

CRUCE DE CAMINOS

El Ferrocarril de Córdoba a Huatusco (“Huatusquito”). Ramal del Ferrocarril Mexicano

The Railroad from Córdoba to Huatusco (“Huatusquito”). Branch of the Mexican Railroad

Roberto Nava Cabrera¹

Resumen

En 1 de enero del 2023, se celebra el 150 aniversario de la inauguración del Ferrocarril Mexicano, la primera línea ferroviaria que unió la Ciudad de México con la ciudad de Veracruz. Por tal motivo, haremos un breve recorrido por uno de sus ramales, el conocido como “Ramal de Córdoba a Huatusco”, el cual, a pesar de su nombre, nunca llegó a la ciudad de Huatusco, únicamente llegaría a la ciudad de Coscomatepec, Veracruz.²

Palabras clave: Ferrocarril Mexicano, Ramal, Huatusco, Córdoba.

Abstract

Soon, to be precise on January 1st 2023 the 150th anniversary of the inauguration of the Mexican Railroad will be celebrated, the first railway line that linked Mexico City with the city of Veracruz. For this reason, we will take a brief tour through one of its branches, the one known as “Branch from Córdoba to Huatusco”, which, despite its name, never reached the city of Huatusco, it would only reach the city of Coscomatepec, Veracruz.

Keywords: Mexican Railroad, Branch, Huatusco, Córdoba.

¹ Contacto: rob_nava09@yahoo.com.mx

² Texto e imágenes tomadas del libro *La Construcción del Huatusquito*, de mi autoría.

El primer plan para comunicar a la ciudad de Huatusco fue en el año de 1882 y se planeó que fuera desde el poblado de Camarón, no siendo posible concretar ese primer propósito. Después de otros dos fallidos intentos de comunicar a la ciudad de Huatusco, ahora desde la ciudad de Córdoba, en el año de 1889, y nuevamente desde el poblado de Camarón, en el año de 1894, fue hasta el día 9 de diciembre de 1898 en que se otorga el contrato al C. Luis Grajales y Ángel del Caso para construir una línea de ferrocarril sin subvención, que partiendo de la estación del Ferrocarril Mexicano en Córdoba o Fortín llegará a Huatusco, con facultad de hacer ramales a los lados de la vía en los puntos que fueran convenientes, no excediendo estos de una longitud de cincuenta kilómetros. La línea que pretendían construir sería de .60 centímetros de anchura y la tracción sería de vapor o sangre, según resultara más conveniente. Además, solicitaban un término de dos meses para constituir el depósito, indicando que éste sería de un mil pesos.³

El día 28 de abril de 1900 se autorizó traspasar la concesión del Luis Grajales y Ángel del Caso al ingeniero Juan A. Navarro, Julio Limantour y Carlos Moricard, y el día 12 de febrero de 1901 se inauguraron los trabajos de construcción. Fue tal la importancia de su construcción a nivel regional y nacional, que los diarios seguían la noticia de sus avances y en sus páginas se leía la siguiente nota:

“EL FERROCARRIL A HUATUSCO”

Por el Ferrocarril Mexicano, salieron el jueves último, rumbo a Córdoba, los concesionarios de una vía férrea, que partiendo de Córdoba terminara en Huatusco.

Acompañan en su viaje a los referidos señores, los ingenieros encargados del trazo de la línea con el objeto de dar desde luego, buen principio a los trabajos de construcción. El ancho de la vía es de sesenta centímetros, partiendo de Córdoba, pasara por las haciendas de la “Trinidad Grande” y “La Capilla”, y por las poblaciones de Tomatlán y San Juan, para llegar a Huatusco, recorriendo una zona muy rica por sus productos naturales. El trazo general de dicha vía está a cargo de los señores ingenieros Armando I. Santibáñez y Alberto Herrera Olivier, estará terminado en el próximo marzo para cuya fecha deberá estar herrado.

Y en explotación un tramo hasta la hacienda de “La Capilla”. Esta línea tiene gran importancia dado el tráfico que hay entre las dos poblaciones que toca, siendo el camino sumamente pintoresco, pues atravesara por las escabrosas barrancas de San Antonio y de Jamapa, que tienen cerca de cuatrocientos metros de profundidad.⁴

³ Archivo General de la Nación 213/1-1 Expediente 12 fojas 1-2.

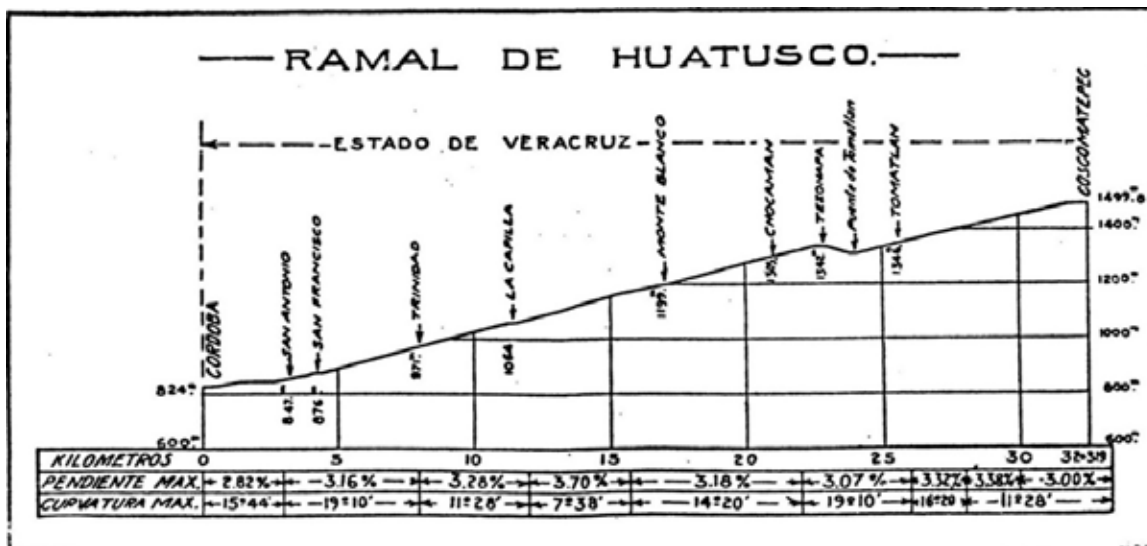
⁴ Aquileo Rosas Juárez (+). Escrito inédito de fecha 12 de mayo del 2007 y tomado del Boletín Municipal que se editaba en Córdoba, numero 216 pág. 3 de diciembre de 1900, proporcionado por el Sr. Tom Kril.

Ingenieros constructores fueron los señores Armando I. Santibáñez y Alberto Herrera Olivier, contratistas del despacho Santa Cruz & Olivier, el cual fue premiado en la Exposición Universal de París de 1900. El ciudadano Porfirio Díaz Ortega, hijo del presidente Porfirio Díaz Mori, contrario a lo que muchos han expresado únicamente participó en labores de reconocimiento del terreno, sin ser el encargado de construirlo, como erróneamente se afirma.

El recorrido de la ruta era el siguiente:

Saliendo de la estación que se encontraba en el barrio de “Las Estaciones”, atravesando la parte baja de la ciudad de Córdoba, se llegaba a la estación de San Antonio a orillas del río del mismo nombre. Pasando el río San Antonio la línea atravesaba la hacienda de San Francisco, después seguía por terrenos del rancho de la Luz, la hacienda de la Trinidad Grande, el rancho de San Isidro –llamado también de Bedoya–, los terrenos de la hacienda de la Capilla, el rancho de los Isotes, los terrenos de la hacienda de Monte Blanco y la barranca de Tomatlán, antes de llegar a San Juan Coscomatepec.

El 11 de octubre de 1909 el ferrocarril de Córdoba a Huatusco fue vendido a la compañía limitada del Ferrocarril Mexicano. El señor Francisco Carballido de la Lanza, padre del escritor y dramaturgo Emilio Carballido, durante muchos años desempeñó el puesto de Conductor de Trenes en el mismo, convirtiéndose en una figura emblemática del tren, que la gente con mucho cariño denominaba “El Huatusquito”.



Inicio del recorrido con la casa del jefe de estación en primer plano.



Dentro del patio de maniobras se encontraba esta techumbre, que se utilizaba como sala de espera y ahí se abordaba también. Esto en la estación inicial.



Casa de máquinas pequeña donde se internaban las locomotoras para su revisión. Del lado izquierdo se aprecia la parte de la techumbre que se utilizaba como andén, como se menciona en la fotografía anterior.



Estación de San Antonio, la primera en el recorrido.



Uno de los obstáculos que hubo que superar fue el puente sobre el río San Antonio, el cual se encuentra pasando la estación de San Antonio.



Después de la estación de San Antonio, seguía la estación de la Capilla.



Después de la estación de la Capilla, seguía la estación de Monte Blanco.



Después de la estación de Monte Blanco seguía la estación de Chocamán.



Una de las grandes obras de la línea se encontraba antes de llegar a la estación de Tomatlán, en la barranca del mismo nombre: el puente Benito Juárez, en su momento el más alto de la República.



Siguiendo la ruta, inmediatamente de pasar el puente sobre la barranca de Tomatlán se llegaba a la estación de Tomatlán.



La estación final, Coscomatepec. Ahí se encontraba una “Y”, donde el equipo se daba vuelta y regresaba a Córdoba.



Equipo tractivo utilizado en el ramal de huatusco

Máquina No. 1 “Elena”.
Puesta en servicio el 1 de mayo de 1902.

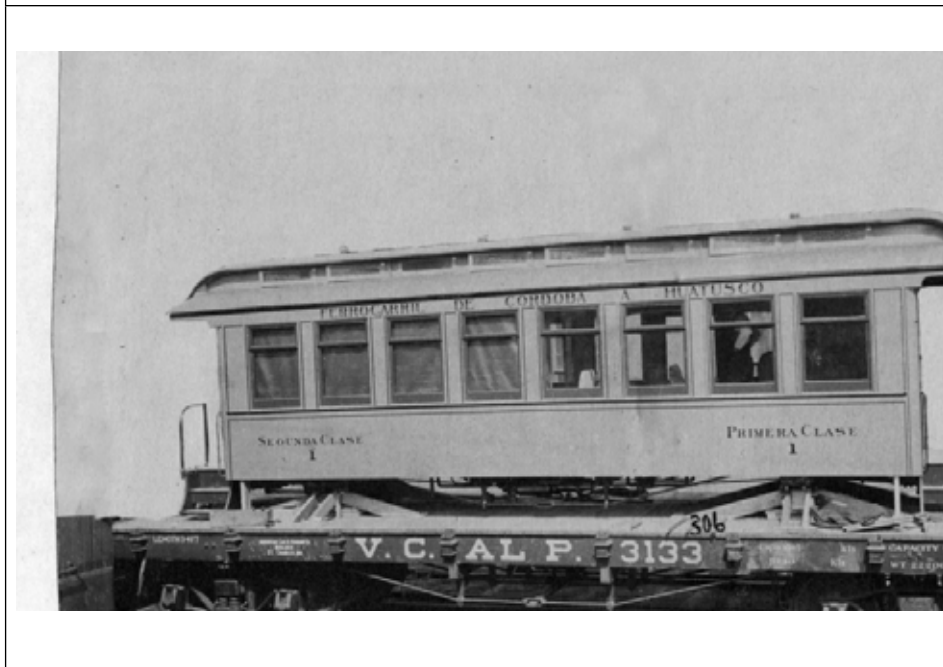


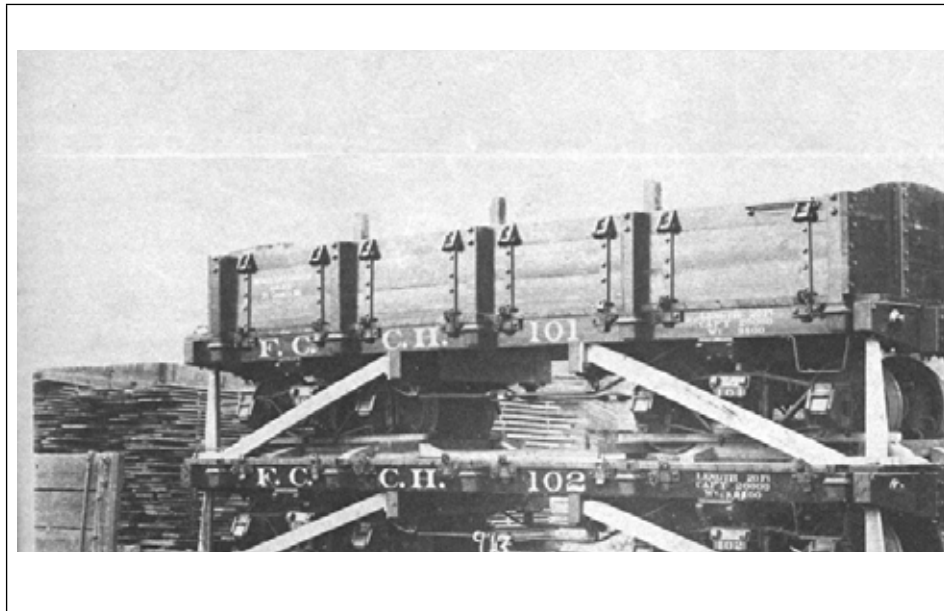
Máquina No. 2. “Luisa”
Puesta en servicio el 11 de
mayo de 1902.



Máquina No. 3 “Beatriz”.







Debido a su alto costo de mantenimiento y a la construcción de nuevas carreteras, se suprime en el año de 1950; su posterior desmantelamiento ocurre en el año de 1953.

Último personal que
trabajo en el ferrocarril
de Córdoba a Huatusco.



Equipo del
“Huatusquito”
embarcado sobre las
vías del Ferrocarril
Mexicano.



“HUATUSQUITO”

Hoy, como hace mas de 100 años
casi lo podemos escuchar
esa pequeña miniatura
que nos sigue haciendo suspirar

- 0 -

esperaba en las estaciones
entre aroma de limón
que la gente lo abordara
para cumplir con su misión

- 0 -

muchos viajes realizó
muchos kilómetros recorrió
y en las estaciones que paró
a toda su gente ayudó

- 0 -

ya no pita el huatusquito
se ha apagado su fogón,
solo queda en el recuerdo
de córdoba y su población.

Lic. Roberto Nava Cabrera