

Concesiones y construcción del ramal ferroviario estación Rives a San Andrés Tuxtla, del Ferrocarril de Veracruz al Istmo. 1878-1927

Luis Alberto Montero García

El jardín veracruzano¹

El porfiriato fue muy significativo dentro de la historia del estado de Veracruz, debido a la gran actividad comercial, agrícola, industrial, cultural, social y material que sostuvieron las diversas regiones. Xalapa se convirtió en la capital del estado, y adquirió gran prestigio por ello, amén del desarrollo cafetalero, cañero y textilero que compartió con su vecina Coatepec. Orizaba, por su parte, se volvió el polo más industrial del estado al contar con modernas fábricas de textiles, yute y cerveza. Córdoba, Huatusto y Zongolica vivieron el *boom* cafetalero, al lado de la paulatina producción de azúcar y alcohol. La explotación petrolera (y también maderera) se convirtió en la principal actividad de Istmo veracruzano. Papantla degustó al mundo con la aromática vainilla, mientras que Los Tuxtlas conquistaban los mercados europeos con la fina hoja de tabaco.

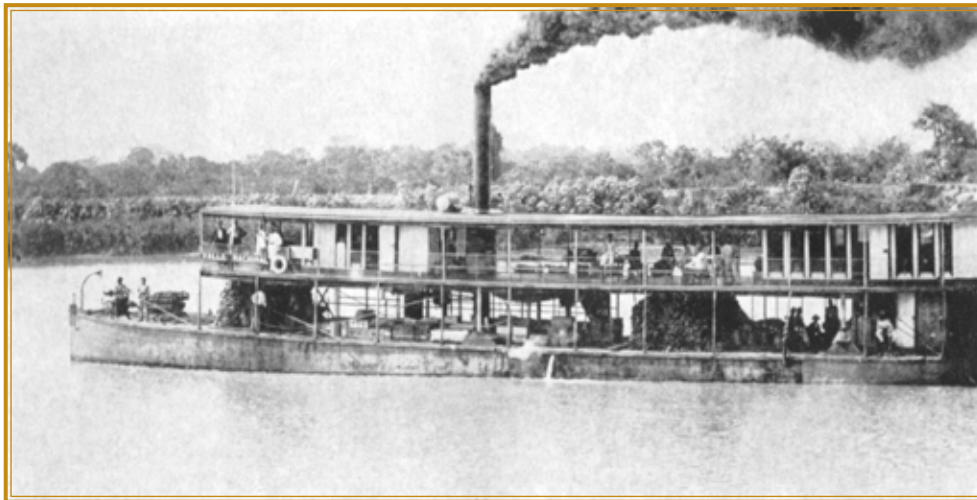
Los factores actuantes en un mismo despegue tabaquero que representó la verdadera consolidación económica de San Andrés Tuxtla —asegura González Sierra— fueron la liberación del estanco, la extensión de cultivos, el mejoramiento de variedades, la sobreexplotación del trabajo, la migración de expertos cubanos, el asentamiento de exportadores europeos y la instalación de talleres de pureros de diversa magnitud.² Sin embargo, todos los productos que del inte-

¹ Así describió a Los Tuxtlas el viajero y publicista estadounidense John R. Southorth en su recorrido que hizo al cantón en 1900: “[...] es uno de los más hermosos paisajes en toda la República, y el jardín, por decirlo así, del estado de Veracruz [...] nos vemos rodeados de vistas hermosísimas y de un paisaje encantador y vario”, en *Veracruz Ilustrado. El estado de Veracruz Llave: su historia, agricultura, comercio e industrias*, en inglés y español. Edición facsimilar. Xalapa, Gobierno del Estado de Veracruz, 2005, p. 146.

² José González Sierra, *Los Tuxtlas. Veracruz: imágenes de su historia*. México, Gobierno del Estado de Veracruz,

rior llegaban a San Andrés y a Catemaco lo hacían por Alonso Lázaro y Palo Herrado, desembarcaderos que pertenecían al vecino municipio de Santiago.

Con todo, las comunicaciones no estaban a la altura de los cambios experimentados en las transacciones comerciales. No existían caminos carreteros, y el tráfico por los ríos se hacía en canoas. La conducción de cargas a San Andrés Tuxtla era costosa y tardada. Las dificultades para viajar en el cantón no habían desaparecido, pues como no se contaba con camino carretero para el interior, los viajes se efectuaban a caballo hasta Alonso Lázaro, siendo penosos en la estación de aguas, porque el terreno era arcilloso, muy accidentado e intransitable. De Alonso Lázaro á Tlacotalpan y Alvarado había canoas y buques de vapor que pertenecían a la Compañía Mexicana de Navegación de los ríos de Sotavento. Durante la época de sequías, el mayor obstáculo para las embarcaciones era la poca agua que acarreaban los ríos San Juan y Tesechoacán. En esos días, las canoas que hacían el trayecto entre Paso de San Juan y Tlacotalpan demoraban hasta seis días en el viaje y las salidas desde Playa Vicente tardaban el doble. Para los canoeros era un entretenimiento salvar muchos bajos de los ríos sotaventinos,³ por lo que la idea de construir un ferrocarril que llegaría a Los Tuxtlas cobró mayo fuerza con el despegue tabaquero y azucarero del cantón.



Antes de la llegada del ferrocarril, los vapores transportaron la riqueza agrícola de la costa de sotavento.

Por más de tres décadas se insistió en su construcción, pero el cometido se logró hasta 1913. Tres décadas antes se había intentado el tendido por los cuatro

puntos cardinales. Desde el Golfo de México, a partir de la barra de Sontecomapan; desde una estación del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec; desde la margen derecha del río San Juan; desde San Juan Evangelista; desde Alvarado; y desde el Ferrocarril de Veracruz al Istmo. Unas concesiones fueron solicitadas al gobierno federal y otras al del estado de Veracruz. No es nuestra intención analizar aquí, de manera detenida, cada una de ellas, pero sí presentar someramente su contenido a fin de subrayar la importancia que tenía la proyección de un ferrocarril que alejara del relativo aislamiento al cantón de Los Tuxtlas.

Ocho intentos fallidos para comunicar por ferrocarril a San Andrés Tuxtla

Fue durante el primer periodo presidencial de Porfirio Díaz cuando se contempló la posibilidad de tender una línea férrea hasta la villa de San Andrés Tuxtla, ya que se consideraba el punto de enlace entre Alvarado, Acayucan, Jaltipan y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Sus promotores fueron Pedro G. Méndez y Compañía. En un principio, la concesión fue otorgada para que llegara a Minatitlán (25 de marzo de 1878), pero fue reformada en agosto de 1888 en el sentido de que la línea del río de San Juan terminara en un punto de conexión con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Se estipulaba que el tendido de la vía pasara por San Andrés, Acayucan y Jáltipan, y su construcción se dividió en tres secciones: la del río San Juan o alguno de sus afluentes a San Andrés; la de San Andrés a Acayucan y la de Acayucan al punto de conexión con el Ferrocarril de Nacional de Tehuantepec. El servicio podría hacerse por tracción animal.⁴

Sin duda, la noticia produjo múltiples expectativas entre los habitantes de la costa de Sotavento, pero más aún entre los moradores del cantón de Los Tuxtlas. Para la época, las comunicaciones por vía férrea significaban uno de los medios que contribuían al “engrandecimiento” de los pueblos, puesto que facilitaban el tráfico mercan-

1991, pp. 63-64.

³ *El Correo de Sotavento*, 22 de junio de 1888, p. 2.

⁴ *El Correo de Sotavento*, 18 de noviembre de 1888, pp.1-2.

til y aumentaban el movimiento de las localidades, en las que se carecía de buenos caminos, y el tráfico era difícil y costoso.

El punto donde comenzaría sería el embarcadero de Palo Herrado. En octubre de 1889, el ingeniero Eleuterio Tejeda Guzmán estaba haciendo los trabajos de reconocimiento y localización de esa primera sección.⁵ El trazo proyectado tenía una longitud “probable” de 40 Kilómetros. De Palo Herrado, ubicado a tres kilómetros río abajo de Alonso Lázaro, a orillas del río San Agustín, llegaba a la ranchería Paso de Amate, cruzaba por el valle de Arroyo Largo y atravesaría este afluente entre los Kilómetros 10 y 11, para continuar el trazo sin abandonar el valle citado hasta la congregación Paso de San Marcos. Aquí terminaba la parte plana y comenzaba la pendiente montañosa. Rodeándola y atravesando cursos de agua de muy poca importancia se llegaba a la ranchería de Sehualaca, que era el último gran obstáculo a vencer, pues estaba sobre la margen derecha del río Tuxtla. Al cruzar el torrente se continuaba para Santiago. La longitud de la línea hasta aquí era de 25 kilómetros, sitio hasta donde llegaron los trabajos ejecutados en diciembre de 1889.⁶

A pesar de los estudios realizados, la concesión fue reformada nuevamente en diciembre de 1890. Ahora la línea proyectada partía frente Alvarado y terminaba en un punto de conexión con el Ferrocarril de Nacional de Tehuantepec. Por tal motivo se consideró uniformar la anchura de la vía, pues en el tramo de Veracruz era de 1.45 metros, y entre Medellín y Alvarado era de 914 cm. Esto con la finalidad de conectarla por un sistema de ferrys en el estuario de Alvarado a la del ferrocarril del río San Juan, para formar así una sola línea férrea.

Llama la atención que el contrato fue publicado antes de que la Legislatura del Estado de Veracruz lo hubiera aprobado.⁷ Dos años después se leía que el Ferrocarril de Alvarado enlazaría a Veracruz con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, cerca de Jaltipan, y que de aquí continuaría hacia Guatemala, pasando antes por Santiago, San Andrés Tuxtla y Acayucan.

Sin duda el sueño de comunicar Norte y Sur América mediante el ferrocarril era una quimera más de los románticos de finales el siglo XIX.⁸

Seis años después, la situación era la misma y los concesionarios no lograban conseguir en México, In-

glaterra y Estados Unidos los fondos necesarios para el establecimiento de la empresa. Por lo tanto, en febrero de 1896, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes declaró caduca la concesión.⁹ Este fue el primer proyecto fallido que se intentó para llegar a San Andrés Tuxtla por Alvarado, que a la vuelta del siglo XX se volvería a reconsiderar. No se requiere ser un ingeniero de ferrocarriles para desistir de la construcción de la vía a partir de Alvarado. Entre este puerto y Tlacotalpan hay un espacio lleno, en los cuatro puntos cardinales, de charcas, ciénagas, azules, lagunas de poco fondo y tamaño vario, esteros y arroyos que confluyen en el río Papaloapan.

La segunda concesión que se otorgó para comunicar por vía herrada la cabecera cantonal de Los Tuxtlas fue la del Ferrocarril de San Andrés al río San Juan. El periódico *El Correo de Sotavento* informó a sus lectores, en septiembre de 1883, que el comerciante y hacendado tlacotalpeño Donaciano Lara, dueño del ingenio La Candelaria, había otorgado poder al general Porfirio Díaz en la ciudad de México para que en su representación firmara los contratos para la construcción de la vía férrea y el establecimiento de dos vapores en los ríos Papaloapan y San Juan.

El 30 de noviembre de ese año Manuel González, presidente de la República, sancionaba el convenio celebrado el 15 de septiembre para el tendido de la vía.¹⁰ En el contrato se autorizaba a Donaciano Lara construir y explotar durante 99 años un ferrocarril de San Andrés Tuxtla al río San Juan, que podía prolongarse a Catemaco. Contaba la concesión con un plazo de seis meses para comenzar los reconocimientos para determinar el trazo de la línea y un año para iniciar el tendido de los rieles. En dos años tenía que tener acabados cuatro kilómetros y en dos más el resto de

9 AGN, SCOP, Ferrocarriles: 1885, Ferrocarril del río San Juan al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, exp.14/67-1. El 4 de junio de 1890 fue autorizada la prórroga. Al vencerse en 1893 el plazo fijado y viendo que proyecto anunciado no se concretizaba, personalidades del cantón de Los Tuxtla se reunieron en la jefatura política para nombrar una comisión que se encargará de gestionar la construcción de un ferrocarril que partiera de San Andrés y llegaría a Alonso Lázaro o al río San Juan. Para tal efecto fueron designados el jefe político Carlos A. Pasquel, presidente; Ramón Miravete, vicepresidente; Alejandro Menéndez, Atilano Sedas, Gabriel Artigas, Manuel Villa, Octavio Carrión Carballo, Ángel Rodríguez, vocales; Manuel R. Palacio, secretario y José G. Cabada, prosecretario. La reunión se llevó a cabo el 17 de diciembre de 1893. *El Correo de Sotavento*, 11 de enero de 1894, p.1

10 *El Correo de Sotavento*, 20 de septiembre, p. 2, 29 de noviembre, p. 1, y 23 de diciembre de 1883, p.2. El contrato relativo a los dos vapores fue firmado por el ministro de gobernación un mes después.

5 *El Correo de Sotavento*, 20 de octubre de 1889, pp. 2.

6 *El Correo de Sotavento*, 22 de diciembre de 1889, pp. 1-2.

7 *El Correo de Sotavento*, 28 de diciembre de 1890, pp. 1

8 *El Correo de Sotavento*, 3 de enero y 19 de mayo de 1892, pp. 1 y 1-2.

la vía. El servicio sería por tracción animal. El gobierno se comprometía a dar al concesionario un subsidio de seis mil pesos por cada kilómetro de vía de 914 mm de ancho y ocho mil si fuese de 1.435 mm. La concesión caducaría por no comenzar la construcción de la vía en los plazos convenidos y el concesionario estaba obligado a pagar una multa de ocho mil pesos en caso de que no construyera los primeros cuatro kilómetros en dos años.¹¹

Contaba en su trayecto con cuatro posibles estaciones: Las Ánimas, Arroyo Largo, Santiago y San Andrés. Por su parte, el vapor Tlacotalpan transportaría las mercancías hasta La Perla del Papaloapan.¹²

No dudamos ya de la realización del ferrocarril de los tuxtlas, porque el proyecto concebido y llevado a cabo con o sin igual inteligencia y actividad por don Donaciano Lara, cuenta con el entusiasta apoyo de todos los hijos de los Tuxtlas y de Tlacotalpan. Nos es lícito congratularnos desde ahora por el porvenir alagüeño que espera a la Costa de Sotavento.¹³

A pesar de todos los buenos augurios que traería la vía férrea, el 20 de febrero de 1885 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes declaró caduca la concesión otorgada a Donaciano Lara, por no haber comenzado la construcción de la línea en la fecha acordada.¹⁴ Desconocemos las causas que no le permitieron iniciar el tendido de la vía, aunque la falta de capital era una constante. Fueron comerciantes radicados en otras latitudes los que primero tomaron la iniciativa para comunicar a Los Tuxtlas por ferrocarril.

Un tercer intento para llegar por vía herrada a San Andrés Tuxtla se realizó en sentido opuesto a la concesión otorgada a Donaciano Lara. Es decir, se autorizó la construcción de un ferrocarril que partiera de Sontecomapan y terminara en San Andrés Tuxtla. El contrato fue firmado el 14 de diciembre de 1882 y se promulgó el 21 del mismo mes. Sin embargo, no pasó nada, pues por acuerdo del 17 febrero de 1885 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes declaró caduca la concesión. No se concretó el tendido de la vía debido a la quiebra de uno de los socios y fiador al mismo tiempo de la compañía. Incluso, los planos del trazo de la línea fueron rechazados en dos ocasiones por no considerárseles *aceptables*.¹⁵

11 Archivo General de la Nación (AGN), Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), Ferrocarriles: 1883, Ferrocarril de San Andrés Tuxtla al río San Juan, exp. 75/6-1.

12 *El Correo de Sotavento*, 27 de marzo de 1884, p.2.

13 *El Correo de Sotavento*, 30 de marzo de 1884, p.2.

14 AGN, SCOP, Ferrocarriles: 1885, Ferrocarril de San Andrés Tuxtla al río San Juan, exp. 75/6-1.

15 AGN, SCOP, Ferrocarriles: 1885, Ferrocarril de Sontecomapan a San Andrés Tuxtla, exp. 64/4-1.

Aunque este proyecto parecía viable, debido a que la barra de Sontecomapan era propicia para el calado de embarcaciones, la cordillera de origen volcánico que desde unas seis leguas al oriente de San Andrés Tuxtla se levantaba y cuyos últimos escalones iban a perderse en las llanuras próximas al Coatzacoalcos constituía una zona inhóspita, de espesa vegetación, terreno quebrado y un sin número de corrientes de agua que cruzar.



El único medio de carga disponible entre San Andrés Tuxtla y los puertos de embarque lo constituían las numerosas recuas de mulas de aparejo.

Otro de los ambiciosos proyectos ferroviarios para comunicar a Los Tuxtlas con la red del sistema nacional fue obra S. Pearson e Hijo y Pedro M. Armendáriz, para la construcción de una vía férrea de un punto del Ferrocarril del Juile a Los Tuxtlas y San Nicolás. El extenso contrato fue firmado el 4 de junio de 1898. En él se autorizaba a los concesionarios la explotación de un camino de hierro que partiera de “un punto conveniente” del Ferrocarril del Juile, ya fuera Acayucan o Paso de San Juan, o por ramales, pudiendo prolongarlo hasta Tlacotalpan y Alvarado. La tracción de las locomotoras debía ser a vapor, y los concesionarios se obligaban a depositar tres mil pesos para garantizar el cumplimiento de la concesión. La longitud calculada era de 157 Kilómetros.¹⁶

Sin duda, el reconocimiento del trazo de la línea sería un dolor de cabeza para los ingenieros encargados de ejecutar los trabajos. Uno de los principales obstáculos que enfrentaron los inversionistas era que la población estaba diseminada tanto en numerosos pueblos, congregaciones, rancherías, haciendas y hatos, como instalada a la orilla de innumerables ríos y arroyos. Para sortear ese inconveniente tenían que poseer un capital bastante fuerte para poder erogar los gastos del tendido y la construcción de varios puentes.

16 AGN, SCOP, Ferrocarriles, 1898, Ferrocarril del Juile a Los Tuxtlas y San Nicolás, 201/3-1 y *Diario Oficial de la Federación*, 22 de junio de 1898.

Sin embargo, este alocado proyecto tenía más posibilidades de éxito, debido a que la línea partiría de vías férreas ya construidas: el Ferrocarril de Tehuantepec y el Ferrocarril de Veracruz a Alvarado. Lo que se pretendía hacer era unir ambos. Ya antes lo había intentado sin éxito P. G. Méndez y Compañía, aunque en sentido contrario. Proeza fácil de delinear en un papel, más no así en un terreno hartamente difícil de franquear, como lo es la llanura costera.

Como era ya costumbre en este tipo de licencias, los concesionarios solicitaron a la Secretaría de Fomento una ampliación de los plazos para comenzar la construcción de la vía, petición que fue aceptada en enero de 1900. Sin embargo, al año siguiente se repitió la historia, pero esta vez la prórroga solicitada era por tres años y medio, aunque se enfatizaba que el camino quedaría concluido el 22 de diciembre de 1911.¹⁷

Llama la atención la respuesta rápida y expedita por parte de la Secretaría de Fomento, ya que ni siquiera sometió a consideración de sus peritos la solicitud. Evidentemente Pearson se había convertido en el contratista “favorito” del régimen. Sin embargo, una de las grandes limitantes que tuvo el concesionario fue la obtención de mano de obra, pues tanto las plantaciones de productos tropicales, las obras de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y el de Veracruz al Pacífico contrataban gran cantidad de operarios. Así las cosas, hubo necesidad de traer trabajadores japoneses y chinos. Sin embargo, a pesar de todas las facilidades otorgadas, no se construyó un sólo kilómetro de vía.

Por tal motivo, el 29 de mayo de 1902, Harry Pratt Stuart, representante de Pearson e Hijo y Pedro M. Armendáriz, solicitaron la rescisión del contrato del 4 de junio de 1898, argumentando que habían realizado estudios sobre el terreno y sobre los lugares que había de atravesar la vía y éstos los persuadieron de que el ferrocarril proyectado no ofrecería las ganancias esperadas para la empresa que lo intentara construir. Por eso ahora intentarían el trazo por una zona diferente, a partir de “otra línea de más expectativa”, pero aplicando las subvenciones en terrenos que tenían las líneas rescindidas. El punto de partido era la Estación de Ojapa, o de algún punto próximo a ella del Ferrocarril de Tehuantepec; pasaría por Acayucan y Los Tuxtlas y terminaría en Alvarado o en la margen derecha del río Papaloapan. La distancia probable proyectada entre ambas estaciones era de 156 kilómetros.¹⁸ El contrato reformado fue firmado el 3 de octubre de 1902.¹⁹

¹⁷ *Diario Oficial de la Federación*, 15 de junio de 1901.

¹⁸ AGN, SCOP, Ferrocarriles: 1898, Ferrocarril del Juile a Los Tuxtlas y San Nicolás, 201/4-1.

¹⁹ *Diario Oficial de la Federación*, 23 de octubre de 1902.

En 1905, siete meses antes de que concluyera el plazo para entregar los primeros veinte kilómetros, el representante de los concesionarios solicitó una prórroga de dos años más. Esta vez la Secretaría de Comunicaciones estudió el caso con detenimiento y se percató de que el trayecto del ferrocarril de Ojapa a Alvarado se localizaba dentro del territorio del estado de Veracruz, lo que lo hacía de “interés local”, por lo que la concesión no tenía derecho a recibir ninguna prórroga, ya que no estaba considerada dentro de la Ley sobre ferrocarriles del 29 de abril de 1899 como una “vía general de comunicación”.

Otra anomalía era que contaba con una subvención, a pesar de que la línea no atravesaba por terrenos nacionales. Además, como la empresa no había comenzado construir un sólo metro de vía no contribuía mensualmente con los doscientos pesos para el fondo de inspección. En pocas palabras, el contratista favorito del régimen no había cumplido con las obligaciones contraídas en los contratos anteriores.

A pesar de que el dictamen de la Secretaría de Comunicaciones fue desfavorable para los concesionarios, don Porfirio Díaz, pasando por encima de la Ley, acordó reformar el contrato por cuarta ocasión, y extenderle un año más la ampliación del plazo, aunque se daba con carácter de “improrrogable”.²⁰ De este modo se favorecieron los intereses del contratista inglés.²¹ Fue más la tinta que se gastó en las gestiones que se realizaron para la concesión y sus respectivas reformas, que el tendido de un solo riel de vía. El 29 de agosto de 1906 se rescindió el contrato y terminó así, después de ocho años, el acariciado sueño de unir, mediante el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, a Alvarado, Los Tuxtlas y Acayucan.²²

Un quinto intento por comunicar a Los Tuxtlas mediante el ferrocarril se dio con el contrato celebrado el 23 de diciembre de 1903 para la construcción de una vía férrea que partiera de un punto del estero de Son-tecomapan y que terminara en Calería, con la facultad de prolongar la línea hasta San Andrés y Santiago Tuxtla. Se le conocería con el nombre de Ferrocarril de Los Tuxtlas y Golfo S. A. Los concesionarios fueron Pedro Ruiz y Manuel L. de Guevara, quienes se obligaron a terminar por lo menos diez kilómetros a los dos años, y tenían un plazo de dos años más para concluir la línea. En caso de que se optara por prolongar la línea hasta

²⁰ Dice el dictamen con letra mano escrita “Dígase en respuesta por acuerdo del P. de la R. que se reformará el contrato concediéndole la ampliación de plazo por un año improrrogable”.

²¹ El contrato reformado fue firmado el 17 de julio de 1905 y publicado en el *Diario Oficial de la Federación* diez días después.

²² *Diario Oficial de la Federación*, 4 de septiembre de 1906.

San Andrés y Santiago Tuxtla, ambas partes establecerían los plazos para su construcción. El ancho de la vía sería de 914 milímetros y la tracción se haría por vapor. La empresa fijaba su domicilio principal en la ciudad de México. Para cumplir con las obligaciones especificadas, los concesionarios depositaron 3,040 pesos en Bonos de la Deuda Pública Consolidada.²³

En 1905 la empresa presentó los planos de la localización de los primeros dieciséis kilómetros, no así el plano general de reconocimiento. Dada la intensa temporada de lluvias que se dio después de mayo sobre la región de Los Tuxtlas, la comisión de ingenieros trabajó durante la época de secas, y se dedicó preferentemente a estudiar la vertiente hacia Golfo. Es decir, el descenso entre el puerto de Coyame y el estero de Sontecomapan.²⁴ A pesar de adelantarse a las fechas programadas, los concesionarios tuvieron serias dificultades para organizar una compañía que se interesara por el trazo ferroviario, ya fuera con capital local, nacional o extranjero. Por tal motivo, se dirigieron a la Secretaría de Fomento no sólo para solicitarle el aumento de las tarifas de los pasajeros, sino también una prórroga de un año para la entrega de los primeros diez kilómetros.²⁵ Una vez vencido el plazo otorgado, solicitaron una nueva prórroga, esta vez por dos años más. El argumento se basaba en que ya tenían negociaciones formales emprendidas con capitalistas ingleses, que presentaban “bastantes probabilidades de un arreglo satisfactorio.”²⁶ Por segunda vez fue reformado el contrato de 1903. En un principio consideraron poder reunir el capital necesario en el país, principalmente entre los agricultores de los cantones de Los Tuxtlas y Acayucan, pero no sucedió así debido a las malas cosechas de tabaco que pusieron en “condiciones difíciles” a los propietarios de esos lugares.

Respecto a la creación de la compañía con capital extranjero se decía que se había comisionado a ciertas personas para que viajaran a Londres, Estados Unidos y Francia para exponer el negocio de la construcción de la vía entre los financieros de esos países. Estas gestiones obligaron la organizaron de tres excursiones

para mostrarles a los extranjeros la factibilidad del proyecto y la importancia de la región tabacalera. Sin embargo, y a pesar de estos intentos, no fue posible llevar a cabo la organización de la compañía por “la escasez de numerario”. Así las cosas, la rescisión del contrato para la construcción de la vía férrea fue autorizada el 3 de noviembre de 1908.²⁷

Algunos de los proyectos trazados para construir un ferrocarril que pasará por Los Tuxtlas fueron aprovechados por otros concesionarios para adquirir los derechos de tendido de la vía. Tal es el caso de Ignacio Canseco, quien aprovechó la rescisión del contrato otorgado a Pearson para solicitar al gobierno del estado de Veracruz, en octubre de 1907, la concesión para construir y explotar una vía férrea que partiera de un punto del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, entre los kilómetros 60 y 63, tocará Oluta y terminará en Acayucan. Este ferrocarril sería conocido con el nombre de Ferrocarril Comercial del Istmo-Acayucan, S. A. Una vez terminada la línea se proponía prolongarla hasta San Andrés Tuxtla, atravesando las haciendas ganaderas de Santa Rita, Corral Nuevo, Santa Catarina de Jara, El Coyol y otras propiedades de los cantones de Acayucan y Los Tuxtlas.

El coronel Ignacio Canseco era diputado federal por el distrito de Acayucan y aseguraba tener “los elementos suficientes para construir una vía férrea”.²⁸ Quería obtener un contrato ventajoso, pero el gobierno del estado prácticamente modificó todos los artículos que él propuso, por lo que la concesión ni siquiera llegó a firmarse. Un claro ejemplo lo constituye la subvención de cuatro mil pesos que solicitaba al gobierno, cuando éste sólo le otorgaba 500, la octava parte de lo solicitado. Incluso, le pedían que depositara mil pesos y no trescientos como el quería. En junio de 1908 el caso fue remitido a la legislatura del estado para su aprobación, pero no fue aceptado.²⁹

Rafael Malpica Oropeza fue otro de los aventureros en intentar construir un ferrocarril que llegará hasta San Andrés Tuxtla. En esta ocasión la línea proyectada quedaría únicamente dentro de la jurisdicción del cantón de Los Tuxtlas. Los lugares que tocaría eran Palo Herrado, punto de partida, Paso del Amate, Arroyo Largo, Paso de San Marcos, Chiripilincan, San Leopoldo, Axochío, Chuilapan, Zintepec, Ranchoapan

23 AGN, SCOP, Ferrocarriles, 1903, Ferrocarril de Sontecomapan a Calería., 265/3-1 y *Diario Oficial de la Federación*, 7 de enero de 1904.

24 AGN, SCOP, Ferrocarriles, 1905, Ferrocarril de Sontecomapan a Calería., 265/3-1.

25 *Diario Oficial de la Federación*, 29 de mayo de 1905.

26 AGN, SCOP, Ferrocarriles, 1905. Ferrocarril de Sontecomapan a Calería, 265/4-1 y *Diario Oficial de la Federación*, 29 de enero de 1907. Ahora el plazo para entregar los diez primeros kilómetros era el 7 de enero de 1909 y el resto de la línea dos años después.

27 AGN, SCOP, Ferrocarriles, 1905. Ferrocarril de Sontecomapan a Calería, 265/1-1 y *Diario Oficial de la Federación*, 10 de noviembre de 1908.

28 Archivo General del Estado de Veracruz (AGEV), Departamento de Estadística, 1909, Exp. 5, letra F, Ferrocarril de Comercial del Istmo de Acayucan.

29 Así lo manifestó Canseco en febrero de 1909.

y San Andrés Tuxtla, que sería el punto de llegada. La longitud total era de 48 kilómetros. Malpica Oropeza tenía construidos diez kilómetros de Palo Herrado a Paso del Amate, aunque no había obtenido concesión alguna, porque atravesaba terrenos de su propiedad. Contaba con una locomotora de vapor “Porter”, un carro de pasajeros y cuatro de carga, “todos en buen estado”.³⁰ Sin embargo, su interés era continuar la línea hasta San Andrés Tuxtla, por lo que no sólo solicitó al gobierno del estado la concesión respectiva, por tratarse de una línea que no era de jurisdicción federal, sino también que se le autorizara abrir, con “carácter de provisional”, el servicio público del tramo ya construido. A diferencia de otras concesiones, Malpica Oropeza se había adelantado a los trabajos de reconocimiento de la vía, pues ya los había realizado. Se comprometía a construir cuatro kilómetros por año y a entregar la línea en un plazo de diez años.³¹

El gobierno de Dehesa elaboró un estudio sobre la petición y dictaminó que había de formularse un nuevo contrato entre el ejecutivo y el peticionario para que se estipularan los derechos y las obligaciones de la concesión.

Consideramos que el contrato elaborado por el gobierno del estado rebasó las expectativas de Malpica Oropeza, y que lo hicieron desistir de la idea de continuar la línea hasta San Andrés Tuxtla, ya que se le determinaban ciertas obligaciones que debía cumplir, y que no tenía contempladas, como el depósito de mil pesos, así como esperar la aprobación de la Legislatura, que sería la instancia que podía autorizar la explotación de los diez kilómetros construidos en sus terrenos.³²

30 Anteriormente, Francisco S. Vives, quien poseía en Alvarado un almacén de maderas de importación y exportación, se asoció con Malpica Oropeza, en julio de 1906, para construir un tranvía entre el río Tuxtla, donde poseía unas bodegas, y la ciudad del mismo nombre. Ambos habían fundado la sociedad Navegación Fluvial, Alvarado y Palo Herrado para el traslado de mercancías entre ambos puntos empleando para tal fin embarcaciones de poco calado. En septiembre de 1907, la petición les fue negada porque ya se había otorgada otra para un ferrocarril de San Andrés Tuxtla a la margen derecha del río San Juan, cuyo concesionario era Luis G. De la Torre. Ante la negativa del gobierno ambos socios disolvieron la sociedad que tenían pactada en mayo de 1908. Notaría Pública Núm. 2 a cargo del Lic. Gabriel G. Figueroa, Cantón de Los Tuxtlas. Escritura 20, San Andrés Tuxtla, mayo 13 [14] de 1908. AGEV, Departamento de Estadística, Ferrocarril de Palo Herrado a San Andrés Tuxtla, 1906-1907, núm. 3, letra F.

31 AGEV, Fomento, Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles, Ferrocarril de Palo Herrado a San Andrés Tuxtla, 1909, núm. 11, letra F.

32 Su socio Francisco Vives argumentaba que en abril de 1906 habían iniciado la construcción de una calzada for-

Sin duda alguna se trataba de un proyecto con más posibilidades de llevarse a cabo, no sólo porque ya tenían comenzado algunos trabajos de nivelación, sino también el tendido de varios kilómetros de vía. Pero lo cierto es que atrás de todo este interés por comunicar había una fuerte rivalidad por monopolizar el movimiento comercial y agrícola de la región. Palo Herrado era el punto de enlace y embarque entre los cantones de Los Tuxtlas, Acayucan, Cosamaloapan y Veracruz. Comerciantes y comisionistas de Alvarado, Tlacotalpan y Los Tuxtlas querían la supremacía del movimiento mercantil de las llanuras de Sotavento.

Otro personaje que mostraba franco interés en que San Andrés Tuxtla tuviera vía férrea fue el productor de tabaco Luis G. de la Torre, quien en marzo de 1905 solicitó al gobierno del estado de Veracruz la concesión de un ferrocarril que partiría de la ciudad de San Andrés Tuxtla y terminaría en un punto de la rivera derecha del río San Juan, con la facultad de prolongar la vía a Comoapan y Catemaco. Para entonces De la Torre había convenido con la casa alemana Sommer Herrmann y Cía. del puerto de Veracruz la adquisición de material rodante, herraje y demás materiales necesarios para el tendido de la vía.

Con el viento a su favor, el gobierno del estado resolvió concederle una subvención de veinticinco mil pesos por la construcción de la vía férrea, que se le pagaría cuando estuviese terminada. Enseguida De la Torre depositó en la agencia del Banco Mercantil de Veracruz de San Andrés Tuxtla los mil pesos de la garantía del cumplimiento de la concesión, que fue firmada el 10 de julio de ese año. Sin embargo, al año siguiente solicitó al gobierno de Teodoro A. Dehesa una prórroga por un año para la presentación del trazo del proyecto y que se le autorizara la cesión de los derechos a un tercero. El 26 de junio de 1906 la Legislatura resolvió a su favor,³³ pero las malas cosechas de tabaco que se dieron en 1906 y 1907 impidieron concretar la creación de la compañía que se encargaría de los trabajos. Incluso aseguraba que había perdido 16,500 pesos y que debía un crédito por 7,500 pesos, lo que lo imposibilitaba pecuniariamente a realizar los gastos para el reconocimiento de los planos. Por tal motivo,

mada de laja y la nivelación para colocar los rieles, con la ayuda de un ferrocarril portátil y sus carros volcadores. Sin embargo, a partir del cuarto kilómetro, los trabajos ejecutados tomaban parte del camino carretero, pero el jefe político del cantón no le autorizó el permiso para continuar su obra. AGEV, Departamento de Estadística, Ferrocarril de Palo Herrado a San Andrés Tuxtla, 1906-1907, núm. 3, letra F.

33 El decreto que la autorizaba la prórroga de un año fue publicado el 28 de junio de 1906 en el *Periódico Oficial del Estado de Veracruz*.

ESTACIONES

una vez más solicitó prórroga, misma que le fue concedida el 5 de julio de 1907.³⁴

Con esa autorización continuó ofreciendo las bonificables ganancias que dejaría la construcción del ferrocarril a Los Tuxtlas, pero a pesar del empeño puesto en ese cometido, no logró fundar la compañía. Por tercera ocasión pidió prórroga de un año más, pero esta vez sólo se le autorizó la ampliación por seis meses, el 4 de julio de 1908. Al parecer el plazo concedido no le alcanzó, pues en una carta dirigida al gobernador del estado aseguraba que las gestiones realizadas en San Andrés Tuxtla, Tlacotalpan, Veracruz, ciudad de México, Puebla y “varias” de Estados Unidos para formar la sociedad o compañía para la realización del proyecto, fueron infructuosas ante la crisis económica de ese año. Agregaba que en lo personal intervino a hombres de reconocido “prestigio y actividad en los negocios”, como José de la Luz Pérez e Hijos, en Tlacotalpan; a José María Pardo, en Veracruz; a Mariano Pontón, en Puebla, a Guillermo Pous, en México, y a Claudio Dunning en Estados Unidos. Estas fueron sus palabras:

La desastrosa circunstancia de haberse perdido tres cosechas consecutivamente en este Cantón, fueron motivo también poderoso para que la mayor parte de sus capitales quedará desmembrado notablemente, y el resto desapareciera por completo, surgiendo dificultades innumerables para toda transacción en los negocios establecidos...

Ante la imposibilidad de que su proyecto pudiera concretarse, el concesionario solicitó al gobierno del estado la rescisión del contrato celebrado el 10 de julio de 1905, propuesta que fue aceptada por la Legislatura del estado el 7 de mayo de 1909. Después de cuatro años, de la Torre no tendió un sólo metro de riel.³⁵ Para entonces la noticia de que se proyectaba construir una vía férrea entre San Andrés Tuxtla y la estación de Rives del Ferrocarril de Veracruz al Istmo había cobrado notoriedad. Incluso, De la Torre presenció los trabajos ejecutados por los ingenieros en la hacienda de Nopalapan.³⁶

En efecto, el gobierno federal estaba interesado en unir a San Andrés Tuxtla con el resto del país, por lo que envió a ingenieros a realizar los estudios respectivos. Seguramente De la Torre presenció los trabajos

34 El decreto que la autorizaba la prórroga de un año fue publicado el 9 de julio de 1907 en el *Periódico Oficial del Estado de Veracruz*.

35 El decreto de la rescisión del contrato fue publicado el 13 de mayo de 1909 en el *Periódico Oficial del Estado de Veracruz*.

36 De la Torre escribió: “[...] una comisión de ingenieros trabajaba con una cuadrilla de hombres [...], vienen trazando el camino y [...] tenían hechos trabajos en muy cerca de 20 kilómetros”.

preliminares de reconocimiento, pues el contrato de dicho ramal se firmó hasta el año siguiente.

Ramal Rives-San Andrés Tuxtla

Vecinos de Cerro Colorado y San Isidro, pertenecientes al entonces cantón de Cosamaloapan, y de San Andrés Tuxtla, del mismo cantón, solicitaron a la compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo la construcción de los respectivos ramales que habrían de conectar dichos puntos con la línea troncal.³⁷

El gobierno de Porfirio Díaz aprobó el 24 noviembre de 1909 el proyecto de la construcción y explotación de tres ramales en el estado de Veracruz: uno que partiría de la estación Rives y llegaría a San Andrés Tuxtla, otro que iniciaría en el kilómetro 136 y terminaría en Cerro Colorado, y un último que arrancararía en este mismo punto y concluiría en San Isidro, sobre el río Tonto.³⁸



Puente en el río Chacalapan, 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF

37 Para el caso del ramal de Brisbin al ingenio San Cristóbal véase el artículo “La construcción del ramal ferroviario Tres Valles-San Cristóbal en Cosamaloapan (1909-1913)”, en Luis Alberto Montero García y José Velasco Toro, coords., *Economía y espacio en el Papaloapan veracruzano, siglos xvii-xx*. Xalapa, Ver., México, Gobierno del Estado de Veracruz, 2005, pp. 93-127.

38 *Diario oficial de la de la Federación*, 30 de noviembre de 1909. A su vez la compañía celebró otro contrato con el gobierno del estado de Veracruz el 16 de junio de 1910 por el cual se le concedía un subsidio de tres mil pesos por cada kilómetro construido del ramal de Rives a San Andrés Tuxtla. Ascendiendo la suma a doscientos diez mil pesos por los 70 kilómetros que comprendía el trazo de la línea. El pago se haría efectivo en anualidades de treinta y seis mil pesos a partir del año siguiente a la inauguración del ramal. *Periódico Oficial del Estado de Veracruz*, julio 2 de 1910. El contrato fue firmado por Teodoro A. Dehesa y Luis Riba.

Los trabajos del tendido de la vía iniciaron a principios de 1910, justo antes de que estallara la Revolución mexicana. De manera simultánea arrancó la construcción de los ramales del kilómetro 136 o Brisbin al ingenio San Cristóbal, y de Rives a San Andrés Tuxtla, pues el ramal proyectado a San Isidro no se ejecutó.

Al igual que pasó con la construcción del ramal de Cosamaloapan, el ingenio San Cristóbal, debido a los fuertes intereses económicos que representaba, realizó los trámites necesarios para que la vía llegara hasta el batey de la hacienda azucarera. En el ramal a Los Tuxtlas la historia no fue diferente, pues la Compañía estadounidense Cuatotopalan Sugar Company ofreció cincuenta mil dólares para su construcción, además de la faja de terreno que ocupara de la hacienda y la madera aprovechable que ahí hubiera, para los durmientes. Todo con el único propósito de que la vía pasará muy cerca del ingenio mediante una estación.³⁹ Aun cuando esta noticia circuló en el principal periódico del estado, los tuxtlecos seguramente creyeron que el proyecto de un ferrocarril en su territorio era uno más de los muchos anunciados otras veces.

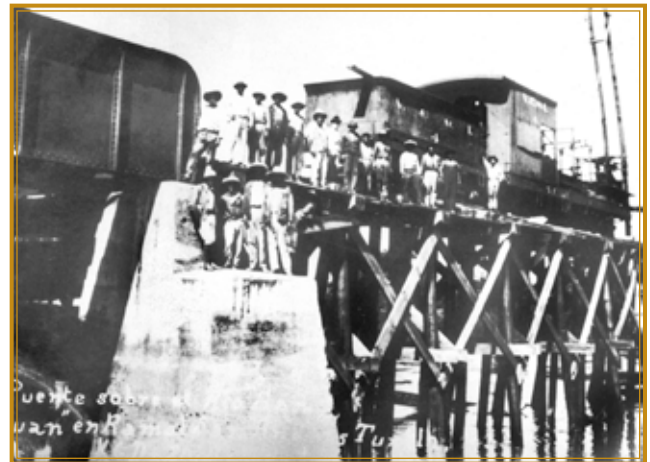
Sin embargo, en mayo de 1909 la compañía mandó por su exclusiva cuenta a ingenieros para que exploraran los terrenos por los que pasaría la vía. Seis meses después:

El 8 de noviembre por la noche, dos pesados trenes de trabajo con más de doscientos hombres y herramienta apropiada llegaron a la estación de Rives y al día siguiente, iniciaron los trabajos de terrejería partiendo de ese punto con rumbo a San Andrés, pasando por el casco de la hacienda de Nopalapan y Paso de Cuatotopalan [...], pero lo indiscutible era que con arados, escrepas, picos y palas se había iniciado la obra con bastante actividad y el entusiasmo aumentaba.⁴⁰

El primer tramo tendido llegó a la margen izquierda del río San Juan. Eran más de veinte kilómetros de vía tendidos en menos de seis meses.⁴¹ Sobre su margen

derecha estaba el ingenio de la Cuatotolapan, que empezó a sacar de inmediato la producción de azúcar en canoas hasta la margen opuesta para subirla a los carros del ferrocarril.⁴² Ahí se detuvieron los trabajos en abril de 1910, pues para salvar el obstáculo de la impetuosa corriente se construyó un puente metálico con trabe giratoria. Pero debe mencionarse que mucho antes se montó otro provisional para el paso del tren de trabajo, por lo que la tendida demoró cerca de un año para llegar al río de Chacalapan, donde se necesitó también otro igual, lo mismo que en el de Mazumiapan.⁴³

A principios de abril de 1912 la tendida de los rieles llegó hasta el poblado de Tilapan. A mediados de ese año los trabajos del tendido fueron lentos debido a las intensas lluvias que cayeron en la región. Pero ya sólo separaban a ambas poblaciones veinte kilómetros..., los más difíciles debido a los copiosos aguaceros y al terreno arcilloso que ocasionaron que se empleará todo un año para terminarlo.⁴⁴



El mayor obstáculo para el constructor del ramal fue tender el puente metálico con trabe giratoria sobre el río San Juan

³⁹ *El Dictamen*, 2 de abril de 1910, p. 2

⁴⁰ León Medel y Alvarado, *Historia de San Andrés Tuxtla (1525-1975)*, t. II, ed. facsimilar. Veracruz, México, Gobierno del Estado de Veracruz, 1993, p. 509.

⁴¹ Al saberse que la estación del ferrocarril de San Andrés Tuxtla quedaría alejada del centro de la ciudad, M. Pastor Artigas, Francisco Gómez Orozco, Gabriel C. Artigas, Eleuterio Tejeda y Francisco Pastor Artigas, los dos primeros vecinos de San Andrés Tuxtla y el resto con residencia en la ciudad en México, solicitaron al gobierno de Dehesa la autorización para construir una línea de tranvía de circuito entre la estación terminal (Ranchoapan) y el centro de la población, de tracción animal, para facilitar el transporte de pasajeros y mercancías, con la facultad de prolongarla hasta Catemaco. A pesar de que el gobierno estatal presentó a los concesionarios el proyecto del contrato "las circunstancias anormales" en que entró el país en noviembre

de 1910 hizo que el asunto se paralizara. Para 1913, M. Pastor Artigas intentó retomar la solicitud, pero no tuvo éxito. AGEV, Fomento, Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles, Ferrocarril de Ranchoapan a San Andrés Tuxtla, 1913, núm. 4, letra F.

⁴² *El Dictamen*, 2 de abril de 1910, p. 2

⁴³ León Medel y Alvarado, pp.10-11, t. 2

⁴⁴ Punto en que el tren mixto (trabajo y pasajeros) arrastraba dos carros con pasaje hasta estación Rives y viceversa. Salía a las siete de la mañana y llegaba a Tilapan a las once. De aquí salía a las dos de la tarde para llegar a las seis a Rives. Debido a que el tren era todavía de trabajo y dada la demora habitual, se podía salir con holgura de San Andrés a caballo hasta Tilapan para tomarlo a las dos y dormir en Rives para trasladarse a Veracruz al día siguiente. *Ibid.*, pp. 549-550

Por fin el domingo 16 de marzo de 1913, fecha en la que oficialmente se inauguró el ramal, con la llegada de la máquina de vapor al corazón de Los Tuxtles. Pero como si se tratara de un hecho irónico, la tan acariaciada llegada del ferrocarril no pudo sino concluirse en una época que era poco propicia para los festejos. Los seguidores del huertismo gobernaban la ciudad. El cronista Medel y Alvarado relata que la población

habría querido saludar al mensajero del progreso con todos los honores y merecimientos requeridos de no haber tenido las manos atadas ni la boca amordazada para expresar su legítimo alborozo cuando arribó a la estación la primera locomotora vista en nuestros lares, arrastrando tres carros para pasaje en vía de formal inauguración.⁴⁵

Y agregaba:

Y fue al comenzar la Semana Santa cuando aparecieron los programas impresos, invitando al pueblo a presenciar la llegada del primer tren, ya que en la tendida de durmientes y rieles solo emplearon arzones de mano; habiéndose calzado hasta la última hora para darle más realce a la colocación del último clavo en la vía, en el acto de la inauguración de la trascendental obra realizada [...]



Puente en el río Tuxtla, 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF

Para concluir decía: “Aunque la bienvenida al anuncio del progreso debió ser acto de extrema resonancia, el reducido pueblo asistente, por prudencia guardó la frialdad de las tumbas. El más triste colorido y el más apagado entusiasmo.” Si bien el cronista puede pecar de exagerado, es cierto que el país era presa del duelo por los recientes asesinatos de Francisco I. Madero y José María Pino Suárez. Además, la región de Los

⁴⁵ *Ibid.*, p. 11.

Tuxtles fue escenario de numerosas incursiones de rebeldes durante la lucha armada.

En poco menos de tres años, había terminado la construcción del ramal de San Andrés Tuxtla, e inmediatamente entregado, con “carácter provisional”, al Departamento de Explotación del Ferrocarril de Veracruz al Istmo para su manejo.⁴⁶ Partía de la estación Rives de la línea troncal, en el kilómetro 237, y terminaba en San Andrés Tuxtla, con una extensión de 71 kilómetros, 800 metros.

El terreno era ligeramente accidentado hasta el kilómetro 46 (río Tuxtla), y las pendientes bastantes suaves. La parte que contenía mayor número de curvas y cortes y terraplenes de mayor altura era el ramal de Cosamaloapan. El terreno era arcilloso, pero más consistente.

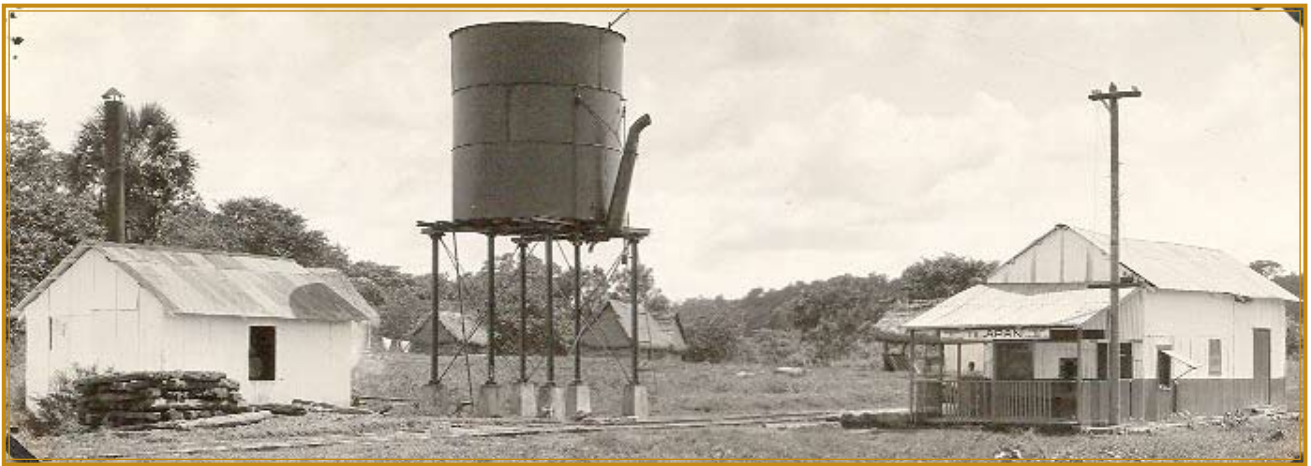
Del Río Tuxtla en adelante eran más acentuados los accidentes del terreno, era mayor el número de curvas y más altos los cortes y terraplenes. Incluso, los contratistas de los trabajos tuvieron que emplear dinamita para derribar algunos obstáculos. Las pendientes alcanzaban hasta un 2%. El terreno estaba compuesto por tobas y lavas galvanizadas de muy poca consistencia, que lo hacía muy propenso a derrumbes y asentamientos.⁴⁷



Puente sobre el río San Juan, 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF

⁴⁶ AGN, SCOP, FVI, c1, e11, l:1, c:193/140-1. Rodolfo Franco, inspector técnico de los ferrocarriles, sección vías y edificios, al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 20 de junio de 1920, p. 19.

⁴⁷ AGEV, Gobernación y Justicia, Comunicaciones, Ferrocarriles, c. 52, 1911, Exp. sin número, Letra, G. Los contratistas Mac Gavock y Borrowe fueron autorizados por el gobierno federal para que desde la ciudad de México trasladaran 115 kilogramos de pólvora y cincuenta cajas de dinamita que requerían para la rotura de piedras.



Estación, tinaco para agua, y caseta para caldera y bomba, 1930.
Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF

La vía descansaba sobre la plataforma de las dimensiones reglamentarias y carecía de balasto en toda su extensión. Los durmientes eran de madera del país en su mayor parte sin creosotar y estaban distribuidos a razón de dieciocho por riel. El derecho de vía aún no estaba totalmente adquirido y la empresa gestionaba lo conducente para complementarlo.

Con excepción de los puentes sobre los ríos San Juan, Tuxtla y Arroyo Cacahuasúchil, que eran metálicos, el primero de ellos con trabe giratoria, todos los demás estaban hechos de madera sobre pilotes con machones del mismo material. Los primeros descansaban sobre machones y estribos de concreto y eran de paso interior, menos el último que era de paso superior, y sus estructuras procedían de otros puntos de las Líneas Nacionales en donde habían sido usadas sin que, en su nueva colocación hayan sido sujetadas, a las pruebas reglamentarias. El resto de los desagües eran alcantarillas de piedra o tubos de lámina.

Entre los puntos extremos existían cuatro estaciones de bandera: Chacalapam, Laurel, Tilapam y Ohuilapam y las estaciones definitivas eran Cuatotolapan y San Andrés (edificios de piedra). El tráfico diario se hacía mediante un tren que realizaba el viaje redondo, señalado con los números 11 y 12. El tráfico entre Tilapam y San Andrés sufría constantes interrupciones, a causa de los derrumbes.⁴⁸

Después de la gélida inauguración, el funcionamiento del ramal no fue la excepción entre los construidos en la costa veracruzana, pues tuvo muchos problemas para operar durante el resto de la lucha armada. No porque fuera destruido por la dinamita

⁴⁸ AGN, SCOP, FVI, c1, e11, l:1, c:1936/140-1. Rodolfo Franco, inspector técnico de los ferrocarriles, sección vías y edificios, al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 1913, pp. 37-40.

FERROCARRIL DE VERACRUZ AL ISTMO
Ramal El Burro-San Andrés Tuxtla

	Kms.	Estaciones	Mls.		
	237	El Burro/Rives	56	Diario	
	0	El Burro/Rives	56	11 y 12	
	24	**Cuatotolapan			
	37	Chacalapam			
	43	*Laurel			
	52	Tilapam			
	61	*Ohuilapam			
	71	**San Andrés Tuxtla			Diario
	237	El Burro/Rives	56		

Fuente; AGN, SCOP, FVI, c1, e11, l:1, c:1936/140-1 y AGEV, Gobernación y Justicia, Comunicaciones, Ferrocarriles, c52, e8, IF.

de los huertistas, zapatistas, villistas o carrancistas, sino por los constantes derrumbes que ocasionaban múltiples retrasos, además de las inundaciones y los asaltos, que estuvieron a la orden del día. La frecuente interrupción de corridas se prolongaba a veces hasta por una semana.⁴⁹

Irónicamente el ferrocarril no pudo transportar todas las riquezas del cantón de Los Tuxtlas. El tabaco, principal producto exportable, estaba en franca decadencia debido a la lucha interna y a la Primera Guerra Mundial. El transporte de pasajeros era incomodo y

⁴⁹ A dos años de inaugurado, el gobierno del estado de Veracruz no había cubierto todavía las anualidades de treinta y seis mil pesos correspondiente al bienio 1914-1915, importe de la subvención que le concedió a la compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo. Pagos que no pudieron efectuarse porque las condiciones de erario estatal no lo permitieron. AGEV, Fomento, Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles, Ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1915, núm. 4, letra F.

tardado. Eso sí, prestó sus servicios a la detestable leva que Olivares puso en marcha cuando estuvo a cargo de la jefatura política (17 meses, abril de 1913-agosto de 1914). Los individuos eran llevados a la estación del ferrocarril y de allí al cuartel de Veracruz. “Para algo funesto debió servirnos el deseado transporte”, escribió el cronista Medel y Alvarado.



Atónita la población tuxtleca observa el tren presidencial a su llegada a la estación de San Andrés Tuxtla

El primer descarrilamiento del tren de pasajeros ocurrió el 26 de agosto de 1916 con motivo del ataque e incendio villista que sufrió en el kilómetro 55, lugar conocido como Ahuacapan. Murieron más de cien personas en ese percance, muchas de las cuales fueron incineradas por los alzados.

A causa de este suceso el ramal se quedó sin locomotora y carros de pasajeros desde ese día hasta el 15 de marzo de 1917.⁵⁰ Otro ataque de villista ocurrió el sábado 18 de enero de 1918 en el Kilómetro 43 cercano al puente del Cacahuasúchil muy cerca de El Laurel. El número de muertos fue alrededor de veinte, entre civiles y militares. Asimismo la estación del ferrocarril de San Andrés Tuxtla fue escenario de ataques por parte de los grupos rebeldes, pues había un destacamento militar en el edificio.⁵¹

El ramal siguió siendo protagonista de enfrentamiento entre gobierno y rebeldes durante la rebelión obregonista de 1920 y la sublevación delahuertista de 1923. No se salvó que el 7 de diciembre de 1926 el puente de hierro giratorio sobre el río San Juan fuera derribado por la impetuosa corriente debido a un fuerte temporal que la hizo crecer. Si algo agradable hay que contar del ramal es la visita con la que se vieron sorprendidos los tuxtlecos, el 3 de septiembre de 1923, al ver llegar el tren presidencial a la estación del ferrocarril. Álvaro Obregón visitó al mediodía la ciudad de San Andrés y pasó a Catemaco a rendirle culto a la virgen del Carmen.⁵²

⁵⁰ Medel y Alvarado escribió un pormenorizado relato de este percance ferroviario, pp. 91-93.

⁵¹ *Ibid.*, pp. 163 y 165.

⁵² *Ibid.*, pp. 185 y 215.



Estación de San Andrés Tuxtla, 1930. Fondo Comisión de Avalúo e Inventarios. Fototeca. CONACULTA/CNPPCF/MNFM/CEDIF