

# LA MANTA Y LA RAYA

NÚM.  
20



CIELO  
ROJO

Edy Nava

Universos sonoros en diálogo

LA MANTA  
Y LA RAYA

marzo 2026



# DE LA LLANURA SOTAVENTINA A LA SELVA TUXTECA: LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A SAN ANDRÉS TUXTLA Y EL AUGE TABACALERO \*

**LUIS ALBERTO MONTERO GARCÍA**

EL JARDÍN VERACRUZANO Y SU RIQUEZA  
AGRÍCOLA E INDUSTRIAL

El lugar llamado Tuxtlas 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. El panorama de los montes, valles, lagos, ríos y montañas que hallamos a nuestro paso es mucho más allá de todo lo que podemos imaginar. Y después de haber atravesado forestas de maderas preciosas, a la vista de una brillante cascada o pasando el vado de un caudaloso río, habremos hecho un viaje que nunca jamás podremos olvidar. En algún día no muy lejano algún ferrocarril eléctrico cruzara este hermoso país, obteniendo la fuerza motora necesaria para este efecto por medio de las majestuosas e imponentes cataratas de Eyipantla.

Con estas seductoras palabras el viajero y publicista estadounidense John R. Southorth (1900: 146) iniciaba su descripción del cantón de Los

\* Artículo publicado en *El patrimonio arqueológico, histórico y cultural veracruzano: Proyectos e investigación en el Centro INAH Veracruz*, Hernández Jiménez, Montero García y Ponce Jiménez (coord.), Secretaría de Cultura, INAH 2021.

Tuxtlas en los albores del siglo xx. Seguramente no se equivocó al reconocer la belleza del “jardín veracruzano”, pero el ferrocarril eléctrico nunca se hizo realidad en la región, condición que caracterizó a muchas de las concesiones otorgadas para que una vía herrada llegará a la ciudad de San Andrés Tuxtla. Siete de los ocho proyectos formulados entre 1878 y 1905 fueron líneas férreas con nula viabilidad ejecutoria (Montero, 2008).

En este texto abordamos la concesión de 1909 que dio origen al ramal de Los Tuxtlas, que partía de la estación Rives del Ferrocarril de Veracruz al Istmo a la cabecera cantonal de San Andrés Tuxtla.

Los trabajos del tendido de la vía iniciaron a principios de noviembre de 1910, días antes de que estallara la Revolución Mexicana, después de los seis meses de plazo con que contó la compañía para el reconocimiento y el estudio de los ramales concedidos. Simultáneamente arrancaron la construcción de los ramales del kilómetro 136 o Brisbin a San Cristóbal (pasando por la cabecera cantonal: Cosamaloapan) y de Rives a San Andrés Tuxtla. En marzo de 1913 esta ciudad celebraría la llegada de la locomotora de vapor a su vasto territorio —un año después que Cosamaloapan—, aunque no con tanto júbilo y en plena efervescencia revolucionaria.<sup>1</sup>

Las vías férreas comunicaron y atravesaron las regiones naturales e históricas del Sotavento y Los Tuxtlas en el estado de Veracruz. El primero es un término mariner, administrativo y militar que desde la época colonial define el espacio inmediatamente al sur del puerto de Veracruz. La sabana sotaventina se extiende por las tierras bajas situadas al sur del Eje Volcánico Transversal, desde el límite oriental de la cuenca del río Jamapa hasta la cuenca del Coatzacoalcos. Son tierras aluviales, es decir, de inundación. En el extremo de la llanura costera se erige el macizo volcánico denominado Los Tuxtlas, constituido por el volcán San Martín y el Ce-



Antigua estación del ferrocarril El Ramal. San Andrés Tuxtla IA, 2025.

ro del Vigía, alrededor de los cuales se sitúan las tres ciudades tuxtlecas: Santiago Tuxtla, San Andrés Tuxtla y Catemaco, municipios serranos en su mayoría, pero que comparten una fracción de sus territorios con la planicie inundable (Delgado, 2004: 16-17; González, 2010: 92-100).

Construir una vía herrada a través de la llanura sotaventina y atravesar tierras selváticas, surcadas por un sin número de corrientes de agua (para los ingenieros su principal obstáculo fueron los ríos San Juan y Tuxtla) y llenas de pendientes sinuosas, fue un logro extraordinario. Precisamente, el interés por comunicar a San Andrés Tuxtla —cuya línea férrea atravesó haciendas, ranchos y ejidos— no fue otro que el marcado *boom* que experimentó la actividad agrícola (caña de azúcar, café, arroz, frijol, maíz y vainilla), comercial y ganadera del cantón de Los Tuxtlas, gracias al cultivo y la comercialización de la aromática hoja del tabaco, donde también se explotaban maderas preciosas, de ebanistería y de construcción, plantas textiles y medicinales.

En efecto, el cultivo del tabaco atrajo un flujo de inmigrantes, principalmente cubanos y españoles. Los de la primera nacionalidad, expertos tabaqueros, arribaron a Los Tuxtlas, y otros más se diseminaron por la costa, mientras que los segundos eran contratados por la casa comercial Balsa Hermanos de Veracruz para cultivar tabaco en Valle Nacional, según el sistema empleado en Cuba. Al mismo tiempo, llegaron trabajadores del interior para realizar la dura tarea de abrir campos de cultivo y realizar las siembras respectivas (*El Correo de Sotavento*, 12 de julio y 10 de agosto de 1884 y 3 de septiembre de 1885).

Hacia el último cuarto del siglo XIX su cultivo se extendió a Ixcatlán, Valle Nacional, Usumacinta y Tuxtepec. Al mismo tiempo que aumentaron las siembras, surgieron fábricas de puros y cigarros en Acayucan, San Andrés Tuxtla, Catemaco y Veracruz. Incluso, en la propia Tlacotalpan se instaló la purería La Familia. A la par de las grandes tabaquerías había numerosas familias que se ocupaban en la elaboración

de puros y cigarros, en pequeñas cantidades, que vendían al menudeo.

En Los Tuxtlas predominaban las vegas en Comoapan, Calería, Ixhipan, Sihuapam, Matacapán, San Francisco, La Constancia, Ranchoapan, Cebollales, Laguna Encantada, Catemaco, Totoltepec, Ohuilapan, Tehuantepec, Tilaza y San Leopoldo, entre otros. A partir de entonces, San Andrés Tuxtla saltó a la fama por la bondad de su tabaco, que era requerido en los mercados nacionales y extranjeros. Desde 1878 las exportaciones en toda la República fueron en aumento, como puede verse en el cuadro 1.

Aunque no contamos con cifras de la producción tabacalera del territorio veracruzano, indudablemente la región de Los Tuxtlas —al igual que Valle Nacional (Oaxaca)— aportó gran parte de esas sumas exportables. Los fabricantes de tabacos de los Estados Unidos comenzaron a importar tabaco mexicano en el bienio 1891-1892, cuando la exportación llegó a su punto más álgido. Antes de esa fecha se enviaba preferentemente a Europa. Tenía tan buena fama el tabaco veracruzano que en la exposición de París de 1878 las casas comerciales de Madrazo y Compañía y R. Balsa y Hermano obtuvieron medallas de bronce por la calidad de la rica hoja presentada.

**Cuadro 1.** Costo monetario del tabaco mexicano exportado en el periodo 1877-1896

Años	Valor	Años	Valor
1877-1878	86,718	1887-1888	830,362
1878-1879	142,531	1888-1889	971,885
1879-1880	310,145	1889-1890	948,332
1880-1881	371,974	1890-1891	1,107,346
1881-1882	351,253	1891-1892	1,746,982
1882-1883	262,160	1892-1893	1,459,830
1883-1884	307,979	1893-1894	1,755,714
1884-1885	412,912	1894-1895	1,460,133
1885-1886	528,568	1895-1896	1,700,000
1886-1887	850,817		

Fuente: *El Correo de Sotavento*, 24 de abril de 1892 y 24 de enero de 1897.

El censo levantado en enero de 1885, durante el gobierno de Juan de la Luz Enríquez, acerca del número de habitantes en el cantón de Los Tuxtlas, las actividades a que se dedicaban sus pobladores y la proliferación de fábricas de cigarros y tabacos, refleja la importancia que adquirió el cultivo y la comercialización del tabaco. Así, tenía una población estimada de 29,942 habitantes, distribuidos de la siguiente manera: San Andrés, 15,492; Santiago, 11,695, y Catemaco, 2,755. El primero contaba con 16 congregaciones, el segundo con 13, más cuatro rancherías, y el tercero con cuatro (Blázquez, 1986: 2656-2657).

En materia de industria tenía ocho aserraderos de madera, 29 carpinterías, una cordería, tres curtidorías, 16 fábricas de aguardiente, siete de azúcar, tres de cigarros, una de hielo, siete de jabón, cinco de ladrillo y teja, 41 de panela, dos de sellos de madera, 11 fábricas de tabaco, un taller de fotografía, cinco herrerías, cinco hojalaterías, 57 hornos de cal, un laboratorio dental, 22 panaderías, ocho peluquerías y barberías, seis platerías, un relojero y 11 sastres. Además de una sombrerería, tres talabarterías, un taller de pintura, una tipografía, una velería y ocho zapaterías. Sumaban 265 establecimientos y representaban un capital de 241,060 pesos. En su mayoría la población era indígena y ascendía a 18,093; mientras que 11,666 eran mestizos. También radicaban pobladores de origen extranjero: 89 españoles, 10 franceses, cuatro italianos, seis alemanes, seis ingleses y seis estadounidenses. En cuanto a la ocupación laboral en el cantón tuxteco había 13 arrieros, 41 alfareros, 54 albañiles, 11 aguadores, 212 cocineras, 109 comerciantes, 118 carpinteros, 58 empleados, 3,480 jornaleros, 1,882 labradores, 60 panaderos, 83 pescadores, 80 sirvientes de finca de labranza, 327 tabaqueros, 93 sirvientes domésticos y 39 zapateros, entre otros. La población económicamente activa ascendía a 6,641 (Blázquez, 1986: 2599-2629).



**Figura 1.** La inmensa llanura sotaventina está conformada por dos grandes cuencas: la del Papaloapan y la del Coatzacoalcos. Por su parte, Los Tuxtlas es un complejo montañoso considerado como el extremo oriental del Eje Volcánico Transversal, a pesar de la llanura aluvial que lo separa del Eje Volcánico, como se aprecia en la parte de abajo y superior del mapa. La conducción de cargamentos a San Andrés Tuxtla era costosa y tardía, pues los caminos carreteros no existían y el tráfico por los ríos se hacía en canoas. Los viajes partiendo de la cabecera cantonal se efectuaban a caballo hasta el embarcadero de Alonso Lázaro. Detalle de la Carta del Ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1908, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (Departamento de Cartografía y Dibujo), escala 1:970 000. Fuente: Biblioteca Nacional de Antropología e Historia-Instituto Nacional de Antropología e Historia, <http://mediateca.inah.gob.mx/repositorio/islandora/object/mapa%3A325>.

Por otro lado, el perímetro de San Andrés Tuxtla representaba una franja de 80 kilómetros de largo desde el Golfo de México hasta el río San Juan, escalonándose hacia las llanuras del Sotavento. Un terreno muy quebrado aún en la ciudad; montañosa y boscosa toda la meseta que sirve de base a la sierra de San Martín. Su sistema fluvial eran las corrientes Dos Arroyos al oeste; Tejalate y Pipitzol que atravesaban la población de norte a sur, además de Otapan, Petagalapan, Siguapan y Matacapán (Medel y Alvarado: 1993: 355). Por esos motivos la cabecera cantonal continuó careciendo de caminos transitables por sus puntos convergentes (Bodegas de Otapan, Bodegas de Totoltepec, Alonso

Lázaro, Palo Herrado, El Naranjal, Montepío o Sontecomapan, cualquiera de ellas a más de cinco leguas de distancia) y siempre estuvo atendida a sus propios esfuerzos y viviendo en “tales estrecheces”. En 1893 existió un guayín para ocho pasajeros que hacía el viaje de San Andrés a Catemaco, pero apenas duró un año debido a su poca rentabilidad (Medel y Alvarado: 1993: 328-339).

La industria del transporte era muy importante por ser la más necesaria. Había carretas de alquiler, pero cada plantador tenía su propio conjunto. Para el transporte general de carga se contaba con numerosas recuas de mulas de aparejo. Llevaban cueros de res secos, frijol,

manteca de cerdo, café, algodón, pacas de tabaco y cajas con puros labrados al embarcadero de Alonso Lázaro. Hacía el tránsito sobre un camino pésimo por lo quebrado, desigual, pedregoso y con continuos barrizales, que se agrandaba en tiempos de lluvias por lo resbaladizo y pegajoso del lodo.

En esa época había carestía de artículos de consumo debido a la demora de las recuas. Por el continuo e intenso tránsito de las pesadas carretas con llantas de fierro, tiradas por pacientes bueyes, sus cortantes pezuñas descomponían los caminos. En el lapso de 30 años la construcción de los puentes de mampostería de Tepalcapan y Otapan y el de fierro de Comoapan constituyeron tres obras materiales que dieron impulso a las comunicaciones, a la economía y al progreso de la región después de 1908 (Medel y Alvarado: 1993: 361 y 507).

En resumidas cuentas, los factores actantes 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 (González, 1991: 63-64). Sin embargo, todos los productos que del interior llegaban a San Andrés y a Catemaco lo hacían por río a través de 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. Los caminos carreteros no existían y el tráfico por los ríos se hacía en canoas. La conducción de cargas a San Andrés Tuxtla era costosa y tardía. Las dificultades para viajar en el cantón no habían desaparecido, pues por no contar con camino carretero para el interior, los viajes se efectuaban a caballo has-

ta el embarcadero de Alonso Lázaro, penosos en la estación de aguas, porque el terreno era arcilloso, muy accidentado e intransitable. De Alonso Lázaro a Tlacotalpan y Alvarado había canoas y buques de vapor que pertenecían a la Compañía Mexicana de Navegación de los Ríos de Sotavento. El mayor de los obstáculos para las embarcaciones durante la época de sequía era la poca agua que acarreaban los ríos San Juan y Tesechoacán. 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 constituía un entretenimiento salvar muchos bajos de los ríos sotaventinos (*El Correo de Sotavento*, 22 de junio de 1888).

Dadas las pésimas comunicaciones que mal enlazaban a los tuxtecos con el resto del estado a principios de siglo, cualquier noticia de intento de mejorarlas era acogido con beneplácito. El rumor llegó a partir de la construcción del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico a principios del siglo XX, pues se hablaba del tendido de un ramal que partiría de La Granja o de Chiltepec rumbo a San Andrés (Medel y Alvarado: 1993: 480).

No obstante, la idea de construir un ferrocarril que llegara a Los Tuxtlas cobró mayor fuerza en 1909. Anteriormente, durante más de tres décadas se insistió en su construcción, lo cual sólo se logró hasta 1913. Se intentó el tendido por los cuatro puntos cardinales. Del este por el Golfo de México, a partir de la barra de Sontecomapan; del sur por una estación del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec; del oeste desde la margen derecha del río San Juan o de San Juan Evangelista, y del norte por Alvarado o por una estación del Ferrocarril de Veracruz al Istmo. Unas concesiones fueron solicitadas al gobierno federal y otras al gobierno de Veracruz.

En otro extenso estudio analizamos las concesiones y los contratos otorgados por el gobierno de Porfirio Díaz a las compañías ferroviarias

que intentaron comunicar a la rica comarca de Los Tuxtlas con los puertos de Veracruz y Coatzacoalcos, ya sea a partir del Ferrocarril de Veracruz al Istmo, del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec o del río San Juan, entre 1878 y 1909 (Montero, 2008).

#### DE LA LLANURA GANADERA A LA SELVA TUXTECA

En el México de finales del siglo XIX y principios del XX el gobierno porfirista había adoptado una política de gran apertura a la inversión extranjera. El crecimiento económico estuvo caracterizado por el acelerado incremento de la producción, la innovación tecnológica del proceso productivo y del sistema de transporte (ferrocarriles, tranvías, automóviles), y la participación en un mercado interno en expansión con características especulativas.

El Papaloapan veracruzano poseía una extensa red fluvial que satisfacía las necesidades del comercio, ya que el agua penetraba por todas partes y servía de vía para llegar a los sitios más apartados. No obstante, esto sólo era posible cuando los ríos, los arroyos y las lagunas contaban con suficiente líquido. Los altos costos de transportación fluvial y lo apartado de los principales centros productores de algodón, maíz, frijol, azúcar, aguardiente, tabaco, ganado y diversas frutas tropicales del puerto de Veracruz, incentivaron la idea de construir un ferrocarril que atravesara las fértiles tierras de la llanura costera y, precisamente, su funcionamiento desempeñó un papel fundamental para la colonización y la urbanización, al poner en movimiento a la sociedad y sacarla de su marcos geográficos tradicionales con gran facilidad.

En 1903 inversionistas estadounidenses concluyeron definitivamente la construcción del llamado Ferrocarril de Veracruz al Pacífico —aunque sus vías nunca llegaron hasta este océano como se pretendió en la concesión—, tanto su línea troncal Córdoba-Santa Lucrecia, con

una extensión de 327 kilómetros, como el ramal Tierra Blanca-Veracruz, con 99 kilómetros 272 metros. Entonces, las distancias se acortaron entre el centro de Veracruz, la Ciudad de México, el Istmo y el Soconusco, comunicándose así los estados de Veracruz, Oaxaca y Chiapas, pues se enlazó directamente con la frontera sur guatemalteca a través del Ferrocarril Panamericano (desde San Jerónimo, Oaxaca, estación del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, hasta Tapachula, Chiapas); los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, a través del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en la estación de Santa Lucrecia; con el Altiplano Central por medio del Ferrocarril Mexicano (estación de Córdoba), y con la ciudad de Veracruz, a través de su ramal Tierra Blanca, puerto donde confluía con los ferrocarriles Mexicano, Interoceánico (Xalapa) y Alvarado. Además, en las estaciones de El Hule y Pérez se conectaba con los vapores de la Compañía de Navegación de los Ríos de Sotavento, y en la de Juanita, con las diligencias de San Juan Evangelista.

Cosamaloapan y San Andrés Tuxtla también serían beneficiadas con el tendido de vías en sus cantones. A 10 años de haberse abierto al tráfico comercial y público el Ferrocarril de Veracruz al Istmo —llamado así a partir de 1908—, ambas ciudades celebrarían de manera particular la llegada de las locomotoras de vapor a su vasto territorio. En plena efervescencia revolucionaria, los ramales Brisbin al ingenio San Cristóbal (hoy Tres Valles a Carlos A. Carrillo) y Rives (hoy Juan Rodríguez Clara) a San Andrés Tuxtla se unirían a la red ferroviaria del país (Montero, 2012).

Vecinos de Cerro Colorado y San Isidro, pertenecientes al 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 hubieran de conectar dichos puntos con la línea troncal (Montero, 2005).

El 24 noviembre de 1909 el gobierno de Porfirio Díaz aprobó el proyecto de la construcción de ambos ramales. En él se autorizaba al Ferrocarril de Veracruz al Istmo la construcción y la explotación de tres ramales en Veracruz: uno que, partiendo de la estación Rives, llegara a San Andrés Tuxtla; otro que, iniciando en el kilómetro 136, terminara en Cerro Colorado, y un último que, arrancando en este mismo punto, concluyera en San Isidro, sobre el río Tonto (*Diario Oficial de la Federación*, 30 de noviembre de 1909).<sup>2</sup> A su vez, la compañía celebró otro contrato con el gobierno del estado de Veracruz el 16 de junio de 1910, mediante el cual se le concedía un subsidio de 3,000 pesos por cada kilómetro construido del ramal de Rives a San Andrés Tuxtla, por lo cual la suma ascendió a 210,000 pesos por los 70 kilómetros que comprendía el trazo de la línea. El pago se haría efectivo en anualidades de 36,000 pesos a partir del año siguiente a la inauguración del ramal (*Periódico Oficial del Estado de Veracruz*, 2 de julio de 1910).<sup>3</sup>

Los trabajos del tendido de la vía iniciaron a principios de noviembre de 1910, días antes de que estallara la Revolución mexicana. Simultáneamente, 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 empresa estadounidense Cuatrotolapan Sugar Company ofreció 50 000 dólares para su construcción, además de la faja de terreno que ocuparía de la hacienda y la madera aprovechable para durmientes que hubiera ahí, con el único propósito de que la vía pasara muy cerca del ingenio por medio de una estación

(*El Dictamen*, 2 de abril de 1910). Aun cuando esta noticia circuló en el principal periódico del estado, los tuxtecos seguramente creyeron que el proyecto de un ferrocarril en su territorio era una noticia más de las tantas anunciadas años atrás. En mayo de 1910 la compañía mandó por su exclusiva cuenta a ingenieros a que exploraran los terrenos por donde pasaría la vía. Seis meses después “dos pesados trenes de trabajo con más de 200 hombres y herramienta apropiada llegaron a la estación de Rives y, al día siguiente, iniciaron los trabajos de terracería” (León Medel y Alvarado, 1993: 509).

El primer tramo que entró en funcionamiento fue de Rives a la margen izquierda del río San Juan. Eran más de 20 kilómetros de vía tendidos en menos de seis meses. Sobre su margen derecha estaba el ingenio de la Cuatrotolapan, que de inmediato empezó a sacar la producción de azúcar en canoas hasta la margen opuesta para subirla a los carros del ferrocarril. Ahí se detuvieron los trabajos en abril de 1911, pues para salvar el obstáculo de la impetuosa corriente se construyó un puente metálico con trabe giratoria. Pero mucho antes se montó otro provisional para el paso del tren de trabajo, por lo que el tendido demoró cerca de un año para llegar al río de Chacalapan, donde también se necesitó otro igual, lo mismo que en el de Matzumiapan (León Medel y Alvarado, 1993, t. 2: 10-11).

A principios de abril de 1912, la colocación de rieles llegó hasta el poblado de Tilapan, que más tarde pasó a ser una estación, punto en que el tren mixto (trabajo y pasajeros) arrastraba dos carros con pasaje hasta la 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 todavía era 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. A mediados de ese

año los trabajos del tendido fueron lentos debido a las intensas lluvias que cayeron en la región. Ya sólo separaban a ambas poblaciones 20 kilómetros, pero los copiosos aguaceros y el terreno arcilloso ocasionaron que se empleará todo un año para terminarlo (León Medel y Alvarado, 1993, t. 1: 549-550).

#### Y LA MÁQUINA DE VAPOR ASCENDIÓ HACIA LA ESCARPADA SELVA TUXTECA

Por fin, el domingo 16 de marzo de 1913 arribó la tan esperada máquina de vapor al corazón de Los Tuxtlas. Pero como si se tratara de un hecho irónico, la tan acariciada llegada del ferrocarril no pudo sino concluirse en una época en que era poco propicia para los festejos. Los seguidores del huertismo gobernaban la ciudad y el jefe político del cantón era Alberto Olivares. El cronista Medel y Alvarado escribió 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” (1993, t. 2: 11).

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 [sic] sólo emplearon armos 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...

Concluía: “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” (Medel y Alvarado, 1993, t. 2: 11). 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 Tuxtlas fue escenario de numerosas incursiones de rebeldes durante la lucha armada.

En poco menos de tres años la construcción del ramal de San Andrés Tuxtla había sido terminado e inmediatamente fue entregado con “carácter provisional” al Departamento de Explotación del Ferrocarril de Veracruz al Istmo para su manejo (AGN, SCOP, Ferrocarril de Veracruz al Istmo, caja 1, exp. 11, legajo 1, carpeta 193/140-1).<sup>4</sup> Partía de la estación Rives (posteriormente llamada El Burro) de la línea troncal, en el kilómetro 237, y terminaba en San Andrés Tuxtla, con una extensión de 71 kilómetros y 800 metros. El terreno era ligeramente accidentado hasta el kilómetro 46 (río Tuxtla) —las pendientes eran bastantes suaves—, distancia que contenía mayor número de curvas, y cortes y terraplenes de mayor altura que en el ramal de Cosamaloapan. El terreno era arcilloso, pero más consistente. Del río Tuxtla en adelante los accidentes del terreno eran más acentuados y también era mayor el número de curvas y más altos los cortes y los terraplenes. Incluso, los contratistas de los trabajos tuvieron que emplear dinamita para derribar algunos obstáculos. Las pendientes alcanzaban hasta 2%. El terreno estaba compuesto por tobas y lavas galvanizadas de muy poca consistencia, que lo hacían muy propenso a derrumbes y a asentamientos (AGEV, Gobernación y Justicia, Comunicaciones, Ferrocarriles, c. 52, 1911, exp. s. n., letra G).<sup>5</sup>

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 (se impregnaban de creosota para que no se pudrieran) y estaban distribuidos a razón de 18 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 inferior, menos el último, que era de paso superior, y sus estructuras procedían de otros puntos de las Líneas Nacionales, donde habían sido usadas sin que en su nueva colocación hubiesen sido sometidas 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: Chacalapan, Laurel, Tilapam y Ohuilapan, y estaciones definitivas eran Cuatotolapan y San Andrés (edificios de piedra). El tráfico se hacía diariamente por medio de un tren que realizaba el viaje redondo, señalado con los números 11 y 12 (véase cuadro 2 y figura 1). El tráfico entre Tilapam y San Andrés sufría constantes interrupciones por causa de los derrumbes (AGN, SCOP, Ferrocarril de Veracruz al Istmo, caja 1, exp. 11, legajo 1, carpeta 1936/140-1).<sup>6</sup>

Al conocerse 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 de 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 de mercancías, con la facultad de prolongarla hasta Catemaco. A pesar de que el gobierno estatal presentó a los

**Cuadro 2.** Estaciones del Ferrocarril de Veracruz al Istmo y del ramal Rives-San Andrés Tuxtla

Km	Estaciones	Mls.	
0	A Córdoba o Veracruz		
	§ <i>Tierra Blanca</i>		
93	§ <i>Tierra Blanca</i>	146	
103	San José	139	
106	Vista Hermosa	138	
109	Los Changos	136	
117	Hato Quemado	131	
121	Los Naranjos	128	
128	Loma San Juan	124	
144	A San Cristóbal	114	Diario
	§ <i>Brisbin/Tres Valles</i>		
146	El Hule	113	
158	Fuentevilla	105	
166	Obispo	100	
172	Agua Fría	96	
183	Carmen	90	
200	Pérez	79	
209	Lagos	74	
220	Isla	67	
227	Barranca	62	
237	§ <i>El Burro/Rives</i>	56	Diario
0	<i>El Burro/Rives</i>	56	11 y 12
24	**Cuatotolapan		
37	Chacalapan		
43	* Laurel		
52	Tilapan		
61	* Ohuilapan		
71	** <i>San Andrés Tuxtla</i>		Diario
237	<i>El Burro/Rives</i>	56	
327	A Santa Lucrecia		

§ Estaciones de enlace.

\* Estaciones construidas de madera y lámina.

\*\* Estaciones definitivas (cal y canto).

Fuente: AGN, SCOP, Ferrocarril de Veracruz al Istmo, caja 1, exp. 11, l: 1, carpeta 1936/140-1, y AGEV, Gobernación y Justicia, Comunicaciones, Ferrocarriles, caja 52, exp. 8, letra F, Ferrocarril de Veracruz al Pacífico.

concesionarios el proyecto del contrato, “las circunstancias anormales” en que entró el país en noviembre de 1910 hizo que el asunto se paralizara. En 1913 M. Pastor Artigas intentó retomar la solicitud, pero no tuvo éxito. El contexto político existente entre ambas solicitudes había cambiado en menos de cuatro años (AGEV,

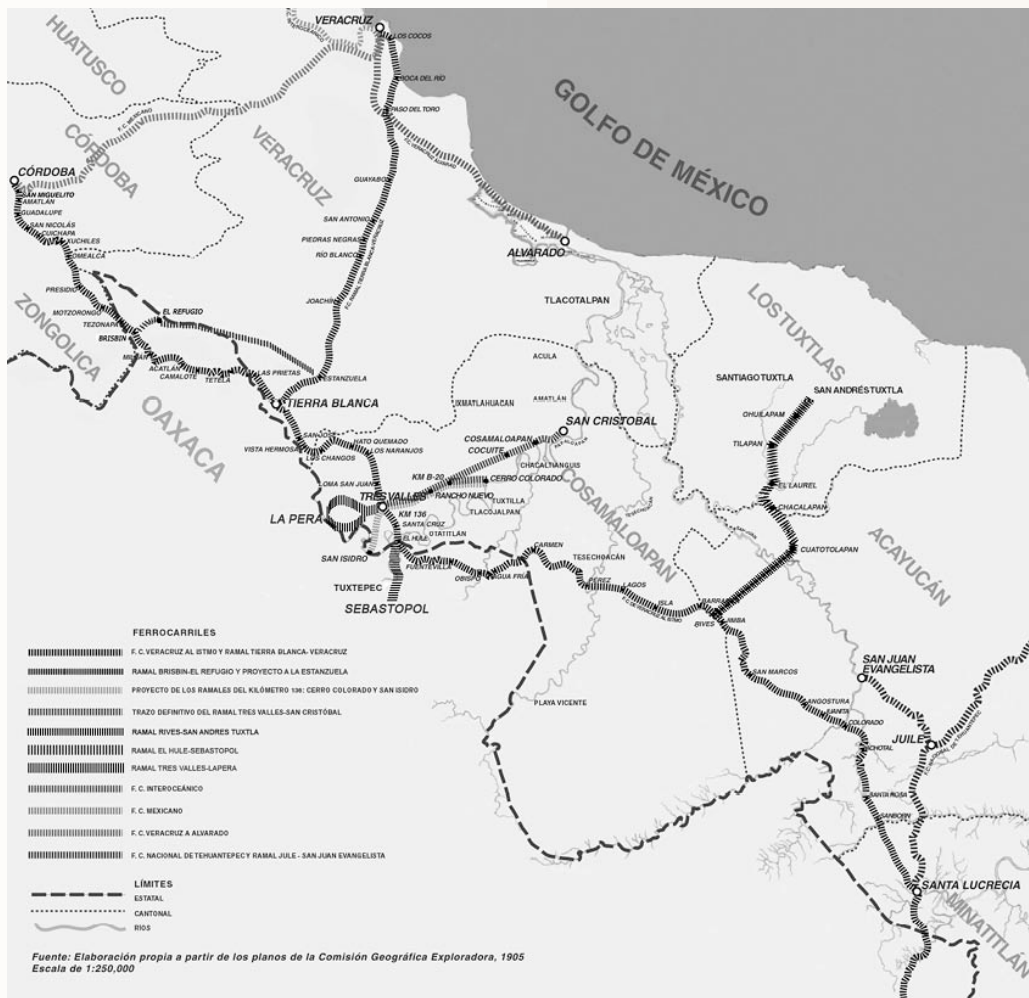


Figura 2. Por fin, en 1913 la ciudad de San Andrés Tuxtla se integró al sistema ferroviario mexicano, en plena lucha armada. Una vez en Rives, sus habitantes podían dirigirse a Tierra Blanca y de ahí continuar su viaje a Córdoba, donde podrían abordar el Ferrocarril Mexicano para llegar a la Ciudad de México o, en su caso, transbordar para tomar el ramal que los conduciría al puerto de Veracruz. Hacia el sur podían llegar a Santa Lucrecia, donde esperaban el arribo del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, ya sea en dirección al puerto de Coatzacoalcos (Golfo de México) o al de Salina Cruz (Océano Pacífico). Otra opción era arribar a Tres Valles y abordar el ramal que se dirigía a Cosamaloapan. Fuente: elaboración propia a partir de los planos de la Comisión Geográfica Exploradora, escala 1:250 000, 1905, Archivo General de Veracruz.

Fomento, Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles, Ferrocarril de Ranchoapan a San Andrés Tuxtla, 1913, núm. 4, letra F). Entonces, San Andrés Tuxtla fue de las únicas cabeceras cantonales de Veracruz que, a pesar de contar con una estación ferroviaria en las goteras de su municipio, jamás tuvo un tranvía urbano que la conectaría con ella.

A dos años de inaugurado, el gobierno de Veracruz todavía no había cubierto las anualidades de 36,000 pesos correspondientes 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 del erario estatal no lo permitieron (AGEV, Fomento, Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles, Ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1915, núm. 4, letra F).

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 de huertistas, zapatistas villis-

tas o carrancistas; simplemente, los retrasos por derrumbes, inundaciones y asaltos estuvieron a la orden del día. La frecuente interrupción de corridas a veces se prolongaba hasta una semana.

#### CONSIDERACIONES FINALES

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 Segunda Guerra Mundial. El transporte de pasajeros era incómodo y tardado. Eso sí, prestó sus servicios a la detestable leva que Olivares implementó 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 (1993, t. 2: 90).

Además, a dos años de inaugurado el ramal, el gobierno de Veracruz todavía no había cubierto las anualidades de 36 000 pesos correspondientes al bienio 1914-1915, importe de la subvención que le concedió a la compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo.

El ramal fue un poderoso imán que atrajo a un sinnúmero de pobladores a lo largo de su vía. Destacaron por su importancia las estaciones de Rives (El Burro) y Cuatotolapan. La primera era un punto de empalme con el Ferrocarril de Veracruz al Istmo y de su ramal, que antes de su construcción era conocido como Nopalapan, congregación que perteneció a la hacienda del mismo nombre. Aunque su crecimiento demográfico fue lento, debido a que la ganadería era la actividad económica por excelencia, la creación del municipio de Juan Rodríguez Clara ocurrió hasta diciembre de 1960, segregándose de San Juan Evangelista.

De igual modo, gracias a la existencia del ingenio de Cuatotolapan, empresa azucarera que

reactivó económicamente la región, fueron sus propietarios los impulsores de la creación del municipio de Hueyapan de Ocampo en 1923, que se formó de las congregaciones de Cuatotolapan, El Coyal, Corral Nuevo, Santa Catarina de Jara y Los Mangos, las cuales se segregaron de Acayucan. No fue nada fácil lograrlo, pues los acayuqueños se habían opuesto al proyecto desde finales del siglo XIX.

#### BIBLIOGRAFÍA

- Blázquez, C. (1986). *Estado de Veracruz. Informes de sus gobernadores 1826-1986*, t. V, Gobierno del Estado de Veracruz, México.
- Delgado C., A. (2004), *Historia, cultura e identidad en el Sotavento*, Culturas Populares de México-Coahuila, México.
- González M., J. (2010). “Paisajes culturales: siglos XVI al XXI”, en Enrique Florescano y Juan Ortiz Escamilla (coords.), *Atlas del patrimonio natural, histórico y cultural de Veracruz*, t. II, Patrimonio histórico, Gobierno del Estado de Veracruz/Universidad Veracruzana, México, pp. 65-116.
- González S., J. (1991). *Los Tuxtlas. Veracruz: imágenes de su historia*, Gobierno del Estado de Veracruz, México.
- Medel y Alvarado, L. (1993). *Historia de San Andrés Tuxtla (1525-1975)*, 2 tomos, edición facsimilar, Gobierno del Estado de Veracruz, Xalapa, México.
- Montero G., L. A. (2012). “La construcción del ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1880-1930”, en F. J. García Aguirre (coord.), *Historia económica de Veracruz. Miradas múltiples*, Universidad Veracruzana, Xalapa, México, pp. 125-143.
- \_\_\_ (2008), “Concesiones y construcción del ramal ferroviario estación Rives a San Andrés Tuxtla del Ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1878-1927”, *Mirada Ferroviaria*, revista digital, tercera época, núm. 6, septiembre-diciembre, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Puebla, pp. 29-40. Recuperado de [http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada\\_feroviaria\\_6\\_digital.pdf](http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada_feroviaria_6_digital.pdf).
- \_\_\_ (2005), “La construcción del ramal ferroviario Tres Valles-San Cristóbal en Cosamaloapan



Estación de ferrocarril Cuatrotolapan. F. García Ranz, 2010.

(1909-1913)”, en L. A. Montero García y J. Velasco Toro (coords.), *Economía y espacio en el Papaloapan veracruzano, siglos XVII-XX*, Gobierno del Estado de Veracruz, Xalapa, México, pp. 93-127.

Southworth, J. R. (2005), *Veracruz ilustrado. El estado de Veracruz Llave: su historia, agricultura, comercio e industrias*, en inglés y en español, publicado con la autorización del gobierno del estado, Liverpool, Blake & Mackenzie Printers, 1900, Xalapa, México (edición facsimilar: Gobierno del Estado de Veracruz).

#### HEMEROGRAFÍA

*Diario Oficial de la de la Federación, 1909.*

*El Correo de Sotavento, 1884-1885, 1892-1897.*

*El Dictamen, 1910.*

*Periódico Oficial del Estado de Veracruz, 1910.*

#### NOTAS

1 Esta investigación está basada en fuentes primarias como el Archivo General de la Nación (AGN): Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), el Archivo General del Estado de Veracruz (AGEV): Fomento y Gobernación, y el Registro Público de la Propiedad de los cantones de Los Tuxtlas y Acayucan (RPP). Además, se consultó la prensa de la región: *El*

*Correo de Sotavento* (editado en Tlacotalpan) y *El Dictamen* (cuya sede era el puerto jarocho).

2 Leandro Fernández, secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el licenciado Luis Riba, en la de la Compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo, firmaron el contrato que autorizaba a la Compañía del Ferrocarril de Veracruz al Istmo la construcción de tres ramales en Veracruz (*Diario Oficial de la Federación*, 30 de noviembre de 1909).

3 El contrato fue firmado por Teodoro A. Dehesa y Luis Riba.

4 Rodolfo Franco, inspector técnico de los ferrocarriles, sección vías y edificios, al secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 20 de junio de 1920.

5 Los contratistas MacGavock y Borrowe fueron autorizados por el gobierno federal para que desde la Ciudad de México trasladaran 115 kilogramos de pólvora y 50 cajas de dinamita que requerían para la rotura de piedras.

6 Rodolfo Franco, inspector técnico de los ferrocarriles, sección vías y edificios, al secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 1913.

