



EL ESPLENDOR DEL *tren* A *Papaloapan*

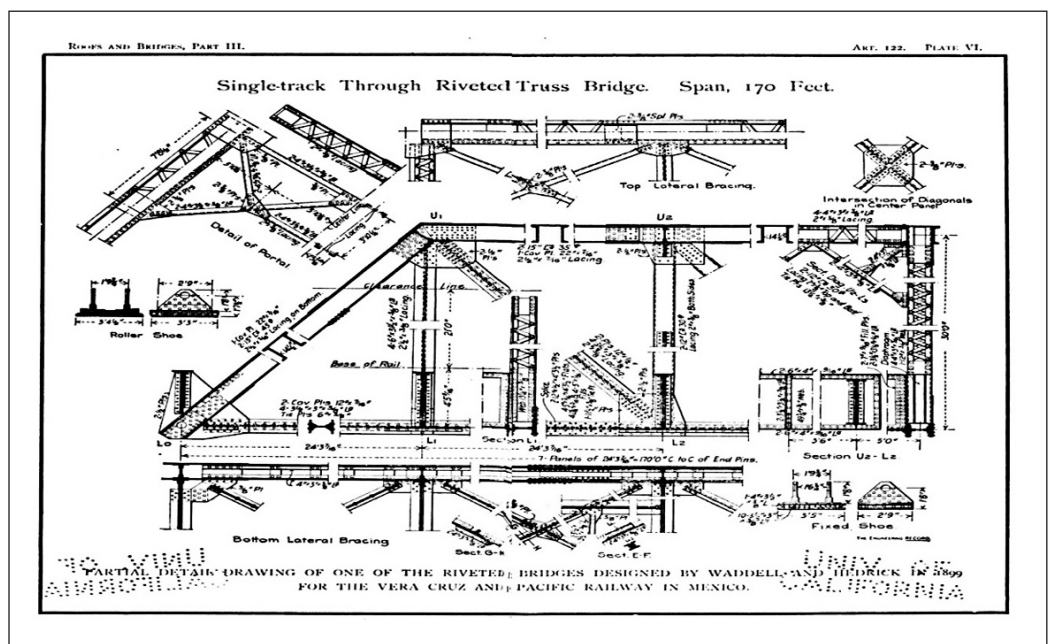
El ferrocarril motorizó hace más de un siglo la prosperidad económica veracruzana, alcanzando lo que hoy se conoce como la baja cuenca del Papaloapan, asentada en la agricultura y ganadería. Sólo la apuesta por el transporte automotriz lo dejaría relegado.

En las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX, México empezó a desplazarse sobre rieles y ruedas de acero. El porfiriato abrió puertas a la inversión extranjera buscando mejorar la infraestructura del país, situación que auguraba su modernización. Antes del estallido de la revolución contaba aproximadamente con 20 000 kilómetros de líneas ferroviarias.

Durante ese periodo se construyó una línea de Córdoba a Jesús Carranza, Veracruz que, además de conectar mediante un ramal la estación de Tierra Blanca con el puerto, incluyó algunas estaciones de las colindancias con Oaxaca. Más tarde, cuando el gobierno mexicano obtuvo el control de las concesiones extranjeras y creó Ferrocarriles Nacionales de México, dicha línea sería incorporada como parte de la ruta Veracruz-Istmo, conocida como la Línea G, habiéndose realizado su construcción entre 1899 y 1903. La construcción del puente ferroviario sobre el río Papaloapan estuvo contemplado dentro de dicha línea y se sabe que fue el 28 de julio de 1899 cuando se publicó la adjudicación del contrato para la construcción de todos los puentes del

i
F.C. de Veracruz al Pacífico - Puen-
te de "El Hule" visto de frente, ca.
1910. Biblioteca DeGolyer, Uni-
versidad Metodista del Sur, Flickr
commons.

ii
Dibujo de detalle parcial de uno
de los puentes remachados dise-
ñados por Waddell y Hedrick en
1899 para el ferrocarril Vera Cruz
y pacífico en México, ca. 1902.
Universidad de California.





ferrocarril de Veracruz al Pacífico, a la firma Wadell & Hedrick, de Kansas City, Missouri (E. U).

El diseño del puente Papaloapan fue definido entre 1899 y principios de 1900. A finales de este último año los trabajos de construcción habían llegado a la orilla del río. Fue necesario construir un puente provisional para el cruce de

en el mes de noviembre de 1901 con el fin de tenerlo funcionando antes de la temporada de lluvias del año siguiente. Para mediados de 1902 se tenían construidos siete pilares con base de concreto, dos de ellos en tierra como extremos en cada una de las orillas y los cinco restantes en el lecho del río, incluso entre uno y otro pilar por encima de estos estaban ya colocadas la estructura con vigas de acero; pero aún faltaba concluir el pilar de base circular, después conocido popularmente como la “pilastra redonda”, pilar cuya función sería de pivote giratorio para separar la estructura superior y permitir el tránsito de barcas u otro tipo de transporte fluvial necesario principalmente para el comercio de entonces. En tanto que la base que sostendría el engranaje circular no se completara, tampoco se podía colocar el armazón superior de hierro y menos aún conectar todos los tramos que logran salvar la barrera hídrica del Papaloapan.

Aunado al avance en el tendido de la línea férrea, el funcionamiento de una parte de la vía de comunicación era un hecho desde diciembre de 1900 con la corrida del tren entre Córdoba y la estación El Hule –más tarde sería llamada Papaloapan–. Pero era preciso terminar el puente a fin de agregar un mayor alcance al recorrido. Condiciones climáticas adversas a los trabajos de

En el naciente siglo xx la producción agrícola (plantaciones de tabaco, cacao, plátano, hule, algodón, caña y café) y ganadera (bovinos, preferentemente) de la región, incitaron el arribo de la ruta ferroviaria y a la creación de nuevos centros poblacionales.

la avanzada del proyecto e iniciar los trabajos del puente permanente. Para marzo de 1901 se podía cruzar ya el río de manera provisional, continuando el tendido de las vías unos diez kilómetros más adelante. La construcción de la colosal estructura férrea, tal y como se ha conocido en el transcurso de más de un siglo, al parecer inició

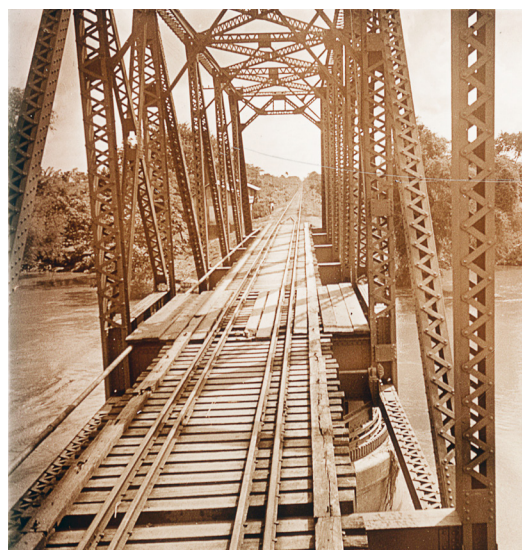
construcción, propias de la región en la temporada de lluvias, parecían postergar indefinidamente la conclusión del puente. En el lapso entre junio y julio de 1902 la inclemencia del tiempo dejó el trabajo acéfalo. Para principios de agosto del mismo año, con el mando del ingeniero Dennis W. Hedrick se retomaron los trabajos bajo el compromiso de concluir la obra y dar vía libre al tren para inicios de noviembre de ese mismo año, sin considerar que aún faltaba mucha lluvia veraniega por bajar en el cauce del río de las Mariposas. Este reto nada sencillo fue cumplido a cabalidad.

EL TREN DE LA ESPERANZA

Como en gran parte del país, el arribo del ferrocarril marcó la llegada de la modernidad abriendo paso al transporte de mercancías y personas, e impulsando la producción regional. Para ese entonces y desde tiempos del dominio español en la cuenca del Papaloapan gran parte del traslado de mercancías y personas era vía fluvial. Su posición entre la llamada “tierra caliente”, de la vertiente del Golfo de México, y la “tierra fría”, en la Meseta Central y la zona montañosa de Oaxaca, facilitaba el trasiego comercial. Poco más de tres siglos dieron cuenta del desarrollo, tanto hacia el interior como al exterior del territorio a las orillas del bien llamado río de las Mariposas, cuando la revolución industrial empujó los cambios tecnológicos y la modernidad conllevó a la aceleración de la vida.

En el naciente siglo xx la producción agrícola (plantaciones de tabaco, cacao, plátano, hule, algodón, caña y café) y ganadera (bovinos, preferentemente) de la región, incitaron el arribo de la ruta ferroviaria y a la creación de nuevos centros poblacionales en los que confluyeron españoles, cubanos y alemanes. La rica producción regional, junto al río y la estación ferroviaria que llevaba su nombre, se serviría del ferrocarril para las operaciones mercantiles.

La confluencia entre la mercancía transportada por el río y el ferrocarril permitió darle mayor rapidez. El nuevo puente no fue obstáculo para las barcazas, lanchones y chalanes que navegaban el cauce y se detenían en las inmediaciones de El Hule para el embarque o desembarque, y posterior conexión con el ferrocarril. Mucho era lo que se transportaba desde el puerto de Veracruz, Córdoba, Puebla, México y otras partes del país. Tristemente, también se aprovechaba para el tráfico de personas que sostenía la “contrata”



iii

C. B. Waite, *Río Papaloapan. Paso Real, cerca de Tuxtepec*, ca. 1905. Archivo General de la Nación, fondo Propiedad Artística y Literaria, PAL/5905.

iv

Ignacio Avilés, *Puente sobre el Papaloapan*, fotografía estereoscópica, ca. 1935. Archivo General de la Nación, fondo Ignacio Avilés, IAV/S502/07994.

v

Ignacio Avilés, *Puente sobre el Papaloapan*, fotografía estereoscópica, ca. 1935. Archivo General de la Nación, fondo Ignacio Avilés, IAV/S502/07995.

de Valle Nacional; así lo relata J. Kenneth Turner en su *México bárbaro*.

La incorporación del plátano roatán a la actividad productiva, hacia 1908, significó el crecimiento de la población de El Hule. La demanda de trabajadores fue factor determinante para la llegada y asentamiento de personas que se requerían para la construcción y mantenimiento del puente: contratistas, remachadores, pintores, albañiles, peones y muchos más. También llegaron quienes con visión económica vislumbraban un importante espacio de prosperidad; comerciantes turcos, españoles, cubanos y de otras procedencias.

En 1910 se declara la revolución contra Porfirio Díaz, pero no afectó a la producción de plátano que seguía creciendo. Para 1914 salían de esta estación dos o tres carros diarios con destino a la ciudad de México, cifra que fue incrementando ante la promoción mercantil impulsada por la Cámara de Comercio de Tuxtepec.

Para 1923 se estableció el comercio formal con el mercado estadounidense. Compañías como United Fruit Distributors, Cuyamel Fruit Company y Di Giorgio Fruit Corporation sentaron instalaciones en varios puntos de la región, incluido El Hule, e incrementaron la producción y comercio del plátano, y con ello una mayor demanda de mano de obra. El sector asalariado constituido por estibadores, cargadores, peones, checadores, jornaleros y otros más era tal que tuvieron que organizarse laboralmente y, para 1924, se crea allí la Liga de Resistencia y Defensa Social, más tarde la Federación de Obreros y Campesinos de Papaloa-

vi

Barcos nativos, río Papaloapan, fotografía estereoscópica, ca. 1906. Biblioteca del Congreso, Washington, D.C., EUA.

vii

C. B. Waite, El puente del río Papaloapan F. C. V. at R., ca. 1905. Archivo General de la Nación, fondo Propiedad Artística y Literaria, PAL/5608.



pan y Oaxaca y el sindicato Guillermo Lira cuyos dirigentes llevaron a sus trabajadores a la primera huelga municipal.

En los años siguientes la salida de carros desde la estación de El Hule aumentó de manera considerable. Para 1928 alcanzó un récord de 44 662 carros para transportar casi 50 000 toneladas de plátano. El tren de carga implicaba espacios de almacenamiento, mano de obra y los servicios para satisfacer las necesidades básicas del personal.

El transporte de pasajeros ferroviario implicó la necesidad de hospedaje, comida, vehículos para la conexión con otros sitios cercanos, así como diversión y entretenimiento. Para 1926 la nueva población de El Hule tenía registrado ante la cámara de comercio tuxtepecana los servicios de una fábrica de hielo, una planta eléctrica, comerciantes varios de mercería y abarrotes, servicio de transporte por el río y varios productores de plátano, entre otros.

Diez años después de concluida la revolución mexicana, en 1930, la producción de roatán alcanzó su tope más alto, simultáneamente la reforma agraria iniciaba el reparto de tierras. Al transcurso de esta década los ideales revolucionarios cobraron fuerza y la clase trabajadora empezó a demandar la tierra de las grandes haciendas, así sucedió con El Hule. A pesar de los inconvenientes laborales de los grupos sindicalizados, las políticas agrarias y la incipiente aparición de plagas en las plantaciones bananeras la exportación del plátano continuó hasta 1939, siendo 1940 cuando las compañías bananeras internacionales con sus capitales salieron de la región impactando con dureza en la economía local. El grupo asalariado quedó sin trabajo, en tanto los productores y comerciantes plataneros buscaban maneras de salir adelante; contando con las condiciones generadas en el auge platanoero, entre ellas el ferrocarril y las rutas de transportes abiertas, la vida siguió fluyendo. La aparición del nuevo régimen de la tierra al constituir los ejidos y la pequeña propiedad trajo consigo a Papaloapan otros modos de vida.

El tren, que seguía llevando y trayendo pasajeros y mercancías, fue consolidando su



El declive del servicio ferroviario, sin embargo, no pudo evitarse. Cuando las carreteras se abrieron, el transporte fue más rápido y el servicio ferroviario quedó a la saga.

importancia e infiltrándose en la vida cotidiana de la población. Muchas familias lo tenían como principal fuente de ingreso con la venta al menudeo junto a las vías de diversos productos locales para el pasaje de las formaciones ferroviarias.

El área cultural también se nutría con el paso del tren. Las noticias nacionales e internacionales se recibían a través de publicaciones gráficas: *Excelsior*, *El Dictamen*, *Siempre*, *Esto* y revistas de entretenimiento. La comunicación fluía con el transporte del correo y el exprés, además del ir y venir de personas hacia puntos importantes. Para el esparcimiento y festividades el

tren intervenía en el traslado de músicos y sus instrumentos, así como deportistas o los participantes de la gran festividad del Cristo Negro de Otatitlán, Veracruz, comunidad cercana a Papaloapan, y que se celebraba los 3 de mayo. Esto implicaba alrededor de diez días de afluencia de peregrinos procedentes de la zona serrana de Orizaba, Córdoba y colindancias con Puebla, las regiones mazateca y chinanteca de Oaxaca, y de los Tuxtlas e Istmo en Veracruz.

Por muchos años las líneas ferroviarias que diario cruzaban por Papaloapan fueron: el Pollero, con la ruta Veracruz puerto-Medias Aguas, y el Centroamericano, con ruta Veracruz puerto-Tehuantepec. En las últimas décadas del siglo xx se incorporó el Meridano, con la ruta México-Mérida. Todo ello hacía un total de seis paradas de trenes en distintos horarios. También estaban los trenes de carga que fueron determinantes en el desarrollo de la industria regional pues el transporte de insumos y productos se concentraba en esta estación. El ferrocarril desde su irrupción en la región fue fundamental para trasladar la producción agrícola y ya en la década de los años 1950 cobró auge con los productos de las factorías que se establecieron en la zona: la fábrica de Papel Tuxtepec, el Ingenio Adolfo López Mateos y desde 1979 la planta cervecera del Tró-

pico que aún mueve por este medio parte de materia prima y productos para comercializar.

El declive del servicio ferroviario, sin embargo, no pudo evitarse. Cuando las carreteras se abrieron, el transporte fue más rápido y el servicio ferroviario quedó a la saga. Al iniciar 1960 el puente carretero de Papaloapan con su caseta de cobro número 28 se construyó a escasa distancia del sexagenario puente del ferrocarril. El servicio de transporte carretero en las inmediaciones del pueblo ganó poco a poco usuarios: líneas de autobuses pasajeros, comercio de carga mercantil del norte o centro del país hacia el sur y viceversa, incremento de los automóviles de uso familiar y sobre todo la tendencia a eficientar el tiempo y la distancia, hizo pasar de próspero a decadente el servicio de Ferrocarriles Nacionales de México. De las décadas de los años 1960 hasta la de los 1980, el gobierno de México continuó financiándolo, se impulsó nuevamente al servicio de pasajeros, se pasó del uso de máquinas de vapor a diésel y en general se mejoró el servicio, pero los problemas al interior y la baja en el transporte de pasajeros y de carga apuntaban hacia el fin.

El 2 de marzo de 1995, el Diario Oficial de la Federación publicó el decreto del cierre del ramal ferroviario y en mayo de ese mismo año se promulgó la Ley Reglamentaria del Servicio



1889. El Puente del Río Papaloapan. V.C.

Waite Photo.



viii

C. B. Waite, *El puente del río Papaloapan, V. C., ca. 1905*. Archivo General de la Nación, fondo Propiedad Artística y Literaria, PAL/5585.

ix

Puente Papaloapan en la frontera entre Veracruz y Oaxaca, cerca del cruce de las carreteras 145 y 175, México, 2014. Fotografía de Alejandro Linares García, Wikimedia commons.

Ferrovionario. Ferrocarriles Nacionales de México, empresa que operaba la mayoría de los servicios de trenes de pasajeros, finalizó sus operaciones en 1997.

En la estación Papaloapan, el personal operativo encargado del movimiento del ramal y el flujo de trenes quedó circunscrito al servicio de carga, las vías alternas para dar paso simultáneamente a dos o tres trenes cayeron en desuso, algunos tramos fueron levantados, otros se llenaron de maleza e incluso parte de sus inmediaciones fueron usadas para la construcción de algunas viviendas.

Hoy, cinco lustros después de que el tren de pasajeros fuera quitado, sólo queda la nostalgia de aquellos buenos tiempos.

PARA SABER MÁS

“Construcción del puente del ferrocarril sobre el Papaloapan”, Veracruz antiguo, 2010, en <https://goo.su/OOMbM>

GARCÍA HERNÁNDEZ, TOMÁS. *Tuxtepec ante la historia*, México, Unidad Regional de Tuxtepec y Club Rotario de Tuxtepec, 1989, en <https://goo.su/6u6qvoO>

SIGÜENZA OROZCO, SALVADOR, *El oro verde en la cuenca baja del Papaloapan*. Auge, 2011, “Papaloapan. Imágenes de una Identidad”, en <https://goo.su/xiA1>