiones habían sido aprobadas en la República restaurada fueron afectados en la primera administración de Porfirio Díaz. El ministro de Fomento, Vicente Riva Palacio, vio tres soluciones para apoyar la construcción de las vías férreas: la primera era la administración, o sea, las obras se harían directamente por el gobierno federal; la segunda, los contratos celebrados con los gobiernos de los Estados; y, por último, la ya seguida de concesiones a empresas particulares.⁴⁷ La política ferroviaria tomó en cuenta la segunda y tercera opción para apoyar la construcción de las líneas locales, adquiridas muchos años después por las compañías inglesas del Ferrocarril Interoceánico y el Ferrocarril Mexicano del Sur.

Los hacendados y empresarios tenían otra opción de caminos de hierro, por ejemplo, el que uniría el sur del estado con Morelos. El decreto más antiguo que dio origen a la línea férrea de tracción animal, que iba de Puebla a Izúcar de Matamoros, es del 8 de enero de 1866, emitido por Maximiliano el Emperador de México. Fue concedido a los señores Numa Dousdebés, Julio Ziegler y Ramón Zangronis, y otorgaba el privilegio exclusivo para la explotación y construcción por setenta y cinco años de un ferrocarril de Puebla hasta el mar Pacífico, pasando por Atlixco, Matamoros Izúcar y Valle de Atoyac, aprovechándose la navegación del río Mexcala. En el decreto se estipulaba que la línea Puebla a Matamoros sería de tracción animal, según acuerdo en vista de los planos y perfiles que presentaran los concesionarios a la Secretaría de Fomento, “El Ferrocarril de Puebla hasta Matamoros Izúcar deberá estar concluido y puesto en explotación el día 1 de enero de 1869”.⁴⁸

⁴⁶ Gresham Chapman, *op. cit.*, pp. 17-18.

⁴⁷ Uno de los trabajos más completos y confiables por las fuentes que utiliza es el de Francisco R. Calderón, *op. cit.*, p. 488.

⁴⁸ Archivo del Congreso del Estado (ACE en adelante), Legislación de Ferrocarriles. Colección de Leyes, Decretos... p. 576.



Decreto para la construcción del Ferrocarril Puebla- Izúcar de Matamoros⁴⁹

Como ya se ha señalado, las condiciones políticas del país, entre ellas el fin del Segundo Imperio, provocaron que todos los decretos emitidos durante ese periodo fueran derogados. Nuevamente, el 29 de septiembre de 1868, por decreto se dispuso se construyera “un camino de fierro, de Puebla al punto en que el río Mexcala comienza a ser navegable, tocando siempre que fuera posible, en las ciudades de Cholula, Atlixco y Matamoros [...]”.⁵⁰ En 1873 se aprueba un siguiente decreto para construir éste ferrocarril, éste caduca y es hasta 1878 cuando se retoma. Aunque debe aclararse como punto importante que el Gobierno del Estado de Puebla sería el constructor, pues los primeros trabajos de vías férreas quedaron consignados a cargo del presupuesto destinado a mejoras, así como a los pagos de los empleados y lo que se requiriera. El 6 de mayo de 1878 se celebra un contrato entre Vicente Riva Palacio y el Gral. Juan N. Méndez, por el que se autoriza al Gobierno del Estado para construir el ferrocarril y en donde se afirma se dividirá en tres secciones de Puebla a Cholula, de Cholula a

⁴⁹ Decreto No. 893, vol. I, 1868. Colección Amorós De Negre, Biblioteca Especializada, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

⁵⁰ ACE, Legislación de..., *op.cit.*, p. 30.

Atlixco, y de Atlixco a Matamoros.⁵¹ El 4 de noviembre de 1878 realmente llegaba de Puebla a Cholula.⁵²

Lo hasta aquí abordado permite hacer un paréntesis para regresar a las reuniones de cabildo, donde lo que se discutía era el apoyo a la construcción del ferrocarril que entroncaría, años después, con el Ferrocarril Mexicano y se llamaría Puebla a San Marcos, así como el Ferrocarril Puebla a Matamoros. Al mismo tiempo, la construcción de ferrocarriles urbanos sería otro tema de interés para los regidores, por tratar de que hubiese transporte moderno en la ciudad.

De lo anteriormente escrito, podemos inferir que sí había personajes interesados en la construcción de los ferrocarriles, pero que estos pertenecían a los empresarios y hacendados, cuyo interés era construir un ferrocarril que comunicara sus propiedades con una ruta principal. El Mexicano jamás cumpliría sus expectativas. Por esta razón se pusieron de acuerdo con otros empresarios para construir caminos de hierro de vía angosta y que se fueran haciendo por ramales.

Antonio Escandón fue el primer concesionario del Ferrocarril Interoceánico Veracruz-Acapulco, según decreto expedido el 31 de agosto de 1857; en éste se estipulaba que estaría exento de impuestos hasta por cincuenta años.⁵³ Don Antonio adquirió además otros ferrocarriles: el de México-Puerto de Santa Ana, Tamaulipas; el México-Villa de Guadalupe; el Veracruz-México-Acapulco y el ramal a Puebla que contrató el 5 de abril de 1861, pero por razones de la guerra de Reforma el único proyecto terminado fue el ferrocarril de México a Veracruz.

¿Quiénes, entonces, se opusieron a la construcción del Ferrocarril Mexicano? Otras argumentaciones como las que señala Emma Yanes, estudiosa de este ferrocarril, es la de 1868 en la Cámara de Diputados de Puebla, que fue escenario del debate y oposición contra la revalidación de las concesiones, pues con el decreto de 1867 se dejaba sin castigo por el delito de traición a los Escandón, quienes apoyaron a los franceses. Otro argumento fue que el Ferrocarril Mexicano se convertiría en una empresa monopólica que excluiría la participación de los empresarios de Puebla. Al no haber competencia la empresa abusaría del público. Las discusiones llevaron a una propuesta que recibió amplio apoyo del gobierno del estado de Puebla y de empresarios locales interesados en obtener beneficios con el tendido ferroviario. Incluso en febrero de 1868 se formó una compañía integrada por destacados comerciantes, industriales, agricultores y propietarios de Puebla, para hacer frente a la empresa del Ferrocarril México-Veracruz, en caso de que no fuera ratificado por el Congreso de la Unión el decreto del 27 de noviembre de 1867. Dicha compañía había empezado a operar por suscripción

⁵¹ Francisco R. Calderón, *op. cit.*, pp. 1094-1095.

⁵² “Inauguración”, en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Puebla (POGEP), 6 de noviembre de 1878. Una visión más detallada de este ferrocarril de tracción de sangre se encuentra en Gloria Tirado Villegas, *El ferrocarril Puebla-Izúcar de Matamoros, 1868-1910*. Puebla, Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura-Comisión V Centenario (Lecturas históricas 77), 1992. Véase también Tirado Villegas, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el porfiriato*. Puebla: BUAP-Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, 2007.

⁵³ Margarita Urias Hermosillo, “Manuel Escandón: De las diligencias al ferrocarril. 1833-1862” en Ciro Cardoso *et. al.*, coord., *Formación y desarrollo de la burguesía en México*, México, Siglo XIX Editores, 1978, p. 31.

voluntaria. Su junta directiva estaba integrada por los señores: Dionisio de Velasco, Manuel García Teruel, Lic. Joaquín Ruiz, Manuel Pérez Almendaro, Clemente López, Francisco Cabrera y Jorge Berkenhuse. El 24 de febrero la junta comisionó a los señores de Velasco, García Teruel y Cabrera para viajar a la capital y negociar la concesión, pero no tuvieron éxito.⁵⁴

De los anteriormente citados se toma el nombre de Luis García Teruel, quien llevó a término la construcción del Ferrocarril Puebla a Izúcar de Matamoros, incluso una estación fue denominada Teruel.

En tanto que, a finales de 1867, en la sesión de cabildo no se anota la discusión, sino el acuerdo en acta, el cual refiere a que:

Se nombró otra comisión que se intitulara de Ferrocarril y tiene por objeto activar los trabajos del ramal, proyectar sobre el establecimiento de una vía férrea de esta capital a Matamoros y hacer todo lo que tienda al adelanto de dichas empresas. Son miembros de esta comisión los CC. Manuel Azpiros, Francisco Zamacona, Julio Montoya, José Ma. Espinosa y Bandini y como auxiliar el C. Regidor Decano.⁵⁵

En 1867, la Comisión nombrada tendría que redactar la iniciativa a la Legislatura del Estado, a fin de que “esta apoye aquella cerca del gobierno general y Congreso de la Unión para obtener que se derogue el decreto expedido el 27 de noviembre próximo pasado en la parte que perjudica a los intereses de esta capital”. Finalmente, esto no se logró, ni se pusieron de acuerdo los regidores ahí reunidos.⁵⁶

Acuerdo expreso que delata el interés de empresarios de construir ferrocarriles que tocaran otros puntos del estado. Una versión más, que ha sido citada una y otra vez, fue la escrita por Juan Enrique Palacios, en la que dice que los concesionarios habían solicitado ayuda pecuniaria del comercio poblano, a cambio de que la vía pasara por la ciudad. Reunidos en asamblea, una “Junta de Notables” emitió distintos pareceres, uno de los asistentes resolvió la cuestión, declarando que “la ciudad no reportaría más beneficio del paso del tren que el ruido molesto del silbato y el humo de la locomotora”. Desechado incontinentemente el proyecto de subvención a la empresa, el trazo se hizo por Apizaco, quedándose Puebla ligada con un simple ramal al importante sistema ferroviario. Agrega el autor citado: “Dicha anécdota la oímos de labios de uno de los asistentes a la Junta, el abogado poblano Joaquín Valdés Caraveo. Puebla dista de la Capital, por esta vía, 186.25 kilómetros”.⁵⁷ Recalco de su escrito “lo supimos de labios...”, pero no hay documentos.

Lo que sí podemos sugerir, a partir de lo analizado, es que los poblanos, especialmente los empresarios y hacendados capitalistas, que fueron asentando sus propiedades y convirtiendo en modernas las fábricas textiles, fueron los interesados en el tendido de los caminos de fierro. Hacia finales de la década de los setenta del siglo XIX, había una *railway mania*, un interés por comunicar sus bienes con ferrocarriles. Así que el trazo sugerido por la Compañía

⁵⁴ Emma Yanes Rizo, *op.cit.*, pp. 19-20.

⁵⁵ AGMP, volumen 134 Actas de Cabildo, Sesión 2 de diciembre de 1867, F. 139 r 140a/r.

⁵⁶ AGMP, volumen 134 Actas de Cabildo, Cabildo Extraordinario del 7 de diciembre de 1867, Foja 145 a/r.

⁵⁷ Enrique Juan Palacios, *Puebla su territorio y sus habitantes*. Puebla, Junta de Mejoramiento moral, cívico y material del Municipio de Puebla, 1982, p. 242.

Imperial del Ferrocarril Mexicano no les interesó, independientemente de la discusión de si estaban con Benito Juárez o con el gobierno imperial. Requerían de un trazado como el que propusieron como líneas con ramales y de tracción animal, que años después conectaron con la línea principal del Ferrocarril Interoceánico. Las peticiones se iniciaron en 1858 y las construcciones tuvieron distintas etapas, primero de tracción animal; en 1891 fueron adquiridas por las empresas inglesas, levantaron esas vías para tender unas de mayor peso que aguantaran el paso de locomotoras de tracción de vapor y así modernizar toda la línea del ferrocarril.

Conclusiones

A lo largo del siglo XIX hubo altas y bajas en la edificación de fábricas, algunas desaparecieron, otras crecieron, pero de las que fueron creciendo entre finales del siglo y principios del XX estaban las ubicadas en Metepec, Atlixco, San Martín Texmelucan y, en Puebla, La Constancia y El Mayorazgo. Pero también los ingenios y molinos, cuya actividad importante se realizaba en el siglo XIX, contribuían a la actividad económica en el estado. Eran los dueños de estas propiedades, de fábricas, haciendas los que pugnaban por la construcción de los ferrocarriles en el interior del estado de Puebla. Dos factores fueron elementos centrales para ello: la conformación de un empresariado textil competitivo, que buscaba mercados externos, y la diversificación de su capital para emplearlo en negocios que parecían más rentables, como lo prueba la construcción del camino de fierro de la línea Puebla-Izúcar de Matamoros, que se inició en 1876 (adquirida en 1891 por el Ferrocarril Interoceánico). La manera como se fueron construyendo dos rutas casi paralelas que comunicaron a México con Veracruz y en cuyo paso quedó enlazada la ciudad de Puebla, solo se explica por las inquietudes de los propios poblanos y la unión de intereses con otros empresarios y pudientes de otros estados.

Lo aquí mostrado es el interés del Ayuntamiento porque el ferrocarril pasara por Puebla, tenían claros los beneficios que les reportaría la construcción. En las actas dan cuenta que se insiste desde 1861 a 1868, cuando ven la oportunidad de que se construyan otros ferrocarriles, y a instancias del Gobierno del Estado les pide revisen la ruta nuevamente. Una vez que la comisión es nombrada expresamente para hablar con la compañía inglesa del Ferrocarril Mexicano, el avance en la construcción fue importante en los años del Segundo Imperio, más aún cuando el emperador Maximiliano le provee a Escandón hasta de custodiarlo por el propio ejército francés, y en la flexibilidad en la ley que apoya la construcción, salvo el año de 1862, después de ocurrida la batalla del 5 de mayo, cuando hubo varias ceremonias festivas por este triunfo, y de 1863 por el sitio de Puebla, porque las arcas del Ayuntamiento quedaron en saldos rojos; nuevamente se insistió en 1864.

Fuentes consultadas

Archivos

Archivo General de la Nación

Archivo General Municipal de Puebla

Archivo del Congreso del Estado

Bibliografía

Altamirano, Manuel Ignacio, *Crónica de las fiestas de setiembre en México y Puebla, 1869*, Puebla, Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura (Lecturas históricas, 6), 1987.

Baz, Gustavo y E. L. Gallo, *Historia del Ferrocarril Mexicano. Estudios científicos, históricos y estadísticos*. México, Editorial Cosmos, 1975.

Calderón, Francisco R., “V. Los ferrocarriles”, en *Historia moderna de México, Tomo El porfiriato, vida económica*, (3a ed.), Daniel Cosío Villegas (coord.). México, Hermes, México-Buenos Aires, 1985.

Collado, Carmen, *La burguesía Mexicana. El emporio de Braniff y su participación política 1865-1920*. México, Siglo XXI editores, 1987.

Chávez Orozco, Luis, *El sitio de Puebla en 1863*. Puebla, Secretaría de Cultura, Gobierno del Estado de Puebla, 2007.

Chapman, John Gresham, *La construcción del Ferrocarril Mexicano, (1837-1880)*, México, Secretaría de Educación Pública (SepSetentas, 209), 1975.

Estatutos de la Compañía del Ferro-carril de México a Puebla, autorizada por decreto del 5 de abril de 1861, comunicaciones, leyes y disposiciones relativas al privilegio para la construcción de este Ferrocarril. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1861.

Ibarra Mazari, Ignacio (comp.), *Crónica de la Puebla de los ángeles según testimonios de algunos viajeros que la visitaron entre los años de 1540 a 1960*. Puebla, V. Centenario Comisión Puebla, Gobierno del Estado de Puebla, 1992.

Marín Tamayo, Fausto (coordinador), *Puebla a través de los siglos*. Puebla, Ediciones culturales García Valseca, 1962.

Teixidor, Felipe, *Viajeros mexicanos (siglos XIX y XX)*, México, Editorial Porrúa (Colección Sepan Cuantos, 350), 1982.

Ortiz, Orlando, *Diré adiós a los señores, Vida cotidiana en la época de Maximiliano y Carlota*. México, Conaculta, 1999.

Palacios, Enrique Juan, *Puebla su territorio y sus habitantes*. Puebla, Junta de Mejoramiento moral, cívico y material del Municipio de Puebla, 1982.

Tirado Villegas, Gloria, *Entre la rienda y el volante. Una crónica del transporte público urbano del porfiriato a 1995*, Puebla, H. Ayuntamiento, 1996.

, *El ferrocarril Puebla-Izúcar de Matamoros, 1868-1910.*

Puebla: Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura-Comisión V Centenario (Lecturas históricas 77), 1992.

, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el porfiriato.* Puebla, BUAP-Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, 2007.

Urías Hermosillo, Margarita, “Manuel Escandón: De las diligencias al ferrocarril. 1833-1862” en
Ciro Cardoso *et. al.*, coord., *Formación y desarrollo de la burguesía en México, México, Siglo
XIX Editores, 1978.*

Yanes Rizo, Emma, *De estación a Museo.* Puebla: Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos-
Síntesis (Cuadernillos del Museo, núm. 2), 1993.