

Presentación

En 2023 se conmemoran los 150 años de la inauguración de la primera línea ferroviaria que surcó el país: el Ferrocarril Mexicano. Este cubrió, con sus 425 kilómetros, la ruta entre Veracruz —el principal puerto del país— y la Ciudad de México, que por siglos vio transitar el tráfico más importante y voluminoso de la nación, y constituyó una de las primeras grandes líneas ferroviarias de América Latina. El proyecto, desde su concepción hasta que comenzó su funcionamiento, ocupó treinta y seis años, y su construcción fue una de las hazañas de la ingeniería decimonónica en México. La prolongada duración de su trazado no sólo fue fruto de las dificultades técnicas que representaba ascender desde la costa al altiplano; también obedeció a que México atravesó durante estos años una de las épocas más turbulentas de su historia, la cual incluyó la guerra con Estados Unidos, la guerra de Reforma, la Intervención francesa, la implantación del imperio de Maximiliano de Habsburgo y la República Restaurada, periodo pleno de violencia y de inestabilidad política. Constituyó, sin duda, una gran empresa el haber logrado que los trenes que salían de la costa pudieran llegar a la capital a principios de 1873. Detrás de ella estuvieron: el interés de distintos gobiernos de diferente signo ideológico; el tesón, la habilidad política y la capacidad empresarial de los hermanos Manuel y Antonio Escandón; el capital inglés; la ingeniería ferroviaria estadounidense y europea —integrada por belgas, franceses y británicos—; y el trabajo libre y forzado de miles de mexicanos (a los que habría que sumar los ingenieros nacidos en México), que como casi siempre ocurre fue y es poco reconocido.

Enhorabuena un número monográfico especial de *Mirada Ferroviaria* dedicado a esta línea precursora, preñada de historia, que ha sido objeto de numerosos estudios desde diferentes perspectivas. Imposible resulta aquí referirse de manera particular y extensa a cada una de las oportunas y valiosas colaboraciones que integran este volumen. Aun así, podría resultar útil intentar colocar en diferentes grupos a los trabajos para que el lector alcanzara a tener, al menos, una idea aproximada de lo rico y variado que resulta su contenido. En primer término, contamos con acercamientos de carácter panorámico que abordan temas fundamentales, como el de la propia construcción del Ferrocarril Mexicano, escrito por Dirk Bühler; otro sobre las críticas que provocó el actuar de su compañía constructora, en lo que respecta a sus relaciones con el Estado mexicano, de Rodolfo Ramírez Rodríguez, y uno más dedicado a las polémicas originadas en el altiplano sobre la orientación de su trazado, de Gloria A. Tirado Villegas.

A ellos habría que sumar trabajos puntuales sobre temas específicos de la larga historia del ferrocarril, como podrían ser: la arquitectura de las estaciones erigidas sobre su ruta en el estado de Tlaxcala, de Francisco Corona Flores; la innovadora electrificación de las vías en el tramo entre Paso del Macho (Veracruz) y Esperanza (Puebla), en la segunda década del siglo pasado, que estudia Jonatan Moncayo Ramírez; así como el equipo rodante construido en los Talleres de Apizaco, gracias al talento y laboriosidad de los artesanos mexicanos concentrados ahí, que es abordado por Luis Miguel Carbajal. Otro estudio puntual es el que tiene como objeto un ramal de “el Mexicano”, el llamado “Huatusquito”, que atravesando espectaculares

barrancas estuvo acarreado mercancías y pasaje entre San Juan Coscomatepec y Córdoba, de Roberto Nava.

Tan relevantes como los estudios mencionados es la puesta en valor de las ricas colecciones existentes en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), integradas por publicaciones históricas, abundantes y fascinantes imágenes fotográficas, planos y libros contables, que cubren un arco de tiempo superior al siglo (1850-1965). Estos fondos vienen reseñados y presentados, respectivamente, por profesionales especialistas altamente calificados adscritos a ese Centro, como Isabel Bonilla, Covadonga Vélez Rocha, Alejandro Ángeles Dorantes, Patricio Juárez Lucas y Román Moreno Soto.

Sobre un ferrocarril, como el que aborda este número monográfico, que ha sido objeto de la atención de pintores, grabadores y fotógrafos, no podía estar ausente una reflexión del impacto del nuevo medio de locomoción en la Estética, que viene desarrollado por Diana Hernández Suárez. Ella considera el *Álbum del Ferrocarril Mexicano* de Casimiro Castro y Antonio García Cubas, de 1877, un documento de modernización estética. También importante, sobre el perfil humano que estuvo detrás del funcionamiento de los trenes, es la pormenorizada entrevista que realizó Patricio Juárez Lucas al ferrocarrilero jubilado José Cortés Ojeda. En suma, la reunión de todos estos trabajos nos acerca a diferentes facetas de la ya muy larga historia del primer ferrocarril que surcó el país e incentiva, además, a una mayor profundización del conocimiento del acontecer de este. Para este último propósito se puede contar con los fondos y la colaboración siempre generosa de los integrantes del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

Dr. Bernardo García Díaz

**Investigador Tiempo Completo Titular “C”
Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales
Universidad Veracruzana**



Tren de carga en el puente de Metlac, ubicado entre los municipios de Fortín e Ixtaczoquitlán en el estado de Veracruz, *ca.* 1935. Colección Donaciones al CEDIF. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.