



Universidad Autónoma del Estado de Morelos  
Instituto de Investigación en Humanidades y Ciencias Sociales  
Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales

Geohistoria de los caminos de hierro del estado de Morelos. 1881-1929.  
Derroteros y márgenes regionales de un problema del sur

TESIS

Que para obtener el grado de  
Maestro en Estudios Regionales

Presenta  
Miguel Ángel Domínguez Clemente

Director de tesis: Dr. Jaime García Mendoza  
Codirector: Dr. Miguel Ángel Cuevas Olascoaga

Cuernavaca, Morelos

1 de mayo de 2023



**Geohistoria de los caminos de hierro del estado de Morelos. 1881-1997.**

**Derroteros y márgenes regionales de un problema del sur**

Miguel Ángel Domínguez Clemente

**Comité Tutorial**

Dr. Jaime García Mendoza

Dr. Miguel Ángel Cuevas Olascoaga

Dr. Alex Ramón Castellanos Domínguez

Dr. Rafael Monroy Ortiz

Dra. María Victoria Crespo

Dr. Carlos Barreto Zamudio



Este trabajo de tesis se realizó con la vigilancia institucional prestada desde 2019 tanto por personal administrativo como por el cuerpo académico y de investigadores adscritos al Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales (CICSER) del Instituto de Investigación en Humanidades y Ciencias Sociales (IIHCS), ambos núcleos incorporados a la Universidad Autónoma del Estado de Morelos (UAEM).

El desarrollo de esta tesis no se puede pensar sin el acompañamiento de los antes citados a quienes agradezco su consideración, ni tampoco sin el apoyo brindado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, al que extiendo un agradecimiento aparte por facilitar el recurso de beca que garantizó la terminación del presente estudio regional.

Aún a la memoria de mi padre,  
más a la férrea voluntad de mi madre.

## AGRADECIMIENTOS

Este ejercicio escrito es fruto de una inquietud de conocimiento cultivada sobre una abigarrada parcela de vida que no obstante sus ciclos fecundos o infértiles, fue nutrida por distintas personas a quienes reconozco con gratitud las grandes deudas de afecto, apoyo y orientación que guardo con todas ellas.

Mi madre, Eva Clemente, encabeza esta lista de acreedores por su irremplazable sustento moral e inacabable aliento que nunca ha dejado de hacer eco en mi día a día, a ella, siempre, siempre gracias. También debo corresponder al favor de la amistad que pocas pero las necesarias personas han decidido guardar con afecto en mi persona, y en este caso me refiero a colegas del orbe musical, aliados ausentes, compañeros de aula y especialmente a Fernando Montoya, amigo y ser humano irrenunciable.

En lo académico debo mucho a esta Universidad y al cuerpo docente del CICSER, en particular al Dr. Jaime García, quien siempre ha escuchado, apoyado, cuestionado y ayudado a los problemas de investigación que he desarrollado desde el nivel de licenciatura. Finalmente y con el mismo ánimo extendiendo mi gratitud al maestro Guillermo Nájera por las coincidencias expresadas a lo largo de esta maestría, y también a los doctores Miguel Ángel Cuevas, Alex Castellanos, Rafael Monroy, Carlos Barreto, Victoria Crespo y Luis Anaya por contribuir a mi formación y por sus valiosas opiniones hechas al respecto de este trabajo de investigación.

Aquel que supone que estudiando historias aisladas puede adquirir una idea bastante justa de la historia como un todo, se parece mucho, en mi opinión, al que después de haber contemplado los miembros dispersos de un animal otrora viviente y bello se figura que es como si hubiera sido testigo ocular de tal criatura con todos sus movimientos y su gracia. Mas si alguien pudiese reconstituir en un momento la criatura, devolviéndole su forma y la hermosura de la vida, y se la mostrara entonces al mismo individuo, creo que reconocería en seguida que en un principio estaba muy lejos de la verdad y más bien como una que soñara.

Polibio, Libro 1, 4;  
cita de Erich Kahler en *¿Qué es la historia?*

*A map says to you, «Read me carefully, follow me closely, doubt me not». It says, «I am the Earth in the palm of your hand. Without me, you are alone and lost». And indeed you are. Were all the maps in this world destroyed and vanished under the direction of some malevolent hand, each man would be blind again, each city be made a stranger to the next, each landmark become a meaningless signpost, pointing to nothing.*

(Un mapa te dice: «Léeme con cuidado, sígueme de cerca, no dudes de mí». Dice: «Yo soy la Tierra en la palma de tu mano. Sin mí, estás solo y perdido». Y de hecho lo estás. Si todos los mapas de este mundo fueran destruidos y desaparecidos por mandato de alguna mano malévola, todos los hombres volverían a estar ciegos, las ciudades serían extrañas entre sí y cada marca en la tierra se convertiría en una señal sin significado, apuntando hacia la nada).

Beryl Markham  
*West With the Night*, libro 4, cap. XX.

# **Geohistoria de los caminos de hierro del estado de Morelos. 1881-1997**

## **Derroteros y márgenes regionales de un problema del sur**

### **CONTENIDO**

INTRODUCCIÓN	1
Problematización	3
Objetivos	5
Hipótesis	6
Exploración bibliográfica	6
Justificación	9
Exposición	11
CONSIDERACIONES DE ESTUDIO	14
Geohistoria: contrastes y aproximaciones	14
Acotamiento de referencias	19
Deslinde metodológico y documental	26
HORIZONTE GEOHISTÓRICO	36
Configuración física	36
Caracterización antrópica	45
1. PRELIMINARES Y BASES DE DESARROLLO	57
1.1. Cuatro décadas de anteproyectos	59
1.2. Las inconveniencias del andar	66
1.3. Pautas de fomento ferroviario	85

2. LA EXPANSIÓN FERROVIARIA (1881-1910)	100
2.1. Cuautla y el montaje de vías	100
2.1.1. Articulación del Ferrocarril de Morelos	103
2.1.1.1. Manifestación geoespacial I	116
2.1.2. El engarce con el Ferrocarril Interoceánico	121
2.1.2.1. Manifestación geoespacial II	130
2.2. El cruce de rieles por Cuernavaca	137
2.2.1. Cuernavaca en el centro de la especulación	137
2.2.2. El enlace de vía de <i>El Gran Pacífico</i>	143
2.2.2.1. Manifestación geoespacial III	156
2.3. El problema ferrocarrilero en lo Altos	164
2.3.1. El Ferrocarril Hampson	164
2.3.2. El Ferrocarril de San Rafael-Atlixco	175
2.4. Desarrollos de obra secundarios	182
2.4.1. Los sistemas <i>Decauville</i> y <i>Koppel</i>	182
2.4.2. El circuito de los Tranvías de Cuernavaca	190
2.4.3. El Ferrocarril Agrícola de Juárez	194
2.4.4. Acumulado de estaciones y vías secundarias	199
2.4.5. El telégrafo ferroviario	207
3. MATICES DE LA CONTRACCIÓN FERROVIARIA (1911-1929)	211
3.1. Amago, colapso y control de rieles en la <i>Revolución del Sur</i>	212
3.1.1. El trance ferroviario en el advenimiento zapatista	216
3.1.2. Trenes e insurgencia: cargas, descargas y escalada del conflicto	249
3.1.3. De los Ferrocarriles zapatistas al descarrilamiento de la rebelión del sur	296
3.2. Expectativas y destino de obras férreas	311
3.2.1. El proyecto del Ferrocarril eléctrico Puente de Ixtla-Cocoyotla	312
3.2.2. Cuestión y providencia del <i>Agrícola de Juárez</i>	318
3.3. Rieles y propiedad social	327

REFLEXIONES FINALES	335
GLOSARIO	346
APÉNDICES	350
FUENTES CONSULTADAS	358

## ÍNDICE DE MATERIALES GRÁFICOS

### Cartografía histórica, temática y topológica

Mapa 1. Perfil ferroviario y regional del estado de Morelos	32
Mapa 2. Aspectos fisiográficos	38
Mapa 3. Topoformas e hipsometría	39
Mapa 4. Constitución geológica	41
Mapa 5. Hidrografía y climas	42
Mapa 6. Alcaldías mayores de Cuernavaca y Cuautla. Siglo XVI	48
Mapa 7. Organización territorial del estado de Morelos. 1885-1930	55
Mapa 8. La Región frente a los ensayos ferroviarios de México. 1837-1877	65
Mapa 9. Caminos de México a Cuernavaca y Cuautla. 1843-1876	74
Mapa 10. Circuito de caminos del estado de Morelos. 1869-1910	83
Mapa 11. Conexión ferroviaria Nepantla-Retorta-Cuautla-Yautepec	118
Mapa 12. Conexión ferroviaria Yautepec-Puente de Ixtla	131
Mapa 13. Conexión ferroviaria Axochiapan-Cuautla	134
Mapa 14. Proyectos especulativos de conexión para Cuernavaca. 1880-1894	140
Mapa 15. Enlace ferroviario Cima-Fierro del Toro-Cuernavaca	157
Mapa 16. Enlace ferroviario Cuernavaca-Zacatepec	160
Mapa 17. Enlace ferroviario Zacatepec-Cajones-Santa Fe	162
Mapa 18. Trazo del Ferrocarril Hampson	173
Mapa 19. Trazo del Ferrocarril San Rafael-Atlixco	179
Mapa 20. Circuito del Ferrocarril Urbano de Cuernavaca	193
Mapa 21. Los sistemas de telecomunicación en Morelos. 1884-1908.	209
Mapa 22. El centro-sur ferroviario frente a la suspensión de garantías de 1912	256

## Perfiles condensados de elevación

Perfil 1. Caminos de Cuautla y Cuernavaca hacia México. 1843-1876	75
Perfil 2. Rutas ferroviarias desde el Valle de México hasta Puente de Ixtla. 1899	96
Perfil 3. Tramo Retorta-Cuautla	119
Perfil 4. Tramo Cuautlixco-Yautepec-Jojutla-Puente de Ixtla	132
Perfil 5. Tramo Axochiapan-Cuautla	135
Perfil 6. Tramo Fierro del Toro-Cuernavaca	158
Perfil 7. Tramo Cuernavaca-Zacatepec-Cajones	161
Perfil 8. Ferrocarril Hampson	174
Perfil 9. Ramal VA. Distrito de Amecameca. Km 83 al 116 (Retorta-Cuautlixco)	329
Perfil 10. Ramal VA. Distrito de Jojutla. Km 116 al 192 (Cuautlixco-Puente de Ixtla)	330
Perfil 11. Ramal VC. Distrito de Matamoros. Km 115 al 162 (Axochiapan-Coahuixtla)	331
Perfil 12. Línea C. Distrito de Cuernavaca. Km 67 al 120 (Toro-Cuernavaca)	333
Perfil 13. Línea C. Distrito de Balsas. Km 120 al 190 (Cuernavaca-Cajones)	334

## Cuadros y diagramas

Cuadro 1. Relación inicial de accionistas del Ferrocarril de Morelos. 1878	104
Cuadro 2. Directorio de la Compañía Nacional Interoceánica	124
Cuadro 3. Organigrama del Ferrocarril de México, Cuernavaca y el Pacífico. 1894	145
Cuadro 4. Relación de vías ligeras explotadas en Morelos hasta 1910	189
Cuadro 5. Capital social del Ferrocarril Agrícola de Juárez. 1905-1906	196
Diagrama 1. Árbol de consideraciones geográficas para una regionalización ferroviaria	27

## Figuras

Figura 1. Camino México-Cuernavaca en su paso por Tlaltenango	70
Figura 2. Real del Puente. Xochitepec	72
Figura 3. Camino Cuernavaca-Cuatla por Yautepec	80
Figura 4. Camino carretero México-Cuatla	80
Figura 5. Cortes y especificaciones de vía angosta	90
Figura 6. Cortes y especificaciones de vía ancha	91
Figura 7. Estación origen de San Lázaro. México, D. F.	107
Figura 8. Estación terminal y permanente de Cuatla	110
Figura 9. Estación origen de Buenavista, México, D. F.	146
Figura 10. Estación destino y provisional de Cuernavaca	150
Figura 11. Localización de la primera línea solicitada por Hampson	166
Figura 12. Tren Apasco-Santa Catalina (subsidiario del San Rafael-Atlixco)	181
Figura 13. Vía interna Decauville de la hacienda de Tenango	184
Figura 14. Restos materiales de la vía Decauville de Tenango	185
Figura 15. Tranvía de Cuernavaca	191
Figura 16. Cuernavaca. Estación permanente	200
Figura 17. El Parque. Estación provisional	200
Figura 18. La Retorta. Estación de bandera	201
Figura 19. Espuela y estación de Tenayo	206
Figura 20. Tren incendiado por zapatistas	215
Figura 21. El Fuerte-castillo y puente de El Muerto. Axochiapan	217
Figura 22. Voladura de tren en Cajones	223
Figura 23. Zapata llega a Cuernavaca	232
Figura 24. Madero entra por ferrocarril a Cuernavaca	234
Figura 25. Juan A. Almazán y Eufemio Zapata en Yecapixtla	241
Figura 26. Puente de Nepantla	250
Figura 27. Puente de Barranca Honda	252
Figura 28. Puente de La Cuera	252
Figura 29. Tren descarrilado por zapatistas en Tres Marías	261

Figura 30. Ataque zapatista en la estación de Cima	273
Figura 31. Ataque zapatista en la estación de Ticumán	275
Figura 32. Tren telescopiado a la altura de Ticumán	282
Figura 33. Rebeldes en torno a máquina y Sosa Pavón	284
Figura 34. Puente de Cajones	287
Figura 35. Trazo proyectado para el Ferrocarril Eléctrico San Gabriel y Anexas	315
Figura 36. El Tranvía de Tlaquiltenango	322
Figura 37. Ferrocarril Agrícola de Juárez	322
Figura 38. Croquis esquemático del Ferrocarril Agrícola de Juárez	324

## INTRODUCCIÓN

Con su marca en tierra reservada para la explotación de un efectivo aparato de transporte, los caminos de hierro han consolidado su papel, desde el siglo antepasado, dentro de los modelos de movilidad diseñados para reducir los tiempos de traslado acumulados en la fisonomía de un espacio geográfico. Por supuesto, no se debe pasar por alto que parte de su origen —en lo que se refiere al principio y a la habilitación del desplazamiento guiado— remite a prototipos fabricados de manera aislada en períodos anteriores a la Revolución Industrial, como probablemente ocurrió en la transición del Neolítico a la Edad de Bronce.<sup>1</sup> Pero lo cierto es que no fue sino hasta la década de 1830 que la marcha a vapor de las primeras locomotoras inglesas precipitó en la historia de los transportes una coyuntura de escala global que marcó el inicio de la *era del ferrocarril*: época centenaria agotada en el primer tercio del siglo XX y dominada por un ágil vehículo de arrastre que, de forma paralela a sus impactos producidos en materia económica, inevitablemente ha incidido —con su paso a ras de suelo— en la reconfiguración de las realidades materiales y colectivas espacialmente localizadas.

El contenido de tal premisa aplicada a la historia ferroviaria de México cobra su cuota de valor en términos de un proceso planificado desde 1837 y apenas consumado en su primer objetivo nacional hasta 1873, año en el que la travesía practicada entre el Valle de México y el puerto de Veracruz se intensificó con el arranque de operaciones del primer servicio ferroviario de largo alcance fundado sobre la razón corporativa del *Ferrocarril Mexicano*. La activación de esa línea involucró, naturalmente, el acondicionamiento topográfico de una ruta de más de 420 km tendida sobre terrenos costeros, valles, serranías, barrancas, ríos y planicies; y a esto se sumó el montaje de estaciones, puentes, viaductos, alcantarillas, túneles y demás obras de arte. De ese modo se articuló todo un esquema de enlace terrestre que alteró los ejes de comunicación y transporte hasta entonces utilizados, y con ello se modificó también el sentido de ocupación, de accesibilidad y de percepción de los múltiples espacios por los que se hizo discurrir a esta primera vía férrea de cobertura interregional.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Para una valoración de los orígenes remotos del ferrocarril y del transporte guiado véase: Jesús Moreno, *Prehistoria del ferrocarril*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, España, 2018.

<sup>2</sup> Una descripción escrita y visual de los aspectos geográficos que enmarcaron el paso de esta línea se detalla en Casimiro Castro y Antonio García Cubas, *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, Establecimiento Litográfico de Víctor Debray y Cía. Editores, México, 1877.

Como detonador de estudio, lo antes comentado favorece el legítimo planteamiento de un problema de naturaleza histórica, geográfica y sobre todo, de carácter regional. Y es que si bien es verdad que los compromisos de obra y operación ferroviaria de México se han supeditado al cruce nacional y renovable de estrategias políticas, económicas y empresariales, no es menos cierto que en dichas pautas coexisten, en su justa proporción, impulsos situados que se han posicionado como elementos activos frente a este desarrollo y a sus implicaciones, ya sea en razón de una postura coadyuvante, de aprovechamiento situado o de defensa del territorio. Tales cuestiones se hacen patentes si se revisan con escalas de análisis acotadas por la especificidad y de hecho, aquellas se vuelven más peculiares si se toma en cuenta que en la diversidad geohistórica de México se encuentra manifiesta la maduración de numerosas lógicas regionales en cuyos ámbitos se han construido, en efecto, perspectivas propias en lo que se refiere al manejo de las posibilidades geoespaciales conseguidas por obra del tendido de vías férreas.<sup>3</sup>

El tenor de este cuadro sintomático ajustado a la experiencia ferroviaria verificada en el estado de Morelos, asunto de interés del presente trabajo y ordenado en el mismo sobre el fundamento geohistórico de la Región Cuernavaca-Cuautla, implica establecer como eje de estudio la evolución de un proceso coyuntural en cuyo seno, los caminos de hierro incidieron de forma sistemática en los cambios generados en torno a la proyección, accesibilidad, conectividad y ocupación del espacio geográfico estatal.<sup>4</sup>

El ritmo de tales transformaciones comenzó a revelarse hacia la segunda mitad de 1881 y a propósito de la inauguración de las vías que se venían construyendo desde tres años antes para apuntalar la conexión entre las ciudades de México y de Cuautla. Dos décadas después, la capital cuernavaquense obtuvo su acceso al horizonte ferroviario nacional porfiriano y para 1903 quedaron completamente comunicados los flancos oriental y occidental de Morelos, esto gracias al levantamiento y explotación de dos grandes líneas ferroviarias que operaron de forma estable y garantizaron la conectividad del estado hasta el estallido de la Revolución Mexicana.

---

<sup>3</sup> A este respecto, conviene advertir que el empleo de diversas categorías geográficas se realiza en lo sucesivo desde una postura que reconoce la fuerza de las acciones humanas ejercida sobre el medio físico y viceversa. De esta manera, expresiones como lo “geoespacial” o lo “geohistórico” aluden respectivamente a la dimensión geográfica-espacial de las acciones humanas y al nivel geográfico de la historia en su calidad de relato científico.

<sup>4</sup> En adelante, las alusiones hechas a propósito de la Región Cuernavaca-Cuautla se efectúan también con el uso del término de *Región*.

Por supuesto, el sumario anterior quedaría incompleto si no se agrega la idea de que tanto la construcción como el perfil fijo de los caminos de hierro han figurado como factores de consideración en la organización geoespacial de la entidad. Desde su origen, la instalación de rieles entrañó el reajuste de las condiciones físicas con el propósito de garantizar un tránsito eficaz y técnicamente seguro a través de una zona geográfica, cabe recordarlo, de marcados contrastes naturales, como los expresados por el abrupto cuadro topográfico situado entre las estribaciones del Ajusco y la Cañada de Cuernavaca; los fuertes desniveles y terrenos quebrados de los Altos de Morelos o los suelos llanos intermontanos repartidos en el Plan de Amilpas y en el poniente bajo estatal. Ahora bien, tampoco se debe desestimar que en este mosaico geográfico se organizaron diferentes manifestaciones de ocupación humana que se forjaron, en la transición del siglo XIX al XX, bajo las figuras de la propiedad de hacienda; la tierra comunal; la pequeña propiedad urbana, rural y de pueblos; las rancherías; los terrenos concesionados para fines de explotación de recursos y las tierras de propiedad nacional, es decir, espacios localizados que, dependiendo del caso, han obtenido algún tipo de repercusión con respecto al proceso ferroviario regional identificado.

A la luz de esta apretada reseña y con el ánimo de problematizar los temas expuestos con un enfoque geohistórico, el presente trabajo de investigación evoca el problema ferroviario del estado de Morelos para formar un punto de discusión en el que se revisen y confronten los asuntos relacionados con la conectividad, la accesibilidad y la ocupación del espacio geográfico morelense a propósito de los proyectos ferroviarios organizados en la entidad en un periodo de coyuntura para la materia de transportes precisado por los años del Porfiriato, la Revolución e inicios de la Posrevolución. Para tales efectos, se procuran atender los planteamientos de trabajo que a continuación se desglosan.

### **Problematización**

El núcleo del problema central se afianza con una precaución de trabajo relacionada con el hecho de que el armado de una red ferroviaria produce una serie de cambios en diferentes aspectos de la realidad social y no sólo en lo inmediato, también a nivel coyuntural y estructural, es decir, en el mediano y en el largo plazo. Por lo tanto, el cuidado de la anterior advertencia de estudio obliga a este trabajo a adoptar una perspectiva de coyuntura con la intención de satisfacer a una pregunta general en la que esté implicado un periodo bisagra de

cambios profundos. Dicho en esa tónica: ¿cuáles fueron las transformaciones, rupturas y continuidades generadas en torno a la conectividad, accesibilidad y ocupación del espacio geográfico del estado de Morelos entre 1881 y 1925 por obra de la proyección, el tendido y la subutilización de vías férreas?

Así pues, un punto obligado en la discusión es el relacionado con las circunstancias que propiciaron la construcción de los primeros caminos de hierro en el objeto geoespacial de estudio. Por tal razón, conviene indagar primeramente sobre las motivaciones regionales e interregionales del siglo XIX e inicios del siglo XX que coincidieron en el ánimo de generar un tráfico ferrocarrilero localizado. Planteado todo esto como una serie de dudas, vale preguntar: 1) ¿cuáles fueron las condiciones de comunicación terrestre que antecedieron y propiciaron la construcción de caminos de hierro en la zona geoespacial de estudio? 2) ¿cuáles fueron los agentes regionales e interregionales comprometidos en el desarrollo ferroviario de Morelos? y 3) ¿cómo incidió ese proceso en la organización del espacio geográfico morelense?

Como consecuencia natural del anterior inciso, surgen otras interrogantes asociadas con la estabilidad y la permanencia de estos vectores de comunicación con respecto al agitado clima político y social del primer tercio del siglo XX. El sentido de esta inquietud se orienta a preguntar: 4) ¿cómo repercutió el movimiento revolucionario en el funcionamiento regional de este modelo de transporte? 5) ¿en qué nivel avanzó el desarrollo ferroviario en Morelos después de haberse expandido en buena parte de su jurisdicción? y 6) ¿cómo se integraron las vías férreas a la dinámica de la reformulación del espacio geográfico en el contexto de la Posrevolución?

En vista de lo anterior, el problema general de investigación planteado se abordará en lo sucesivo como un proceso de coyuntura que generó una serie de variaciones en los esquemas de conectividad, accesibilidad y de organización geoespacial del estado de Morelos, los cuales apelan al desdoblamiento de una curva histórica de mediana duración ceñida por los años de 1881 y 1925, franjas temporales que encuadran respectivamente la habilitación y el primer declive del transporte ferroviario en Morelos. Con tales condiciones de trabajo, ha convenido a esta tesis articular el propósito general de investigación con seis objetivos auxiliares de estudio que se estructuran por separado bajo un criterio de contexto y que se especifica de la manera que a continuación se detalla.

## Objetivos

Sobre la base de las consideraciones expuestas, el presente estudio ordena como su objetivo general la tarea de reconstruir, a través de una cartografía histórica, las transformaciones, rupturas y continuidades generadas en la conectividad, accesibilidad y ocupación del espacio geográfico del estado de Morelos desde 1881 hasta 1929 por obra de la proyección, tendido y subutilización de vías férreas. La materialización de este propósito de trabajo se ha consumado atendiendo una triple regionalización y desahogando seis objetivos auxiliares de investigación a través de un enfoque geohistórico e interdisciplinario asistido por las órbitas metodológicas de la historia regional y la geografía humana.

De tal suerte, se precisa que el primer objetivo específico es identificar las condiciones regionales y de comunicación terrestre que antecedieron y favorecieron el desarrollo ferroviario en el estado de Morelos. Con lo anterior se pretende, en efecto, hacer una alusión a los primeros anteproyectos de vía, a la condición vial regional y a las políticas públicas de construcción ferroviaria, todo esto en un periodo que es anterior al año de 1881.

El segundo y tercer objetivo auxiliar se canalizan para rastrear, respectivamente, a los agentes regionales e interregionales que se vieron involucrados en el desarrollo ferroviario del estado de Morelos, así como a las transformaciones geospaciales obtenidas de dicho proceso de construcción, todo ello considerando una sistematización del objeto espacial de estudio ceñida por las subregiones de Cuernavaca, de Cuautla y de los Altos de Morelos, y en una secuencia geohistórica comprendida entre los años de 1881 y de 1910, los cuales engloban el momento expansivo de las líneas férreas troncales que marcharon sobre el estado de Morelos y que funcionaron con regularidad hasta el arranque de la lucha armada.

El cuarto objetivo secundario de trabajo se ha destinado a caracterizar el pulso general de la acción revolucionaria ejercida sobre los tendidos de vía de los *Ferrocarriles Nacionales de México*;<sup>5</sup> en tanto, el quinto objetivo auxiliar se dirige a documentar los intentos de avance de obra conseguidos en el contexto del movimiento armado; a lo que sigue el sexto y último objetivo particular, el cual se dedica a caracterizar al papel de los caminos de hierro frente a la reformulación del espacio geográfico en el contexto del periodo posrevolucionario y de la reconstrucción.

---

<sup>5</sup> Para claridad de lectura y por efectos de distinción, en adelante se indica con cursivas la razón empresarial y la nomenclatura de los sistemas ferroviarios examinados, así como la de las estaciones ferrocarrileras.

## **Hipótesis**

Desde su origen, la marca física de los caminos de hierro forjada sobre la matriz geoespacial del estado de Morelos ha favorecido —en medio de ciertos riesgos y oportunidades— la conexión e integración de distintas realidades humanas y materiales contenidas en una escala local, regional e interregional; todo ello ocasionado, en el fondo y en buena medida, por un interés de conectividad interoceánica que se ha colocado sobre la especificidad geohistórica de la Región Cuernavaca-Cuautla desde hace más de 500 años. En la justa dimensión de su cobertura, la marca en tierra de la articulación ferroviaria comportó un reacondicionamiento de suelos no sólo en términos topográficos, también en virtud de la organización de las manifestaciones humanas de ocupación espacial. En este sentido y considerando que entre 1881 y 1910 la principal forma de tenencia de la tierra en Morelos fue la posesión de hacienda, es factible suponer que las mayores afectaciones por cifras absolutas de derechos de vía se consignaron mayoritariamente a las fincas azucareras, superando por un estrecho margen las afectaciones ejecutadas sobre la posesión de pueblos y la pequeña propiedad.

## **Exploración bibliográfica**

Como planteamiento de análisis, la estela de los ferrocarriles mexicanos ha favorecido el levantamiento de una vasta cosecha de investigaciones que se han cultivado desde mediados del siglo XIX hasta los tiempos recientes. En tal universo bibliográfico existen estudios asentados en terrenos tan clásicos como los de la Historia, la Geografía, la Economía o la Ingeniería, así como en nuevos enfoques derivados de las circunstancias presentes; prueba de ello se estima en estudios de corte antropológico, sociológico, ecológico, turístico, de urbanización o de patrimonio cultural e industrial. En este sentido, se ha hecho patente la producción de un significativo número de investigaciones que han centrado su atención en el desarrollo ferroviario morelense adoptando diferentes marcos metodológicos y numerosos ángulos de observación.

Desde un punto de vista historiográfico, la materia de los ferrocarriles en Morelos ha estado presente en numerosos trabajos que, por una parte, recuperan el tema como un asunto de político o económico o bien, lo retoman como una cuestión complementaria o llanamente referencial. No es propósito de esta exploración remitir a cada una de esas obras, pero sí lo es apuntar a una muestra representativa y a una condición que pone de manifiesto que en

buena parte de ellas, el tema se ha planteado en los términos clásicos de la crónica, las historias política y económica y no precisamente como un proceso geográfico e histórico de mediano y largo aliento.

En el marco de una producción bibliográfica estatal se observa que el tema ha sido abordado por varios autores, siendo uno de ellos el ingeniero Domingo Diez. En su *Bibliografía del estado de Morelos*, Diez abrió su exposición escrita con un “Bosquejo geográfico e histórico” para abordar de forma absolutamente referencial la asignatura de los ferrocarriles que hacia 1933 tuvieron actividad en el territorio morelense.<sup>6</sup>

En este rubro también destaca la labor de Valentín López González, cronista de la ciudad de Cuernavaca que, entre 1997 y 2001, documentó las gestiones gubernamentales y la promoción política ejecutadas para la apertura de los ferrocarriles de Cuautla y de Cuernavaca. Respecto a la construcción del primer riel del estado (1877-1881), el cronista redactó un cuaderno de trabajo en el que se describen las medidas políticas que se materializaron en favor de levantar la conexión ferrocarrilera desde la ciudad de México hacia el centro de Cuautla y, en un segundo trabajo, reconstruyó la gestión política impulsada para la apertura del ferrocarril al Pacífico en su paso por la capital morelense.<sup>7</sup>

Al ser los temas de rescate, patrimonio y divulgación algunos de los tópicos más recurrentes en la literatura ferroviaria y en diferentes campos de las ciencias sociales, no resulta extraño que se produzcan obras de este tipo con respecto al problema ferrocarrilero de Morelos. Este es el caso del trabajo de Jorge López Flores, quien elaboró un registro visual comentado sobre las locomotoras, vagones y carros que marcharon sobre la entidad. En su compendio fotográfico, el autor procura comentar tanto los aspectos tecnológicos, políticos y socioculturales asociados con los ferrocarriles, así como las cuestiones patrimoniales y de rescate de edificios ferroviarios.<sup>8</sup>

Si bien, los trabajos de Diez, López González y López Flores aportan una información significativa relacionada con los orígenes del ferrocarril en Morelos, es notable que sus textos

---

<sup>6</sup> Domingo Diez, *Bibliografía del estado de Morelos*, Imprenta de la Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1933, t. 1 (Colección: Monografías Bibliográficas Mexicanas, núm. 27), pp. LII-LIII.

<sup>7</sup> Valentín López González, *El Ferrocarril de Morelos. 1877-1881*, Cuadernos Históricos Morelenses, Cuernavaca, Morelos, 2001; Valentín López González, *El Ferrocarril de Cuernavaca. 1897-1997*, Gobierno del Estado de Morelos, Secretaría de Bienestar Social, Dirección General de Relaciones Públicas y Servicios a la Comunidad, Instituto Estatal de Documentación, Morelos, México, 1997.

<sup>8</sup> Jorge López Flores, *¡Váaamooonoooss..! Nuestros ferrocarriles. Los viejos tiempos del ferrocarril en México*, Secretaría de Información y Comunicación, Gobierno del Estado de Morelos, México, 2014.

no abarcan otras dimensiones de estudio y no rebasan el enfoque político y referencial. A esto hay que añadir que los ejercicios de López González (de igual forma que López Flores) están marcados por un evidente sesgo y tienden a priorizar los aspectos de la crónica; esto se ilustra con su trabajo del ferrocarril de Cuernavaca, toda vez que el mismo está limitado por la construcción y acto inaugural de este tramo, omitiendo con ello el curso histórico centenario de esta obra de infraestructura propuesto en su título.

Contrastan a las limitantes expuestas los aportes de Horacio Crespo y su visión analítica consignada a la modernización y el conflicto social de la hacienda azucarera morelense.<sup>9</sup> En su obra, Crespo analiza con detenimiento las variables demográficas, sociales, políticas y económicas que giraron alrededor del fenómeno azucarero instituido por la hacienda agroindustrial regional, y a ello agrega un apartado dedicado exclusivamente a la construcción de vías férreas en el estado. En dicha sección se documenta, con enfoque crítico, el curso de las acciones empresariales que dieron lugar al trazo de las líneas que cruzaron a la entidad y que para fines del Porfiriato se conocieron como rutas específicas del *Ferrocarril Interoceánico* y del *Ferrocarril Central Mexicano*.

En paralelo a los casos bibliográficos comentados, se han desarrollado otros trabajos que brindan varias propuestas valoradas en términos de estrategias de optimización, de intervención o de rehabilitación. Por un lado, se encuentran las investigaciones que, con cierta distancia de las ciencias sociales, trazaron sus objetivos desde el campo de la ingeniería con la intención de perfeccionar el tránsito ferroviario activo en virtud de innovaciones tecnológicas o por cuestiones de logística de comunicación terrestre presentadas en momentos específicos.<sup>10</sup>

Por otra parte, están los trabajos dedicados a ofrecer una propuesta de intervención y rehabilitación de los trazos y restos mobiliarios del ferrocarril, ya sea por una motivación de preservación de patrimonio, rescate de memoria o fomento ecoturístico. De tal suerte, figuran

---

<sup>9</sup> Horacio Crespo, *Modernización y conflicto social. La hacienda azucarera en el estado de Morelos, 1880-1913*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, México, 2009.

<sup>10</sup> Por citar algunos: Manuel Castro Huerta, “La carretera que unirá las poblaciones Cuautla-Tlancualpican cruza a la altura del Km. 32 al Ferrocarril Interoceánico (Cuautla-Puebla)”, tesis de licenciatura en ingeniería civil, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Ingeniería, 1938; Luis Plancarte Matos, “Electrificación del ferrocarril México-Cuernavaca”, tesis de licenciatura en ingeniería civil, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Ingeniería, 1939; Héctor Navarro Lozano, “Relocalización del tramo Puente de Ixtla-Balsas del Ferrocarril México-Acapulco”, tesis de licenciatura en ingeniería civil, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Ingeniería, 1963.

en esta vertiente de trabajo las propuestas de proyecto para el rescate patrimonial de estaciones ferroviarias situadas tanto en la línea del *Interoceánico* como en la del *Central Mexicano*.<sup>11</sup> A estos esfuerzos se añaden también las alternativas de movilidad presentadas como insinuaciones para establecer un tránsito ferroviario ligero en Cuernavaca a partir de la rehabilitación de la antigua estación del ferrocarril y de la instalación de un circuito de tranvías.<sup>12</sup>

## **Justificación**

El desarrollo del tema por abordar tiene como ponencia de motivos la descarga de cuatro esferas de problematización: una historiográfica, otra de enfoque, una concerniente con la especificidad del objeto de estudio y otra más relacionada con la aplicación del producto obtenido en términos de conocimiento.

La primera justificación atiende a un propósito historiográfico ensayado en términos de una óptica más amplia. Como se puede observar en el balance bibliográfico anterior, los textos mencionados como muestra representativa, aunque son relevantes en sus respectivos campos, han dirigido sus esfuerzos a capturar escenarios muy concretos delimitados por una temporalidad de corto y mediano plazo. Dicho estado del arte devela una clara ausencia de iniciativas que aborden el tema como un proceso histórico de alta densidad temporal y con incidencias en el medio geográfico. Frente a estas condiciones historiográficas, resulta válido abordar la materia en una trayectoria temporal un poco más abierta con el fin de concentrar

---

<sup>11</sup> Sirva de ejemplo en este rubro: Fernando Flores Hurtado de Mendoza, “Estación de Ferrocarril en Cuernavaca, Morelos”, tesis de licenciatura en arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Escuela de Arquitectura, 1969; Mario Olaya Sánchez, “Estación de Ferrocarril de paso y habitación en Tres Cumbres, Morelos”, tesis de licenciatura en arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de Arquitectura, 1970; Rocío Ramírez Muñoz, “San Juan Tlacotenco: Ferrocarril México-Cuernavaca, Iguala-Balsas (ciclopista). Propuesta de Mejoramiento de Ciclopista como atracción ecoturística”, tesina de licenciatura en arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de Arquitectura, 2009; Carolina Cervantes Guzmán, “Rescate social, cultural y contextual de la Estación Jojutla: ruta del Ferrocarril Interocéánico”, tesis de licenciatura en arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura, 2010; Sofía Riojas Paz, “Conservación del patrimonio cultural ferrocarrilero. Proyecto de restauración de la estación de ferrocarril de Cuernavaca y su contexto inmediato”, tesis de maestría en conservación y restauración de bienes culturales inmuebles, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Escuela Nacional de Conservación, Restauración y Museografía “Manuel del Castillo Negrete”, 2013.

<sup>12</sup> Eric Rolando Mauricio López, “Uso del derecho de vía del antiguo ferrocarril de Cuernavaca: alternativa de transporte público a través de un tranvía”, tesina de licenciatura en arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de Arquitectura, 2003; Ian Servín González “Recuperación y restauración de la estación del ferrocarril de Cuernavaca para terminal de tren ligero”, tesina de licenciatura en arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de Arquitectura, 2003.

el problema ferroviario regional como un proceso integral de mediana y larga duración. Con ello, también se atienden las deudas de análisis que se tienen con respecto a la cuestión de los caminos —tantas veces aludida pero escasamente estudiada a nivel regional— y a la problematización del tema ferrocarrilero en términos de un periodo que supere temporalmente al año de 1910 y en función del asunto relacionado con la accesibilidad y su prevalencia en la reconfiguración progresiva del espacio geográfico de Morelos, una posibilidad de estudio que, como ya se ha anticipado, se puede orientar con las brújulas de la Historia y la Geografía.

Precisamente la segunda justificación emana de la perspectiva adoptada, y es que el ángulo de observación organizado desde la Geohistoria constituye una visión alternativa e interdisciplinar que toma cierta distancia de los enfoques y temas recurrentes que se han insertado en el problema ferroviario. Esta condición cobra sentido si se toma en cuenta que en la historiografía ferrocarrilera mexicana —y por extensión en la morelense, con sus marcadas ausencias temáticas— predominan las investigaciones diseñadas sobre un interés de estudio relacionado con aspectos económicos, políticos, sindicales, tecnológicos o de patrimonio industrial y cultural. Parte de esta propensión historiográfica fue subrayada en su momento por Bernardo García Martínez a la luz del asunto ferroviario abordado como objeto de estudio dominado por el enfoque político y económico y en donde el factor geográfico ha gozado de un valor totalmente referencial.<sup>13</sup>

Considerando lo anterior se forma una tercera apología vinculada con la relevancia y el significado del objeto geoespacial de estudio que son tratados fuera de los límites de un aislacionismo comarcal y que, por tal virtud, sustentan el epígrafe de esta de investigación. Con total certeza se puede plantear que algunos de los principales elementos que dotan de sentido al fundamento regional señalado son los objetivos de desplazamiento que se han mantenido vigentes por más de cinco siglos a nivel regional e interregional. Como es bien sabido, la Región Cuernavaca-Cuautla es constitutiva de la plataforma geoespacial sobre la que han cruzado las conexiones terrestres tendidas desde el Valle de México hasta el Pacífico. Es decir, se ha producido en este espacio un interés de comunicación interoceánica que, en una sucesión histórica, se ha solventado con el *Camino Real México-Acapulco* (siglos XVI-

---

<sup>13</sup> Bernardo García Martínez, “En busca de la geografía histórica”, *Relaciones*, vol. XIX, núm. 75, México, 1998, pp. 33-34.

XIX), con las líneas férreas interoceánicas (siglos XIX-XX) y con los ejes carreteros construidos desde el siglo pasado hasta inicios del presente milenio hacia los litorales del estado de Guerrero (Carretera Federal Libre 95 México-Acapulco, Carretera Federal de cuota 95D o *Autopista del Sol* y, en cierta medida, *Autopista Siglo XXI*). De tal suerte, el juicio de este trabajo problematiza el tema ferroviario, sí, en función de la dinámica regional observada, pero también a la vista de esquemas más generales asociados con las aspiraciones históricas de conexión interoceánica.

Finalmente, la cuarta justificación versa sobre la generación de conocimiento y su aplicación efectiva en la zona de estudio toda vez que el ánimo ferroviario nacional ha adquirido una nueva tesitura desde la segunda década del presente siglo. No es pretensión de este trabajo brindar un fundamento técnico de construcción ni tampoco lo es impulsar una toma de decisiones político-territoriales ya que ambos ejes superan por un amplio margen los objetivos de esta investigación. En cambio, sí lo es facilitar una base de comprensión en la que, ante la vigencia del debate público de los últimos años centrado en una anhelada reactivación del tráfico ferroviario en Morelos, se ofrezcan los antecedentes regionales implicados en la activación de líneas ferrocarrileras. Con esto se abona en el propósito de problematizar los criterios de origen que dieron lugar a la instalación de rieles en el estado y así, eventualmente, poner a discusión el agotamiento funcional de varios de los antiguos derechos de vía frente a la conveniencia de considerar el diseño de un nuevo trazo que pudiera incentivar un transporte multimodal de carga y de pasajeros.

## **Exposición**

Con la finalidad de seguir una ruta ordenada de presentación, esta tesis ha capturado sus objetivos auxiliares y los ha organizado por separado en tres capítulos para su desahogo. Antes de entrar en tales materias, se han ordenado un par de apartados que fueron ensayados superficialmente en forma de prolegómenos. El primero está destinado a reflexionar sobre ciertas pautas de trabajo relacionadas con el sentido de la *Geohistoria* y con el de algunos ejes de comprensión empleados en los campos de las ciencias geográficas e históricas. Con tal precaución se procura desembocar en dos reservas: la primera es la de preparar un abreviado aparato de referencias de estudio en las que se apuntalan los sentidos de las relaciones sostenidas por los grupos humanos con sus realidades materiales, y esto se

aprovecha para tender el puente a la exposición de las consideraciones metodológicas y documentales seguidas en este ejercicio. Posteriormente, se desarrolla un segundo preámbulo en el que se condensan en un nivel geográfico e histórico las generalidades de constitución física y de ocupación antrópica expresadas en términos de una larga duración asistida por los temas de territorialización, de conectividad y de accesibilidad verificados en la zona de estudio, lo cual se ilustra con una serie de cartografía temática e histórica.

Tras ese compendio introductorio de referencia se abre la parte medular del trabajo con un capítulo inicial de contexto y de antecedentes en el que precisamente se identifican las principales condiciones de comunicación terrestre que precedieron y favorecieron la construcción de vías férreas en la *Región*, esto en un periodo que es previo al Porfiriato y con la base de un texto organizado con tres subsecciones que tienen que ver los anteproyectos de obra ferroviaria gestados desde 1837, la utilidad y la optimización de los caminos regionales observadas en el curso del siglo XIX y las disposiciones de obra pública para la construcción de ferrocarriles. Este capítulo, como los siguientes, cuenta con algunas imágenes históricas y otras más obtenidas en trabajo de campo que se incluyen en el cuerpo del texto para ilustrar algunas de las facetas del objeto geoespacial de estudio.

En el segundo capítulo se organiza el rastreo tanto de los agentes regionales e interregionales implicados en el desarrollo de obras ferroviarias ejecutadas en consideración del estado de Morelos, así como las transformaciones geoespaciales obtenidas de los mencionados procesos constructivos, los cuales son ilustrados con una cartografía histórica sistematizada por subregiones y zonas de especificidad geográfica ordenadas a título de una serie de “manifestaciones geoespaciales”, esto en el periodo que va de 1881 hasta 1910. Adicionalmente, se inserta en este apartado un paréntesis temático en el que se apuntan algunas cuestiones muy generales vinculadas con los desarrollos de obra secundaria que comportaron el tendido de vías ligeras, los ferrocarriles suburbanos, las estaciones y los cables telegráficos ferrocarrileros.

En el capítulo tercero se encuentra caracterizado de forma tangencial el curso de los ataques y las acciones de batalla ejercidas por los contingentes de la *Revolución del sur* sobre el perfil de los tendidos de vía regionales. En la misma sección y en inciso aparte se halla una breve documentación vinculada con los objetivos de obra desplegados en el periodo revolucionario, así como una rápida reflexión efectuada en términos de los caminos de hierro

a propósito de su papel situado frente a la reconfiguración del espacio geográfico morelense en el contexto de la Posrevolución.

En la etapa conclusiva del trabajo, se ordenan los argumentos expuestos y se articulan una serie de reflexiones finales derivadas del contenido de estudio. A esto sigue la inclusión de un glosario de conceptos ferroviarios y geográficos; una sección de apéndices y la referencia de los insumos documentales, cartográficos y bibliográficos explotados en el curso de la investigación.

## CONSIDERACIONES DE ESTUDIO

### **Geohistoria: contrastes y aproximaciones**

Hablar de *Geohistoria* es hacer mención de un paradigma de investigación interdisciplinar. Se trata de un entorno de trabajo en donde el geógrafo problematiza sus intereses en función de un decurso histórico y en el que, por otra parte, el componente espacial figura en el análisis del historiador en calidad de elemento activo de las experiencias colectivas y no solamente como un referente jurisdiccional.

Por supuesto, la trascendencia del contexto espacial acontece como fundamento dinámico mas no absoluto, y es que a diferencia del pensamiento geográfico determinista ratzeliano —cuyos preceptos insinúan que el medio natural actúa vertical y unilateralmente sobre el ser humano sin que este manifieste una respuesta contundente sobre aquél— la corriente del *posibilismo geográfico* sugiere la existencia de un horizonte funcional, bilateral y de acción continua en el que confluyen y se afirman, en la justa proporción de su fuerza, los agentes antrópicos y los elementos geográficos constituyentes de una realidad socioespacial.<sup>14</sup> Es así que el pensamiento posibilista apela a un sistema activo que adquiere su forma en virtud de las percepciones, demandas y capacidades de acción ejercidas por los grupos humanos sobre su entorno físico que, por su parte, puede ofrecer o no las condiciones necesarias para cristalizar tales disposiciones. Dicho a través de una segunda lectura de las ideas de Lucien Febvre, los factores geográficos no son en sí mismos un conjunto de elementos “unívocamente determinantes”, al contrario, los contenidos del espacio terrestre se captan como un amplio “campo de posibles” en donde se cultivan (y del que se cosechan) las aspiraciones humanas vertidas, no cabe duda, dentro de las posibilidades y limitaciones impuestas por el orden material del espacio.<sup>15</sup>

Pero si se acepta esta sinopsis del enfoque posibilista y el significado del medio físico instaurado como el “espectro de posibilidades” usufructuado por el tesón humano, se debe admitir a la par el hecho de que en esa interacción se yuxtaponen múltiples transformaciones

---

<sup>14</sup> La perspectiva posibilista ancla su raíz en las aportaciones del geógrafo francés Paul Vidal de la Blache (1845-1918), quien dota también de un impulso alterno a la Antropogeografía o Geografía humana de Friedrich Ratzel (1844-1904). Asimismo, se debe de considerar que la idea del posibilismo geográfico avanzó en buena medida por iniciativa de Lucien Febvre (1878-1956), fundador de la corriente historiográfica de *Annales*.

<sup>15</sup> Citado en Carlos Antonio Aguirre Rojas, “La historia regional en la perspectiva de la corriente francesa de los *Annales*”, en *Historia y memoria*, núm. 11, julio-diciembre, 2015, p. 283-284.

que también se hacen patentes en el largo plazo, esto como resultado de la persistente confrontación diacrónica escenificada por la actividad de las sociedades y el movimiento lento de su soporte físico de convivencia. De cara a esta idea, la Geohistoria se vuelve una alternativa de estudio que favorece la consumación de los objetivos de investigación diseñados en torno al rastreo de las mutaciones efectuadas progresivamente en la matriz de un espacio geográfico.

Por la estructura de su denominación, salta a la vista que la Geohistoria aquilata bajo el mismo signo a la Geografía y a la Historia en tanto líneas generadoras de conocimiento. Su primera manifestación remite, a pesar de su desacuerdo con el término, a Fernand Braudel (1902-1985) y a las propuestas forjadas en su estudio de *El Mediterráneo* (1949), un modelo de investigación que, a juicio del historiador francés, involucra la sistematización de una Geografía *sui generis* con el objeto de dar con “una particular especie de historia”, una de “cámara lenta que permite descubrir rasgos permanentes” y que ha de apoyarse en el conocimiento geográfico para exponer “el movimiento casi imperceptible de la historia”.<sup>16</sup>

Pero no debe olvidarse que el análisis conjunto de los niveles geográficos e históricos no compete exclusivamente a la Geohistoria; a esta aspiración se suman también la Geografía histórica, la Historia Geográfica, la Ecología histórica, la Ecografía histórica, entre muchas más. Todas ellas, aunque en apariencia responden a un propósito similar, difieren entre sí por la convicción de sus ideas preconcebidas para la producción de conocimiento. Por ejemplo, con respecto a las dos últimas citadas se reconoce que abonan, sí, al estudio de la interacción del ser humano con su entorno, pero con un interés dirigido a factores bióticos, abióticos y a la biodiversidad del paisaje o bien, tal como acontece en la Ecología humana, centran su atención a “la evolución de la forma y comportamiento humano [así como al] uso y abuso de los recursos de los ecosistemas que [las] culturas han aprendido a explotar”.<sup>17</sup>

Sobre las líneas de la Geografía histórica y la Historia geográfica no se puede dejar de señalar que, de acuerdo con el geógrafo inglés Alan Baker (1938-), el cruce de las dimensiones geográficas e históricas comporta la formación de dos campos que no obstante la coincidencia en temas de estudio y recursos de información, difieren entre sí por las formas

---

<sup>16</sup> Fernand Braudel, “La influencia del medio ambiente”, en *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2ª ed., Fondo de Cultura Económica, México, 1976, vol. 1, p. 27.

<sup>17</sup> Arthur S. Boughey, citado en Horacio Capel, *Geografía humana y Ciencias Sociales. Una perspectiva histórica*, Montesinos Editor, S. A., España, 1984 (Biblioteca de Divulgación Temática/38), p. 57.

en que sus respectivas ciencias de origen perciben el tiempo pasado y por el posicionamiento epistemológico de cada una de ellas.<sup>18</sup> De ahí que la Historia geográfica se ha llegado a concebir como aquella que se preocupa también por la dimensión espacial pero que no deja de priorizar el análisis histórico. En contraparte, la Geografía histórica se ha asumido como tal en la medida de que se sirve de la dimensión temporal como coordenada de trabajo pero que sigue sobrevalorando el análisis geográfico de índole cuantitativo o cualitativo.

Desde un punto de vista práctico, la Geografía histórica —sobre todo la de tradición británica, estadounidense y francesa— ha destacado por su vasta producción de trabajos, la mayoría de ellos problematizados para su aplicación directa en los asuntos por resolver de la actualidad. Justamente en este aspecto se revela una diferencia capital, y es que mientras que la Historia geográfica aspira a entender el pasado considerando a la dimensión física, la Geografía histórica se constituye —de acuerdo con varios autores incluido el propio Baker— no como una disciplina, sino como una forma más de hacer Geografía,<sup>19</sup> la cual activa su método para hacer comprensible el espacio en función de un fenómeno social observado en diacronía y cuyo límite temporal final analítico ha de situarse precisamente en el momento en que se produce dicha investigación para atender un problema de su presente. No resulta extraño que por la atención a tal tendencia la Geografía histórica haya sido señalada entonces por atravesar una dificultad epistemológica, a lo que se ha sumado el hecho de que, en cierta medida, se evidenció como una línea de estudio que no tomó con seriedad el método histórico, una condición que, por cierto, tampoco fue ajena para varias muestras de la Historia de enfoque geográfico y regional con respecto al uso del método de la Geografía.<sup>20</sup>

Parte de estas debilidades se leen con mayor claridad si se siguen las reflexiones del navarro José Luis Orella Unzué (1935-). Para este historiador español, la Geografía histórica guarda varias similitudes con el Derecho histórico ya que ambos prototipos de investigación buscan en el pasado los elementos constitutivos de las realidades actuales, por ejemplo, la explotación histórica de un recurso acuífero o la vigencia de una norma de convivencia. Si

---

<sup>18</sup> Alan R. H. Baker, *Geography and history: bridging the divide*, Cambridge Studies in Historical Geography 36, Cambridge University Press, United Kingdom, 2003, p. 2.

<sup>19</sup> Manuel Corbera Millán, “Geografía histórica e historia geográfica: el tiempo en el espacio y el espacio en el tiempo”, en *Eria*, núm. 72, 2007, p. 120.

<sup>20</sup> En su momento y para el caso mexicano, la fragilidad operacional y el uso meramente contemplativo del “marco geográfico” en los trabajos de historiografía regional fue puntualmente criticada por Manuel Miño Grijalva, “¿Existe la historia regional?”, *Historia Mexicana*, vol. LI, núm. 4, 2002, pp. 867-897.

bien dicha búsqueda permite hacer una descripción de las realidades materiales y jurídicas a estudiar, el acento colocado en los problemas presentes puede llegar a impedir que ambas líneas penetren el sustrato y el pulso cambiante de la coordenada histórica. Por tal causa, Orella Unzué no duda en señalar que ni la Geografía histórica ni el Derecho histórico son “verdaderas ciencias históricas” dado que el simple adjetivo de “históricas” supone la referencia acrítica de las explicaciones construidas en el seno de una historiografía ya elaborada, es por eso que no figuran respectivamente ni como “geografía integral del pasado” ni como “historia total del derecho” ya que “tan sólo aportan un acarreo de materiales descontextualizados que les sirven para su construcción actual”.<sup>21</sup>

Ahora bien, tampoco debe ignorarse el hecho de que la discusión relacionada con la vocación histórica de la Geografía y con la orientación geográfica de la Historia ha escalado por escuelas y autores situados en contextos disímolos, ello implica que el avance del debate haya caminado por diferentes vías y a ritmos variados.<sup>22</sup> Es importante señalar esta contingencia ya que la materia de la Geografía histórica producida por y para México no se ciñe al campo de acción de los geógrafos; por el contrario, esta es una posibilidad de trabajo cubierta paralelamente por una historiografía a la que se han sumado historiadores de procedencia nacional e internacional desde el primer tercio del siglo XX.<sup>23</sup> Pero ¿qué papel ocupa la Geohistoria dentro de estos esquemas de interpretación?

A este respecto, varios autores han reconocido en la Geohistoria un prisma dialéctico en el que *espacio* y *tiempo* se constituyen como la base de trabajo para el análisis de las acciones humanas. Una forma de comprender el sentido de este modelo de investigación es siguiendo la apuesta de Ramón Adolfo Tovar López, geógrafo venezolano que evocó a los *Annales* franceses de la primera mitad del siglo XX para plantear una *Geografía total* y para afirmar que, ciertamente, “la Geohistoria es una ciencia que diagnostica la totalidad, porque ella no se queda únicamente en las inquietudes intelectuales de definir o describir un espacio,

---

<sup>21</sup> José Luis Orella Unzué, “Geohistoria”, en *Lurralde: Investigación y espacio*, núm. 33, 2010, p. 296.

<sup>22</sup> Para una valoración crítica de esta materia en general véase: Pedro Sunyer Martín, “La geografía histórica y las nuevas tendencias en la geografía humana”, en Alicia Lindón y Daniel Hiernaux (dirs.), *Los giros de la Geografía Humana. Desafíos y horizontes*, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, Anthropos Editorial, México, 2010, pp. 143-173.

<sup>23</sup> La mayoría de estos autores se reseñan en el balance historiográfico de Bernardo García Martínez, “En busca...”, *op. cit.*, pp. 27-58. Otra revisión de esta materia se encuentra en Georgina Calderón Aragón, “La geografía histórica en México”, en *Actas del X Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Universidad de Sao Paulo, Brasil, 2005, pp. 2624-2635.

sino que también busca comprender cómo es ese espacio”,<sup>24</sup> de tal suerte, se vislumbra como una “Geografía humana que estudia el espacio creado por la sociedad con un análisis interdisciplinar y entendiendo al espacio como un producto social”.<sup>25</sup> En la misma tesitura y apelando también al pensamiento posibilista vidaliano, la Geohistoria ha sido definida por Orella Unzué como aquella que estudia la unidad de las realidades humanas y materiales del pasado a través de la consideración del contexto geográfico como el soporte físico de los diferentes momentos históricos, que influye en las sociedades pero que no las determina ya que éstas son capaces de modificar la base geográfica en la que se asientan.<sup>26</sup>

Tovar López propone también favorecer el análisis de un determinado ente geográfico a través de un *enfoque geohistórico* en el que se involucren los atributos del elemento estadal (factor diacrónico) y del componente espacial (factor sincrónico). De tal suerte, la Geohistoria se precipita como una alternativa de trabajo que es flexible en su metodología y que, esencialmente, “se desprende de la propia concepción geográfica que entiende al espacio como un producto concreto o síntesis de la acción de los grupos humanos sobre su medio ambiente para su necesaria conservación y reproducción sujeto a condiciones históricas determinadas”.<sup>27</sup>

Hasta este punto saltan dos observaciones. La primera es que, desde luego, existen diferencias importantes entre la Geografía histórica, la Historia geográfica y la Geohistoria toda vez que las dos primeras, indistintamente de su tradición e influencia, pueden llegar a anteponer sus respectivas herramientas de trabajo y metodologías frente a su complemento disciplinar. Esto devuelve una segunda consideración, y es que la Geohistoria obtendrá su reconocimiento en la medida en que se aparte de la subordinación disciplinar para organizarse simultáneamente como ciencia geográfica e histórica. Pero ¿ella misma figura o puede constituirse como una ciencia social? Sin duda, la pregunta provoca elaborar una reflexión epistemológica mucho más amplia en la que se ataje el problema con las posturas que la manejan como perspectiva, disciplina, escuela, corriente o ciencia. Sin embargo, un ejercicio analítico de este tipo, es justo reconocerlo, excede los límites y objetivos de esta tesis.

---

<sup>24</sup> Orella Unzué, “Geohistoria” ..., p. 238.

<sup>25</sup> *Ibid.*, p. 240.

<sup>26</sup> *Id.*

<sup>27</sup> Ramón Adolfo Tovar López, *El enfoque geohistórico*, 2ª ed., Universidad de Carabobo, Gráficas del Centro, C. A., Venezuela, s.f., pp. 14 y 38.

En consecuencia, sólo resta decir que el juicio de este trabajo concibe a la *Geohistoria* como una línea de estudio —a la vez que una potencial ciencia social— que se articula con las inquietudes, posibilidades y estrategias de trabajo que se desprenden de forma conjunta desde la Historia y la Geografía en tanto ciencia del cambio en el tiempo y ciencia del espacio respectivamente. Se advierte entonces que en ella reposa una plataforma de estudio en la que son colocados en el mismo piso, y sin subordinación alguna, tanto los métodos geográficos como los históricos para efectos de producir una suerte de *conocimiento geohistórico* a través del seguimiento y análisis de los aspectos evolutivos de la percepción y apropiación de un espacio socialmente ocupado, es decir, se encarga de estudiar el desarrollo de las sociedades y de su espacio a partir del reconocimiento de ambos componentes como fuerzas generadoras de transformaciones, rupturas y continuidades dentro de su plano de coexistencia, mejor dicho, al interior de un espacio geográfico.

### **Acotamiento de referencias**

Sin duda, el ámbito espacial se ha instituido como el objeto de estudio que la Geografía se ha dedicado a analizar con distintos enfoques; ejemplo de ello es la Geografía física y su conocida labor encauzada a la generación de modelos explicativos basados en razonamientos matemáticos y de ciencias exactas. En contraparte, el examen del espacio hecho desde la Geografía en tanto ciencia social y humana atiende más a un interés de estudio orientado a comprender y explicar los nexos que construyen los grupos humanos con su entorno físico. De este modo, se invoca al concepto de *espacio geográfico* para sintetizar a la unidad socioespacial en la que concurren “una serie de relaciones de coexistencia [...], en donde se dan los vínculos, las relaciones e interacciones, que llevan a la construcción, transformación, percepción y representación de la realidad”.<sup>28</sup>

En el plano sincrónico, este marco de correspondencia (sociedad-medio) se expresa con la materialización en el espacio de diversas pretensiones económicas, sociales, políticas o culturales, pero esta dinámica coetánea multidimensional no se entiende sin el vector histórico que cruza transversalmente todas esas aspiraciones de coexistencia colectiva. En

---

<sup>28</sup> Blanca Rebeca Ramírez Velázquez y Liliana López Levi, “Espacio”, en *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, México, 2015, p. 18.

este sentido cabe añadir que si bien es cierto que la modificación de los espacios terrestres está condicionada por las leyes naturales, tampoco lo es menos que la acción social figura igualmente como factor de cambio; esto implica que el medio físico, tal como sucede con el ser humano, contenga en sí una trayectoria histórica. Dicho en palabras de Lucien Febvre y a modo de conjuntar la Geografía con la Historia:

El hombre es un agente geográfico, no el menor. Contribuye a revestir, según los lugares, con estas expresiones cambiantes la fisonomía de la tierra que la geografía tiene a cargo a estudiar especialmente. Después de siglos y siglos, por su labor acumulada, por la audacia y la decisión de sus iniciativas, aparece como uno de los poderosos artesanos de la modificación de las superficies terrestres.<sup>29</sup>

Visto de esta forma, el concepto de *espacio geográfico* cumple también una función interpretativa primordial ya que apunta a la síntesis producida por la conjunción del *espacio absoluto* con las relaciones de coexistencia humana que se desarrollan sobre él, es decir, entraña no sólo la subsistencia humana dentro de un espacio natural, sino que induce la idea de un *espacio relativo* o “espacio artificial” forjado por la acumulación diacrónica y sincrónica de las necesidades e iniciativas antrópicas. En términos de esta idea cobra valor de conocimiento histórico la concepción del geógrafo brasileño Milton Santos (1926-2001), quien se manifestó en favor de considerar que

El espacio está formado por un conjunto indisoluble, solidario y también contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acciones, no considerados aisladamente, sino como el contexto único en el que se realiza la historia. Al principio la naturaleza era salvaje, formada por objetos naturales, pero a lo largo de la historia van siendo sustituidos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados y, después, cibernéticos, haciendo que la naturaleza artificial tienda a funcionar como una máquina. A través de la presencia de esos objetos técnicos: centrales hidroeléctricas, fábricas, haciendas modernas, puertos, carreteras, *ferrocarriles*, ciudades, el espacio se ve marcado por esos agregados [...].<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> Cfr. Claude Cortez (comp.), *Geografía histórica*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 1991, p. 10.

<sup>30</sup> Milton Santos, *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*, Editorial Ariel, S. A., Barcelona, España, 2000, p. 54. Las cursivas son énfasis del presente trabajo.

Por supuesto, la sustitución y acumulación de objetos naturales y artificiales supone una labor que se ejecuta no solamente en el plano sincrónico, sino también en una espiral diacrónica. Esta condición implica que el *espacio geográfico*, ineludiblemente, se vuelva acreedor de una dimensión histórica y más aún, se vuelve una fuente de información, toda vez que en su matriz se encuentran patentes las “huellas materiales” de la experiencia humana, las cuales son susceptibles de enunciar a través de un soporte cartográfico y en términos de localización, distancia, superficie, distribución, conectividad, dispersión o en virtud de otras relaciones topológicas (véase: Glosario).

Otra forma de observar el conjunto de estos vestigios socioespaciales es a través de la idea de territorio. A diferencia de otras categorías geográficas e históricas de estudio cuyos confines están condicionados por los parámetros del investigador, el concepto de *territorio* permite abrigar una significativa claridad en la delimitación de su dimensión física, esto como consecuencia del consenso establecido en los límites de su superficie. Sin duda, el atributo esencial para su definición (como experiencia colectiva y como herramienta conceptual) es el relacionado con las formas de apropiación de un medio natural en términos de poder en cualquiera de sus acepciones. Su construcción, resultado de experiencias políticas acumuladas, refleja el curso de un principio coherente de organización que no está libre de replantearse conforme lo demanden las circunstancias y que tampoco está exento de observarse en una escala temporal. A este respecto y citando libremente a André Corboz (1928-2012) se advierte entonces que el territorio no es un dato fijo, se constituye más bien, en todo caso, en una especie de “palimpsesto”; es el resultado de diversos procesos naturales y sociales y es objeto de las intervenciones humanas que “no paran de borrar y reescribir el viejo grimorio de los suelos”.<sup>31</sup>

Dicho de otro modo, el concepto de *territorio* apela al parámetro político geoespacial en el que se encuentran reglamentados los vínculos de coexistencia, es decir, su significado remite a la dimensión física en la que se fijan los límites de la acción de las relaciones de poder compuestas para ordenar los aspectos de convivencia del ser humano. Se presenta entonces como una base de organización en la que se procura resguardar la subsistencia y reproducción de las sociedades por medio de un criterio geoespacial que es multinivel y que

---

<sup>31</sup> André Corboz, “El territorio como palimpsesto”, en Ángel Martín Ramos (ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Universitat Politècnica de Catalunya, Edicions UPC, España, 2004, p. 27.

puede expresarse, por ejemplo, con las figuras de colonia, tierra comunal, terreno privado, pueblo, municipio, distrito, demarcación estatal, entidad nacional, entre otras. En síntesis, se percibe en primera instancia como una “manifestación espacial del poder”,<sup>32</sup> pero un poder político que, independientemente de su legitimidad o apego a las normas del Estado, surge de la organización espacial colectiva.

Dentro de esta revisión no se puede dejar de mencionar al concepto de *paisaje*, y es que desde un punto de vista cultural la idea de paisaje remite no solamente al aspecto estético del *espacio geográfico* o del *territorio*, revela además la práctica geoespacial del sistema de valores de las sociedades y al mismo tiempo da cuenta de las formas identitarias y prácticas culturales que se llegan a construir en torno al mismo medio físico de coexistencia. En términos de esta premisa, es posible sostener la idea de que el paisaje es en realidad la unidad geográfica en la que “confluyen tanto los aspectos naturales como los socio-culturales; de tal forma que resulta ser la *dimensión cultural de la naturaleza*, o bien, la *dimensión natural de la cultura*”.<sup>33</sup> En cualquier caso, es una dimensión que no se exige de observarse en un nivel histórico y con cualquier otro criterio que apele a una circunstancia cultural. Por tal motivo, no es fortuito que la idea de paisaje tienda a resignificarse y a cobrar una singularidad por obra de un añadido que apele a las formas de percepción, adaptación y transformación de la realidad. De ahí que dentro de los territorios y regiones coexistan los paisajes urbanos, rurales y periurbanos; los paisajes industriales, agrícolas, comerciales y mercantiles; los paisajes rituales o los paisajes turísticos, por citar algunos ejemplos.

En cuanto a la categoría de *región*, hay que decir que este concepto ha discurrido por un extenso camino de especificaciones acotadas por la Geografía, la Política, la Economía, el Urbanismo, la Antropología y la Historia, por mencionar algunos modelos analíticos. Su hondura polisémica ha generado sendos debates definidos esencialmente por dos caracterizaciones. La primera se vincula con la categorización conjunta del medio físico y el componente social ejecutada con un parámetro coherente tendido entre ambos niveles, esto con el fin de forjar un criterio de homogeneidad y de diferenciación que se certifica si se

---

<sup>32</sup> Fernando Manero Miguel, en Lorenzo López Trigal (dir.), *Diccionario de geografía aplicada y profesional. Terminología de análisis, planificación y gestión del territorio*, Universidad de León, España, 2015, p. 588.

<sup>33</sup> Pedro S. Urquijo Torres y Narciso Barrera Bassols, “Historia y paisaje. Explorando un concepto geográfico monista”, en *Andamios. Revista de Investigación Social*, vol. V, núm. 10, abril, 2009, p. 231. Las cursivas son énfasis hecho por el texto citado en alusión al geógrafo estadounidense Carl O. Sauer (1889-1975).

confronta con otra unidad geoespacial. En una segunda postura se encuentran las visiones políticas y económicas que, apoyadas por el análisis espacial, emplean la categoría como un instrumento de planeación, intervención y desarrollo que normalmente se acota por referencias territoriales para atender problemáticas de actualidad. A tales ejercicios de definición se agrega también la discusión generada en los campos de la Historia regional, en cuya arena aún queda bastante por hacer para generar coincidencias en los objetivos de consensuar una delimitación general de este concepto.

Por la naturaleza del tema de investigación expuesto, el juicio de este trabajo se ha apegado a la primera caracterización con un agregado evolutivo. Es decir, se aplica el concepto discutido desde el ámbito de la Historia regional para considerar a la *región* como la unidad física y humana contenida en límites de observación flexibles, diferentes de los territorialmente reconocidos y que se manifiesta por un factor aglutinante de las relaciones de coexistencia desplegadas en su matriz geográfica, ya sea que tal factor integrador sea el resultado y reflejo de la experiencia colectiva de los grupos humanos (experiencia objetiva) o se constituya como objeto de análisis del científico social (experiencia subjetiva).

A propósito del último orden de ideas es preciso hacer una aclaración, y es que en este estudio se entiende por *experiencia objetiva* a la construida por las organizaciones humanas con funcionalidad y validez para el contexto en el que se enmarque la misma, con probables continuidades o rupturas en una trayectoria histórica que incluye al tiempo presente. Considérese para ilustrar esta idea el caso de las antiguas calzadas romanas. Así, aunque los remanentes de los caminos romanos no son funcionales en su conjunto bajo los parámetros actuales, sí conformaron una red terrestre de comunicación (e integración) operacional para el contexto de la República e Imperio romano, por lo tanto, dicha red caminera es objetiva en términos de tales momentos históricos. En complemento, la *experiencia subjetiva* remite precisamente —y valga la redundancia— a la subjetividad del científico social y a la libertad que tiene para definir los límites de su objeto de estudio, una decisión en la que puede influir, o no, el grado de compenetración del investigador en la “experiencia objetiva”. De esta forma se procura justificar el empleo sucesivo y la construcción conceptual de dos categorías: la de *región*, vista como experiencia objetiva o vivencia colectiva e histórica, y la de *Región*, empleada ésta como experiencia subjetiva o

instrumento de estudio de la primera.<sup>34</sup> Observado en términos concretos de una perspectiva geográfica aplicada al criterio analítico de “región-sistema” o “región sistémica” revisado por Gasca Zamora:

La región se revela entonces como una realidad objetiva, susceptible de realizar representaciones subjetivas y puede entenderse como un sistema espacial, abierto y dinámico, estructurado por las relaciones de tipo vertical entre componentes del medio físico, social, cultural y económico y de tipo horizontal, es decir, entre lugares y personas que conforman redes. [De esta manera], es posible detectar en cada sistema una estructura geográfica, un tema o un problema central que actúa como base de regionalización, mientras los demás elementos funcionan como elementos complementarios.<sup>35</sup>

Pero en medio de toda esta revisión conceptual no se debe pasar por alto que en la afirmación de tales conceptos subyace un conjunto de atributos que imprimen un sello de particularidad a las configuraciones geoespaciales. Probablemente el ejemplo más visible de esta premisa sea el que ilustra los procesos de apropiación antrópica (o si se prefiere, ocupación humana) desplegados sobre la corteza terrestre, es decir, las posibilidades que tienen los colectivos humanos para coexistir sobre un espacio con base a un argumento político, económico, social, consuetudinario, de subsistencia o de cualquier otro tipo que implique un fin consensuado de establecimiento geoespacial. En tal sentido, resulta pertinente justificar el término de *ocupación antrópica* para remitir de forma genérica a las diversas formas de ocupación humana que se han expresado sobre el espacio, ya sea que las mismas se manifiesten en función de un proceso de territorialización; una expansión urbana; una apropiación comunal o privada de terrenos; un establecimiento popular o residencial; un deslinde de ejidos u otros casos localizados de ocupación socioespacial.

En complemento del mismo tenor se advierten los atributos de *conectividad*, es decir, la “cualidad de un lugar o un territorio para ser accesible y relacionarse con otros a través de

---

<sup>34</sup> En buena medida, dicha categorización se inspira en las expresiones que emplea el historiador alemán Reinhart Koselleck (1923-2006) para referirse a la «historia» como vivencia, experiencia, “suma de las historias individuales” o “conexión de acontecimientos” y distinguirla de la «Historia» advertida como indagación histórica, ciencia o relato de la historia. Véase: Reinhart Koselleck, *historia/Historia*, traducción de Antonio Gómez Ramos, Editorial Trotta, S. A., Madrid, 2004, p. 27. Una discusión similar en Erich Kahler, *¿Qué es la historia?*, traducción de Juan Almela, Fondo de Cultura Económica, México, 1966, pp. 14-16.

<sup>35</sup> José Gasca Zamora, *Geografía Regional: la región, la regionalización y el desarrollo regional en México*, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2009 (Colección: Temas selectos de Geografía de México), p. 38.

los diversos medios de transporte”,<sup>36</sup> así como el de *accesibilidad* que remite a la “posibilidad de conectar un lugar con otros” y que, generalmente, explica el grado de acercamiento de un asentamiento al respecto de sus enlaces tendidos a sus zonas externas o periféricas.<sup>37</sup>

Por otro lado y con el fin de reafirmar el argumento citado de Milton Santos con el hecho de que la apertura de vías férreas implica la formación de una marca que se añade al semblante de un espacio geográfico, se plantea lo siguiente. Ya se ha insinuado que las líneas de transporte ferroviario (y las rutas de comunicación terrestre en general) se presentan como variables de transformación que se valoran, por ejemplo, con el desgaste de terrenos, por los cambios en el uso de suelos o por otros elementos de cambio que sintetizan una *erosión antrópica*.<sup>38</sup> Así, la estampa física de las vías de comunicación se agrega como un tipo de relieve de origen artificial que, evidentemente, no corresponde a las formas naturales de la corteza terrestre. En el campo de la geomorfología, este esquema de vicisitudes se categoriza como *relieve antrópico o tecnógeno* y su significado se ciñe al conjunto de las marcas físicas producidas en la superficie terrestre por obra de las actividades humanas. Tales signos se distinguen por su condición erosiva o por su carácter acumulativo, de tal forma que en sí, todas las construcciones originadas por el hombre (ciudades, presas, minas, vías de comunicación, etc.) se pueden considerar como relieve antrópico.<sup>39</sup> Tomando en cuenta esta unidad terminológica se emplea en lo sucesivo la expresión de *relieve antrópico ferroviario* para aludir integralmente a la impronta física de las vías férreas.

Sin pretender exhaustividad, las anteriores notas fueron organizadas para observar de forma panorámica los alcances interpretativos de las principales categorías geográficas empleadas en lo venidero. Este fue el caso de la noción de *espacio geográfico*, un concepto que desde la postura geohistórica de este trabajo conviene todavía precisar como la estructura socioespacial en la que se materializan y distribuyen los vínculos que construyen los grupos humanos con su realidad material a la luz de una dinámica de transformaciones, rupturas y continuidades generadas en una curva histórica de mediana o larga duración.

---

<sup>36</sup> Florencio Zoido Naranjo *et al.*, *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*, Editorial Ariel, S. A., España, 2000, p. 105.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>38</sup> Tovar López define a la *erosión antrópica* como el desequilibrio de la corteza terrestre resultante del conflicto de fuerzas sociales y ambientales. *Cfr.* Ramón Adolfo Tovar López, *El enfoque...*, *op. cit.*, p. 20.

<sup>39</sup> Véase: José Lugo Hubp, *Diccionario geomorfológico*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, México, 2011, p. 347.

En este mismo propósito de reinterpretación de conceptos, ha convenido recuperar el término distintivo de las Ciencias de la Información Geoespacial con el fin de resignificar la referencia de lo *geoespacial* como una forma puntual de aludir al *espacio geográfico* en su calidad de concepto, y también para justificar una reducción discursiva que remita a los objetos, sujetos y procesos activos contenidos dentro de un espacio geográfico.

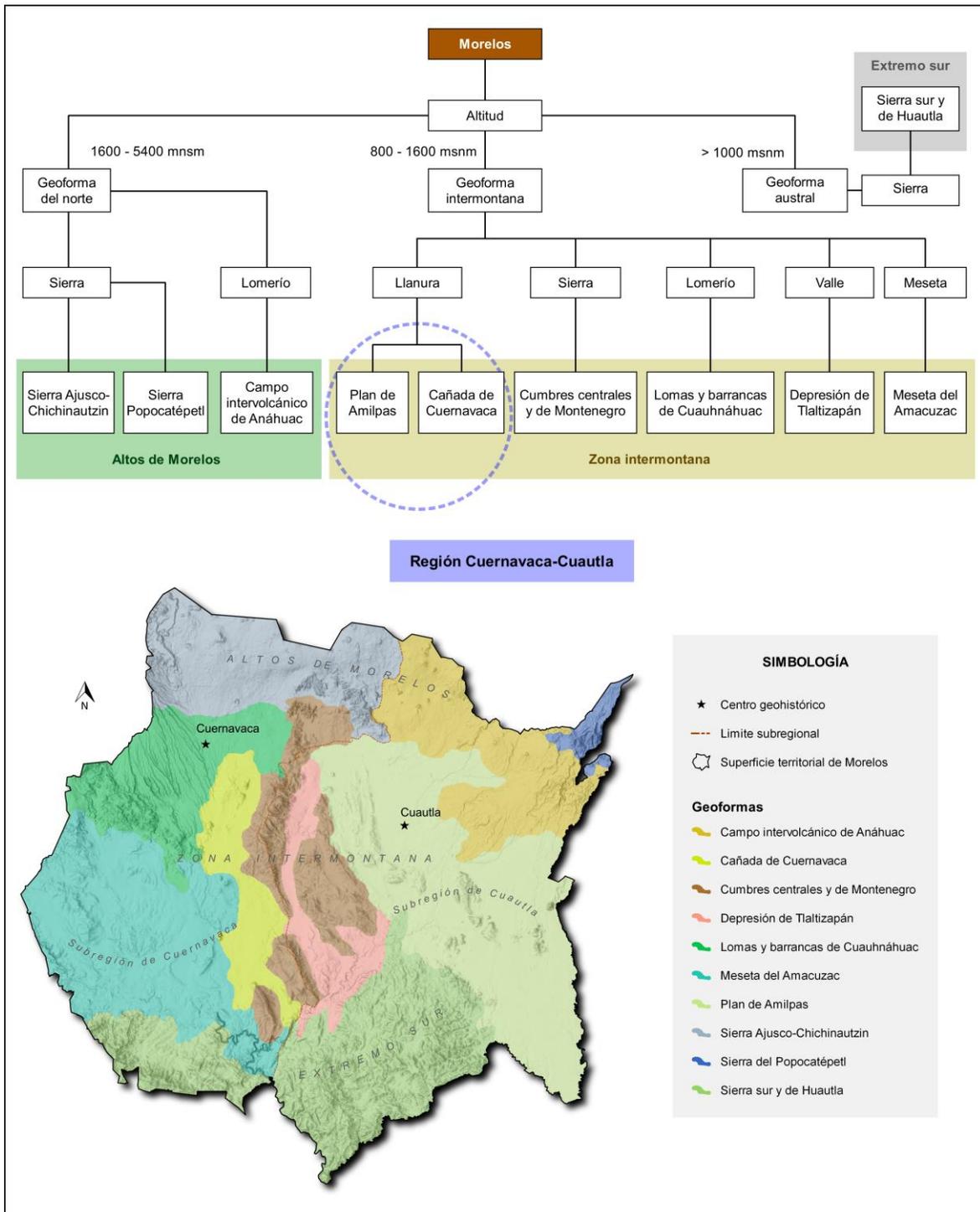
Con igual ánimo se delimita la expresión de lo *geohistórico*, esto en aras de aludir a dos situaciones: en primer lugar, como ya se ha señalado, se refiere al nivel geográfico de la historia en su calidad de relato científico y, por otra parte, se emplea para aglutinar a las densidades históricas y geográficas instituidas en una realidad regional objetiva y/o subjetiva. Asimismo, se ha recurrido a la categoría historiográfica de ‘proceso histórico’ pero con un añadido geográfico. Así, en este trabajo se define al *proceso geohistórico* como la conexión coherente en causa y efecto que articula, en secuencia diacrónica, a los factores geográficos y humanos sobre una idea de cambio. En tal entendido, resulta válido observar a este proceso como una provocación de análisis que obliga a reclasificar los orígenes de la información recopilada para la elaboración de los marcos interpretativos, por ello, en este trabajo se categorizó a buena parte de los insumos de información como *fuentes geohistóricas*.

### **Deslinde metodológico y documental**

La estrategia metodológica de este ejercicio se diseñó observando las pautas de estudio de la Historia y la Geografía en su carácter de esquemas generadores de conocimiento. En consecuencia, se equilibraron los principios heurísticos y hermenéuticos de la ciencia histórica con el método de la geografía en razón de los criterios de localización, distribución, correlación, evolución y caracterización del problema ferroviario identificado.

Por cuestiones de sistematización, ha convenido reconocer al área de estudio como una densidad geohistórica que progresivamente se ha articulado por la relación de la Cañada de Cuernavaca con el Plan de Amilpas; esto es, el nexo de dos bases geográficas separadas por una serranía transversal y en las que, respectivamente, se han contenido a los centros políticos geohistóricos de Cuernavaca y de Cuautla. De tal suerte, el polígono geoespacial de estudio se organiza a título de la Región Cuernavaca-Cuautla, lo que es útil también para observar por separado la distribución de los dos principales sistemas ferroviarios que discurrieron sobre el oriente y occidente de Morelos a través de diferentes geofomas.

**Diagrama 1. Árbol de consideraciones geográficas para una regionalización ferroviaria**



Fuente: elaboración propia basada en el método de regionalización ecológica sugerido en Andrea Cruz Angón *et al.* (coords.), *La Biodiversidad en Morelos. Estudio de Estado 2*, Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad, México, 2020, pp. 29-30. La especificación por altitud y geoformas (topoformas) se desglosa en el Mapa 3 que se anexa en la siguiente sección.

En términos más específicos, esta propuesta de regionalización se sustenta con la coexistencia de varias zonas distinguidas entre sí por un criterio hipsométrico (altitud) y otro más de orden geomorfológico (véase: Diagrama 1), esto por instituirse ambas condiciones como reservas primarias e insoslayables en el diseño, planeación, desarrollo y subvención de proyectos de obra ferroviaria. En tal sentido se han identificado, en un desnivel de terrenos que de norte a sur va desde los 5,400 hasta los 800 metros sobre el nivel del mar (msnm), un total de diez unidades geomorfológicas dominantes o geoformas que articulan a la Región Cuernavaca-Cuautla y a sus subregiones con las características siguientes:

- 1) *Sierra del Popocatepetl*: terrenos montañosos en ladera que desde los 2,600 msnm forman parte del edificio volcánico del Popocatepetl, siendo su cumbre de 5,400 msnm la parte más alta de la *Región*, lo que en conjunto genera un clima semifrío y el crecimiento de bosques de altura. Salvo algunos campamentos y el restringido avance urbano de Hueyapan, no ha figurado como una faja de concentración demográfica, situación que se ha consolidado desde 1935 dado su decreto de área natural protegida promulgado a título del Parque Nacional Iztaccíhuatl-Popocatepetl.
- 2) *Sierra Ajusco-Chichinautzin*: cadena montañosa y de volcanes situada al norte de Cuernavaca que asciende abruptamente desde los 1,600 hasta los 3,000 msnm registrados en los límites australes de la Ciudad de México. Sus terrenos accidentados constituyen la segunda geoforma más elevada de la *Región* en donde también han brotado bosques de alta montaña. El tema forestal y el de tala ilegal han constituido un añejo problema que se intensificó desde finales del siglo XIX por la apertura del servicio ferrocarrilero a Cuernavaca y después, a mediados y finales del siglo pasado, por la activación de caminos carreteros de altas especificaciones. Esto contribuyó a la expansión de algunas pequeñas manchas urbanas que, junto a la limitación impuesta por el predominio de la propiedad comunal de la tierra ahí ejercido y frente al avance urbano gestado desde México, fueron contenidas por la declaratoria de 1988 del Corredor Biológico Chichinautzin como área de protección de flora y fauna. En su espacio se encuentran territorializados los municipios de Huitzilac y de Tepoztlán.
- 3) *Campo intervolcánico de Anáhuac*: zona de lomeríos situada en la parte sur de la subprovincia fisiográfica de los Lagos y Volcanes de Anáhuac, entre los volcanes

orientales del Ajusco-Chichinautzin y la cadena del Popocatepetl-Iztaccíhuatl. De norte a sur, su base geomorfológica corre desde Tenango del Aire, Estado de México, (2,380 msnm), pasa por Atlatlahucan (1,640 msnm) y llega a la zona baja de Yecapixtla, hasta el pueblo de Tecajec (1,580 msnm). En lo que respecta al estado de Morelos, sus terrenos sirven de asiento para las cabeceras de Tlalnepantla, Totolapan, Tlayacapan, Atlatlahucan, Tetela del Volcán y Ocuituco. Antes de la Revolución mexicana funcionaron ahí contadas haciendas de pequeña extensión y se ejerció el régimen de pequeña propiedad. Actualmente adolece de un problema urbano que ha crecido con la especulación y desarrollo inmobiliarios que, por ejemplo, han propiciado los complejos turísticos, hoteleros, de recreo y de habitación residencial de fines de semana.

- 4) *Lomas y barrancas de Cuauhnáhuac*: entorno de terrenos sinuosos en cuyos pliegues corren numerosas barrancas que funcionan en una suerte de radiador para regular el clima del centro de Cuernavaca y de sus alrededores. Se ubica en las laderas de la sierra de Ocuilan, entre los 1,700 y los 1,100 msnm, generándose así un régimen de transición que del templado va hacia el clima cálido y a los bosques secos. Comprende una pequeña sección de sierras con interés geológico que en fechas recientes ha causado un problema social y ambiental ligado a las actividades mineras. Por su zona se expandieron, en tiempos del porfiriato, los terrenos de la hacienda azucarera de Temixco y algunas pequeñas propiedades particulares, comunales y nacionales. Sirve de asiento para la capital estatal y para el municipio de Cuernavaca. Se caracteriza por tener sobre sí una línea de crecimiento urbano desordenado de orden residencial y otro de carácter informal que ha cubierto un importante número de barrancas al poniente de Cuernavaca, coadyuvando ello en un problema de contaminación y en otro más vinculado con el descenso de abasto de agua para consumo humano.
- 5) *Cumbres centrales y de Montenegro*: cadena de elevaciones que corren por el centro del estado y que bajan desde las prominencias de Tepoztlán (1,700 msnm) hasta la zona baja de Jojutla (800 msnm). Sus macizos han funcionado como frontera natural que separa a la sección poniente con la parte oriente del estado de Morelos, es decir, entre las aquí delimitadas como Subregión de Cuernavaca y de Cuautla respectivamente. Por su parte norte, este corredor se abre en un cañón y el mismo ha

sido aprovechado para comunicar por carretera a esas dos porciones geográficas del estado, lo cual ha generado otro problema urbano que se ha expandido por esa vía amenazado la biodiversidad de la zona central de Morelos, derivando de ello que en 1998 se creara la Reserva Estatal Sierra Montenegro.

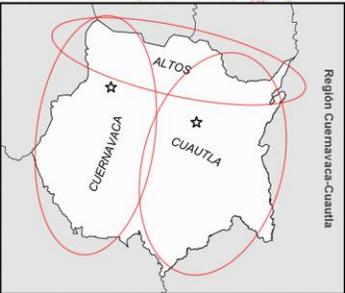
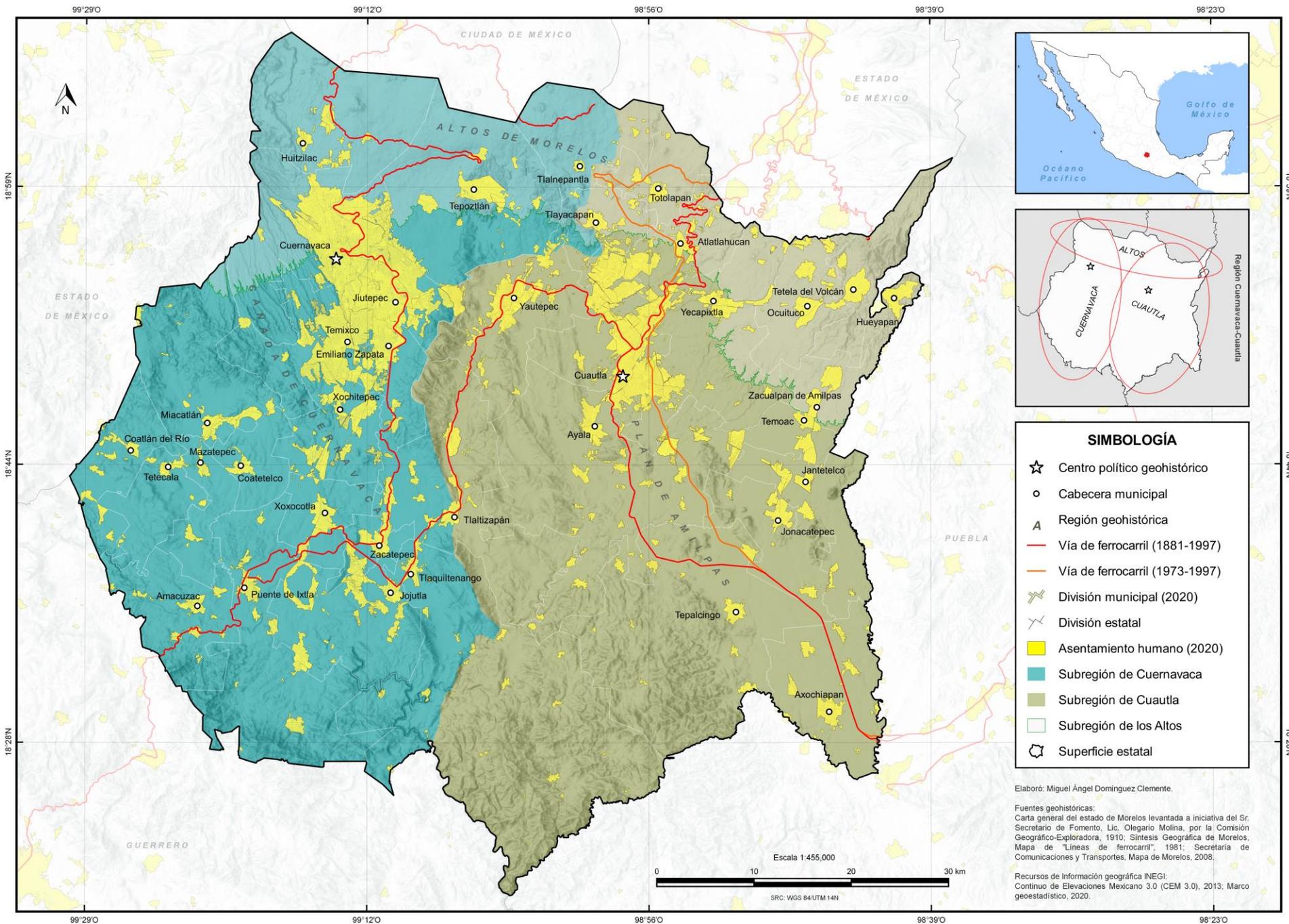
- 6) *Plan de Amilpas*: zona de llanura y de selva baja que domina el poniente del estado y que se ubica por debajo de los 1,700 msnm hasta llegar a los 1,000 msnm en su parte meridional. Su régimen de clima cálido potenció la actividad agroindustrial azucarera porfiriana a través de grandes extensiones de tierra ahí acaparadas. Dentro de sus contornos se territorializan parte de los actuales municipios de Yecapixtla, Zacualpan de Amilpas, Temoac, Jantetelco, Jonacatepec, Yautepec, Cuautla, Ayala, Tepalcingo y Axochiapan. El crecimiento urbano se ha concentrado en la ciudad de Cuautla y en sus vecindades, mereciendo ello la asignación de la segunda conurbación más poblada de Morelos: la de Cuautla, la cual se expande en función de las vías de comunicación terrestre tendidas hacia México, a Yautepec y hacia algunos puntos de los Altos de Morelos.
- 7) *Cañada de Cuernavaca*: terrenos de llanura situados al sur de la capital estatal y que corren en un descenso que va de los 1,400 hasta los casi 800 msnm registrados en la zona de Jojutla. Por su centro corre el río del Apatlaco para nutrir numerosos campos fértiles que en la época porfirista fueron explotados por haciendas de mediana constitución territorial. Aquí se registra el mayor problema urbano estatal ya que su mancha ha avanzado a expensas de reconversiones desmedidas de usos de suelo, lo cual ha merecido que en la zona se distribuya la mayor zona conurbada de Morelos, la de Cuernavaca, la que se ensancha con las aportaciones urbanas de Jiutepec, Temixco, Emiliano Zapata y Xochitepec. Por su lado sur, esta geoforma sostiene a una tercera conurbación: la de Jojutla, la cual se integra con la territorialidad de ese municipio y con la de Tlaquiltenango, Zacatepec y de Tlaltizapán.
- 8) *Depresión de Tlaltizapán*: sector de tierras bajas que liga de manera natural y más o menos llana a la *Cañada de Cuernavaca* con el *Plan de Amilpas* a través del declive y la ruptura que presenta el corredor serrano de Montenegro a la altura de la cabecera de Tlaltizapán. La geoforma que incluye algunos lomeríos discurre de norte a sur por los 1,200 y los 800 msnm y se constituye esencialmente por un valle en el que fluye

el cauce del río Yautepec sobre el que se organizaron diversas haciendas azucareras. Su forma de fuerte natural situado al oriente de la sierra de Montenegro fue explotada por la revolución zapatista para fines de acción militar en contra de federales.

- 9) *Meseta del Amacuzac*: terrenos bajos e irregulares que dominan el surponiente del estado comprendiendo también algunos valles, lomeríos y pequeñas secciones de sierras. Su plancha se alza desde los 900 a los 1,300 msnm y hasta inicios del siglo XX sirvió de base para haciendas de mediana y gran extensión, siendo la más notable de ellas la de San José Vista Hermosa. Al mismo tiempo se constituye como la zona lacustre de Morelos ya que ahí se encuentran las lagunas de El Rodeo, de Coatetelco y de Tequesquitengo, siendo este último cuerpo de agua el que propicia un avance urbano turístico y residencial que avanza hacia la conurbación de Jojutla. En esta geoforma se territorializan los municipios de Coatlán del Río, Miacatlán, Tetecala, Mazatepec, Puente de Ixtla, Amacuzac y los indígenas de Coatetelco y Xoxocotla.
- 10) *Sierra sur y de Huautla*: franja de sierras que de forma irregular se eleva por encima de los 1,000 msnm. En sus terrenos se encuentran algunos sitios de interés geológico que desde tiempos de la Colonia fueron explotados principalmente en razón de las minas de Huautla. Por su condición accidentada la integración territorial es escasa, por ello no se ha propiciado ahí una concentración demográfica de relevancia, esto a excepción de las localidades de Tehuixtla y de Tilzapotla que guardan sobre todo un interés turístico. Desde 1999 y dado su carácter de reservorio de biodiversidad, la mayor parte de esta geoforma se encuentra reconocida como Reserva de la Biósfera Sierra de Huautla.

En suma, dichas geoformas figuran como los elementos constitutivos del objeto geoespacial de estudio que, de acuerdo con el ordenamiento aquí propuesto, se articula de la siguiente forma. La Subregión de Cuernavaca, por principio, se estructura en virtud de la contigüidad que de norte a sur presentan las zonas de la Sierra Ajusco-Chichinautzin; las Lomas y barrancas de Cuauhnáhuac; la Cañada de Cuernavaca; la Meseta del Amacuzac y la Sierra sur. Compartiendo con la anterior a las Cumbres centrales y de Montenegro como línea de frontera natural, la Subregión de Cuautla se compone con la vecindad, también de norte a sur, de la Sierra del Popocatepetl; el Campo intervolcánico de Anáhuac; el Plan de Amilpas; la Depresión de Tlaltizapán y la Sierra de Huautla.

Mapa 1. Perfil ferroviario y regional del estado de Morelos



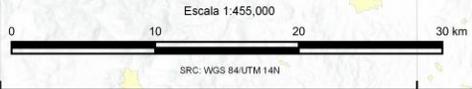
**SIMBOLOGÍA**

- ☆ Centro político geohistórico
- Cabecera municipal
- A Región geohistórica
- Vía de ferrocarril (1881-1997)
- Vía de ferrocarril (1973-1997)
- ▬ División municipal (2020)
- ▬ División estatal
- Asentamiento humano (2020)
- Subregión de Cuernavaca
- Subregión de Cuautla
- Subregión de los Altos
- ⬜ Superficie estatal

Elaboró: Miguel Ángel Domínguez Clemente.

Fuentes geohistóricas:  
 Carta general del estado de Morelos levantada a iniciativa del Sr. Secretario de Fomento, Lic. Olegario Molina, por la Comisión Geográfica-Exploradora, 1910; Síntesis Geográfica de Morelos, Mapa de "Líneas de ferrocarril", 1981; Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Mapa de Morelos, 2008.

Recursos de Información geográfica INEGI:  
 Continuo de Elevaciones Mexicano 3.0 (CEM 3.0), 2013; Marco geoestadístico, 2020.



Pero hay que decir que este conjunto regional está cruzado por un tercer sector que, aunque comparte diferentes vínculos con aquellos bloques, tiene su propia singularidad geohistórica que también puede ser observada de forma separada y que de hecho, propició algunas consideraciones ferroviarias en virtud de lo que hoy se conoce como los Altos de Morelos. En síntesis, vale reiterarlo, el problema ferroviario propuesto se ha abordado tomando en cuenta la superposición de tres subregiones nodales clasificadas aquí como Subregión de Cuernavaca (Cañada de Cuernavaca), Subregión de Cuautla (Plan de Amilpas) y Subregión de los Altos (Terrenos altos de Morelos).<sup>40</sup> (Véase: Mapa 1).

Una vez formada esta composición subregional se procedió a ejecutar una operación heurística con el fin de documentar el curso de las acciones políticas, empresariales y sociales que, en la justa proporción de su fuerza, actuaron como factores de cambio e influencia en el avance del proceso geohistórico ferroviario organizado en las tres subregiones identificadas. La barra documental preparada para tales efectos se integró con fuentes directas e indirectas vinculadas con la materia en cuestión y con registros de información suplementaria.

En la práctica, la base de información directa se sistematizó con el contenido de distintos documentos escritos y cartográficos cuya clasificación comprende decretos oficiales, prensa periódica, informes de actividades, contratos de construcción, crónicas, horarios de viaje, mapas temáticos, planos técnicos y croquis diversos. La mayor parte de esos recursos primarios fueron localizados en los siguientes acervos y bibliotecas:

- 1) Archivo General de la Nación (AGN): Fondo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Serie de Ferrocarriles;
- 2) Archivo General e Histórico del Estado de Morelos perteneciente al Instituto Estatal de Documentación de Morelos, (en adelante, sólo AGHEM): Series de Junta Local de Caminos, Obras Públicas y Tierras;
- 3) Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, acervo adscrito al Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero de la Secretaría de Cultura, (en adelante, sólo CEDIF): Fototeca, Planoteca y Biblioteca; material y fondos varios;

---

<sup>40</sup> En el análisis espacial, se entiende por regiones nodales a todas aquellas que, conservando su propia especificidad, se pueden sobreponer una a otras. *Cfr.* Blanca Rebeca Ramírez Velázquez y Liliana López Levi, *Espacio...*, *op. cit.*, p. 105.

- 4) Mapoteca Manuel Orozco y Berra, depósito cartográfico agregado al Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (en adelante, sólo MMOyB): Colecciones General, de Domingo Diez y de Orozco y Berra; Series estatales diversas y material cartográfico de Ferrocarriles;
- 5) Hemeroteca Nacional de México: publicaciones periódicas diversas;
- 6) Biblioteca de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Planeación, Centro de Documentación y Mapoteca: materiales diversos;
- 7) Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público;
- 8) Biblioteca Daniel Cosío Villegas de El Colegio de México;
- 9) Biblioteca del Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias de la Universidad Nacional Autónoma de México;
- 10) Biblioteca “Amoxcalco” del Instituto de Investigación en Humanidades y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma del Estado de Morelos;

También se consultaron otras unidades de información clasificadas como tesis universitarias, bibliografías especializadas y revistas temáticas en las que se han trabajado, desde sus campos de análisis, ciertos aspectos del problema que interesa a esta investigación.

Un rasgo que distingue a este *corpus* documental es la variedad de fuentes que permitieron vigilar el planteamiento de trabajo desde diferentes flancos de observación, pero otro atributo no menos importante es el relacionado con su contenido que favoreció las labores de representación cartográfica. En este punto se debe poner de relieve que los problemas de eclosión, de localización, de distribución y de evolución ferroviaria fueron solventados por una lectura documental encauzada a detectar, dentro de lo posible, las formas de comprensión, manejo, ocupación y proyección del medio físico esbozadas en términos del proceso geohistórico identificado. En el tenor de dicha consideración, se ha clasificado a buena parte de los recursos de información directa e indirecta como *fuentes geohistóricas*, es decir, fuentes que, en la medida de los límites y alcances de su contenido, brindan un testimonio del pasado sobre condiciones geográficas y acciones humanas que son susceptibles de proyectarse en una dimensión espacial a través de un soporte cartográfico.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> Una aplicación y uso de estos recursos se ilustra en Laura García Juan, “SIGECAH, una plataforma digital para el aprendizaje y manejo de fuentes geohistóricas”, en Juan Ramón de la Riva Fernández *et al.*, *Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación*, Universidad de Zaragoza, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Zaragoza, España, p. 1377-1384.

La disposición de las fuentes geohistóricas y de los insumos de información restantes permitió, en el terreno hermenéutico, concretar los objetivos de trabajo por la observación, el seguimiento, la comprensión, la interpretación y la síntesis que se elaboró en términos de la noción de cambio forjada progresivamente en los tres contextos subregionales. A este respecto, se hizo avanzar una operación conjunta de lectura crítica y de contraste de fuentes directas, esto sin perder de vista el marco de su época de producción y aislando de ellas los asuntos de localización, distribución, caracterización y evolución del fenómeno ferroviario que resultó del cruce de intereses políticos, empresariales y sociales identificados dentro de cada uno de los cuatro momentos que articulan la extensión de la periodización diseñada.

Con esta base documental y de interpretación se sustentó la estrategia metodológica con la que se desarrollaron los cuatro objetivos auxiliares, todos ellos desahogados por separado en cuatro capítulos de trabajo en virtud de la sistematización subregional y con apego a las secuencias temporales trazadas. El cuidado de esta trayectoria temporal solventó el propósito general de trabajo de reconstrucción, el cual se ha ilustrado con una cartografía histórica en la que se expone la progresión multinivel del proceso geohistórico ferroviario y que se proyectó en una escala local, subregional, regional e interregional, así como con un material gráfico levantado en un trabajo de campo, esto con el propósito de armar un registro visual del perfil de vías y estaciones para reconocer cómo se ha construido su resignificación en los límites vanguardistas de un proceso geohistórico de larga duración

Por lo anterior, la interpretación y articulación de argumentos se exponen en lo sucesivo en un rango estadal y otro espacial, esto considerando a los factores socioespaciales que tuvieron que ver con los proyectos de obra ferroviaria materializados y que actuaron como elementos de cambio. En este sentido es conveniente señalar un punto de interés asociado con los anteproyectos de construcción ferroviaria que no lograron consumarse. Aunque referir a tales iniciativas es apartarse del objetivo principal de trabajo, se ha retomado parte de ellas porque su mención intensifica el significado del proceso ferroviario observado.

## HORIZONTE GEOHISTÓRICO

### Configuración física

La dimensión material en donde se han escenificado los procesos geohistóricos de la Región Cuernavaca-Cuautla se sitúa completamente en la parte alta de la Depresión del Balsas y en una zona de transición en la que se enclavan los terrenos que descienden, desde el extremo austral de la cuenca del Pánuco, por la Faja Volcánica Transmexicana en dirección hacia la Sierra Madre del Sur.

El Eje Neovolcánico Transversal, banda fisiográfica que corre por el centro del país desde las costas nayaritas del Pacífico hasta el Golfo de México a través de Veracruz, se ha distinguido por formar parte del llamado Cinturón de Fuego del Pacífico y por acontecer como la unidad morfoestructural en la que se alcanzan diferentes cadenas montañosas y notables edificios volcánicos que en algunos casos, superan en su corona los 5,000 metros de altitud sobre el nivel del mar (msnm). Buena parte de las formaciones de esta faja transversal (compuestas principalmente por calizas, esquistos y areniscas del Cretácico inferior) estuvieron condicionadas en su orogénesis por plegamientos y grandes fracturas por las que se colaron materiales ígneos cuya dispersión, en la evolución del Mesozoico al Cenozoico,<sup>42</sup> fue definiendo las formas de relieve que ocupa el México Central, las cuales constituyen poco más de un 57% del espacio en el que se asienta el estado de Morelos.

En una marcha meridional paralela se ubica la provincia de la Sierra Madre del Sur y su sistema se prolonga desde las costas del Pacífico en su correspondencia jalisciense para culminar en los litorales oaxaqueños ceñidos por el Golfo de Tehuantepec, proveyendo así de casi un 43 % de superficie al territorio morelense. Su configuración remite al Cenozoico, era en la que su fisonomía (formada por diferentes piedras paleozoicas y rocas ígneas cenozoicas como la andesita, basaltos, granitos y monzonitas) sufrió levantamientos que se hicieron acompañar por una actividad volcánica que cerró cauces, detuvo cursos de agua y formó una especie de mar interno. Eventualmente, esta unidad fisiográfica se alteró por nuevos movimientos que fracturaron su estructura, lo cual dio lugar a que el agua encontrara nuevas salidas a través de cascadas, cañones,<sup>43</sup> y otras expresiones de flujo hídrico, como la

---

<sup>42</sup> Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC), “La cuenca del río Balsas”, [en línea], <http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones2/libros/402/cuencabalsas.html>, fecha de consulta: agosto de 2021.

<sup>43</sup> *Id.*

manifestada por el Delta del Balsas, drenaje final de la cuenca del mismo nombre situado en los límites estatales de Guerrero y Michoacán.

De tal suerte, la Cuenca del Balsas se expresa como una posible extensión de la Gran Depresión del Golfo de California en la que se formó (probablemente en el Cretácico inferior) el canal del Balsas, cuya línea corre al centro de su cuenca a una altura media de 1,000 msnm. Se ubica en una zona en la que coincide la Placa de Cocos con la Placa Americana, y comprende una superficie geohidrológica que abarca alrededor de 117,305 km<sup>2</sup>, todos ellos organizados en tres zonas circunscritas por un promedio de altitud resuelto en términos del Alto Balsas (50,464 km<sup>2</sup>), el Medio Balsas (31,887 km<sup>2</sup>) y el Bajo Balsas (34,954 km<sup>2</sup>).<sup>44</sup>

En materia histórica de territorialización, todos esos rasgos físicos definidos por los bordes australes del Altiplano Central de México y las laderas nórdicas de la Vertiente del Pacífico han estado a la vista de numerosas voluntades políticas que, con la comunión y confrontación de sus intereses, terminaron por triangular la estructura regional del estado de Morelos en un desnivel de terrenos que oscila entre los 3,000 y 5,400 msnm en su parte más elevada del norte hasta casi los 800 msnm en la sección más deprimida del sur.<sup>45</sup>

La ocupación antrópica y política de la *Región* se ha contenido, en la parte norte, por la fisiografía de los Lagos y Volcanes de Anáhuac que se corona por la dorsal del Ajusco-Chichinautzin y con los terrenos que desde ahí ascienden hasta la cumbre del Popocatepetl (5,419 msnm). Con este edificio volcánico y las bajadas de agua que se unen en el extremo sur de la Barranca del Amatzinac se fijó el costado oriental; en tanto, la parte meridional se ha acotado con las Sierras del Sur de Puebla en su pliegue con las cordilleras de Huautla y de Ocotlán. El margen occidental, por otro lado, se ha extendido desde las estribaciones del sistema Ajusco-Zempoala y se ha rematado con las Sierras y Valles Guerrerenses en su corte con las cadenas de Ocuilan, de Chalma y de Cacahuamilpa. Así, la suma de tales elementos naturales fundamenta la proyección de una poligonal de notables discontinuidades físicas comprendidas en apenas 4,892 km<sup>2</sup> de superficie territorial (véase: Mapa 2).<sup>46</sup>

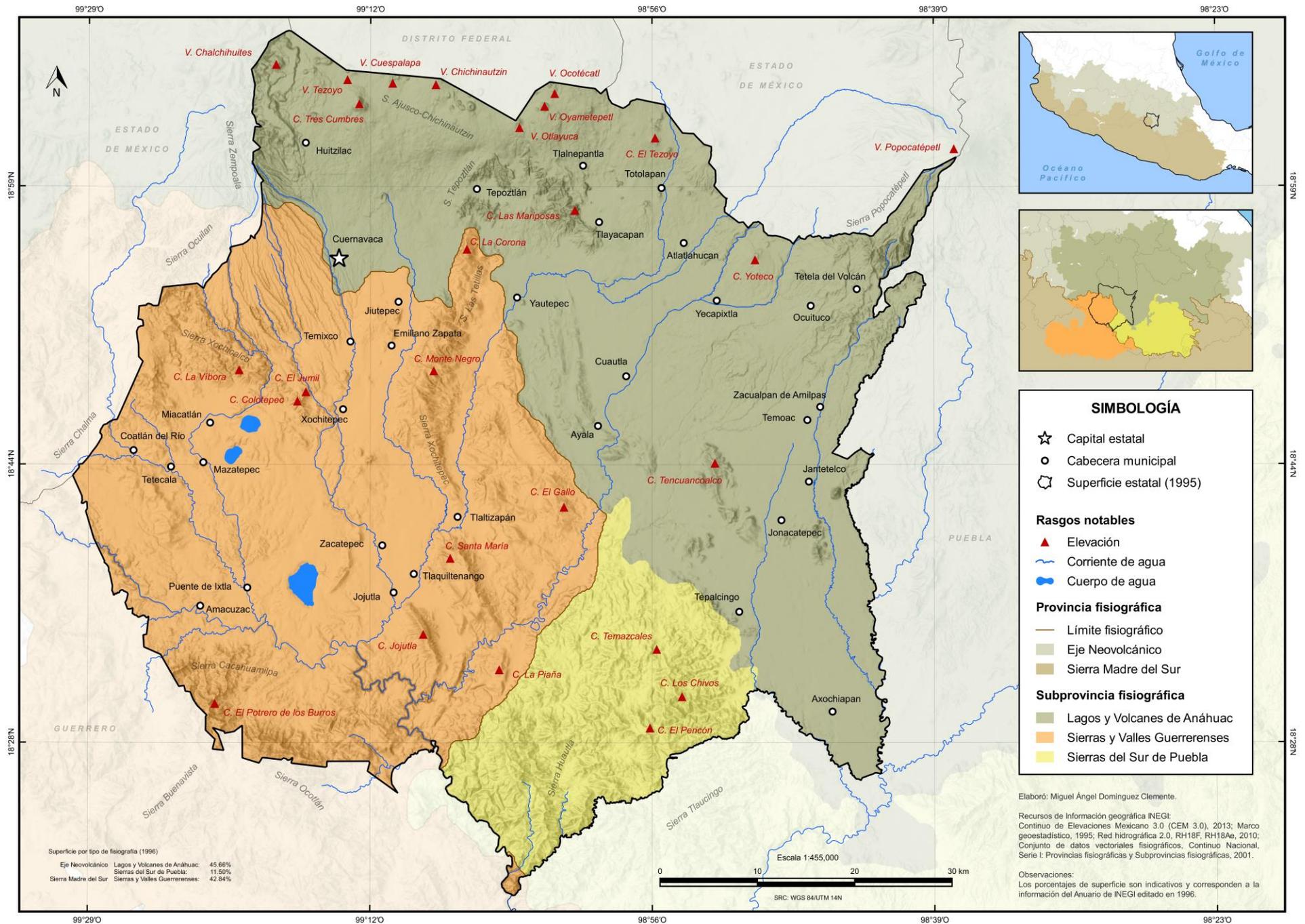
---

<sup>44</sup> Comisión Nacional del Agua, *Estadísticas del Agua en la cuenca del Río Balsas, 2010*, Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, México, 2010, p. 4.

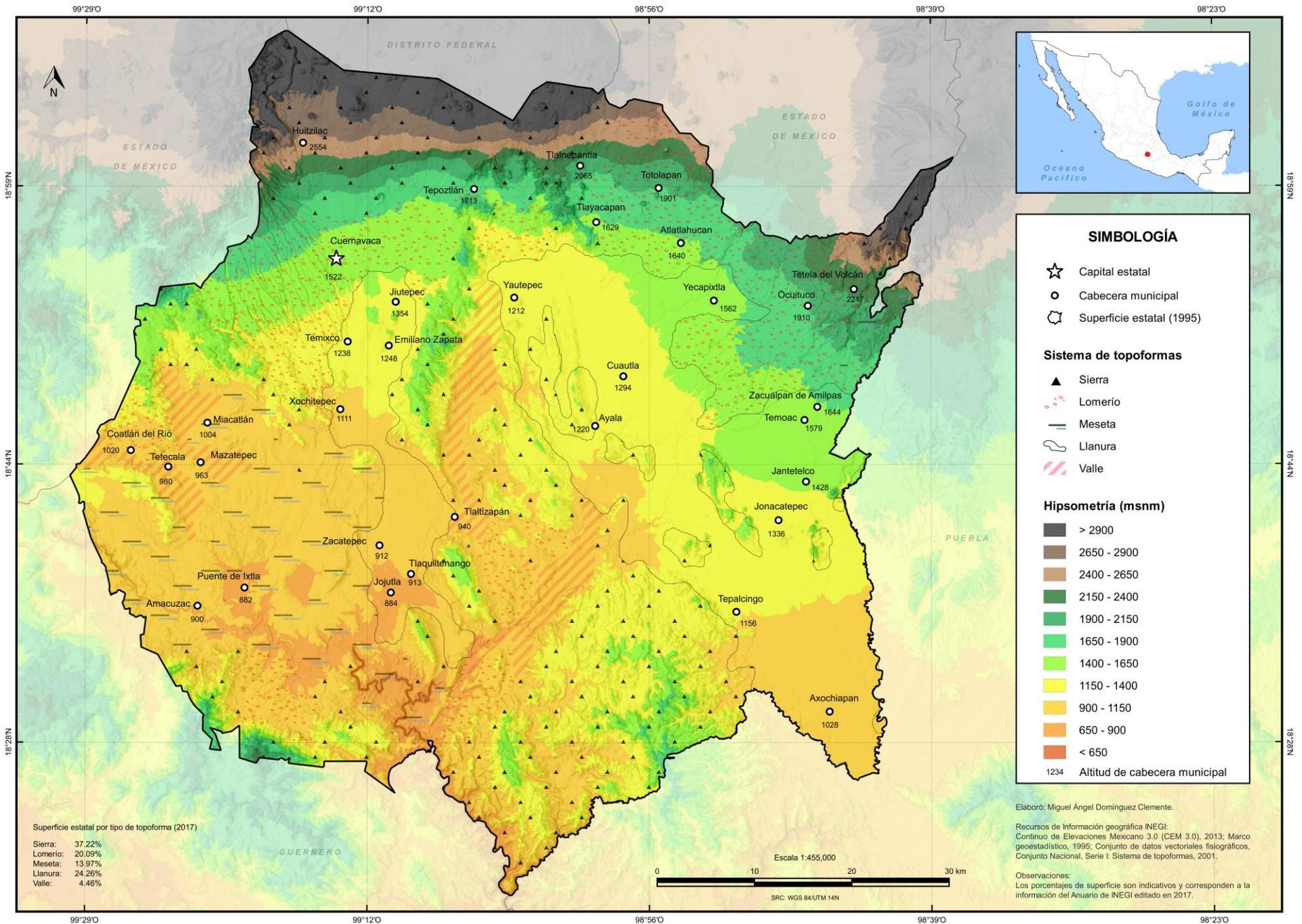
<sup>45</sup> Una regionalización del estado de Morelos en razón de la Vertiente del Pacífico en Bernardo García Martínez, *Las regiones de México: Breviario geográfico e histórico*, El Colegio de México, México, 2008, p. 125 y ss.

<sup>46</sup> La cifra de extensión territorial se expresa en términos del Marco geoestadístico de 1995 elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y su cálculo se procesó con un Sistema de Información Geográfica (en adelante, SIG). Por la característica de tal recurso geoestadístico, la cartografía temática de este apartado se expone en razón de la proyección territorial de ese mismo año.

Mapa 2. Aspectos fisiográficos



Mapa 3. Topoformas e hipsometría

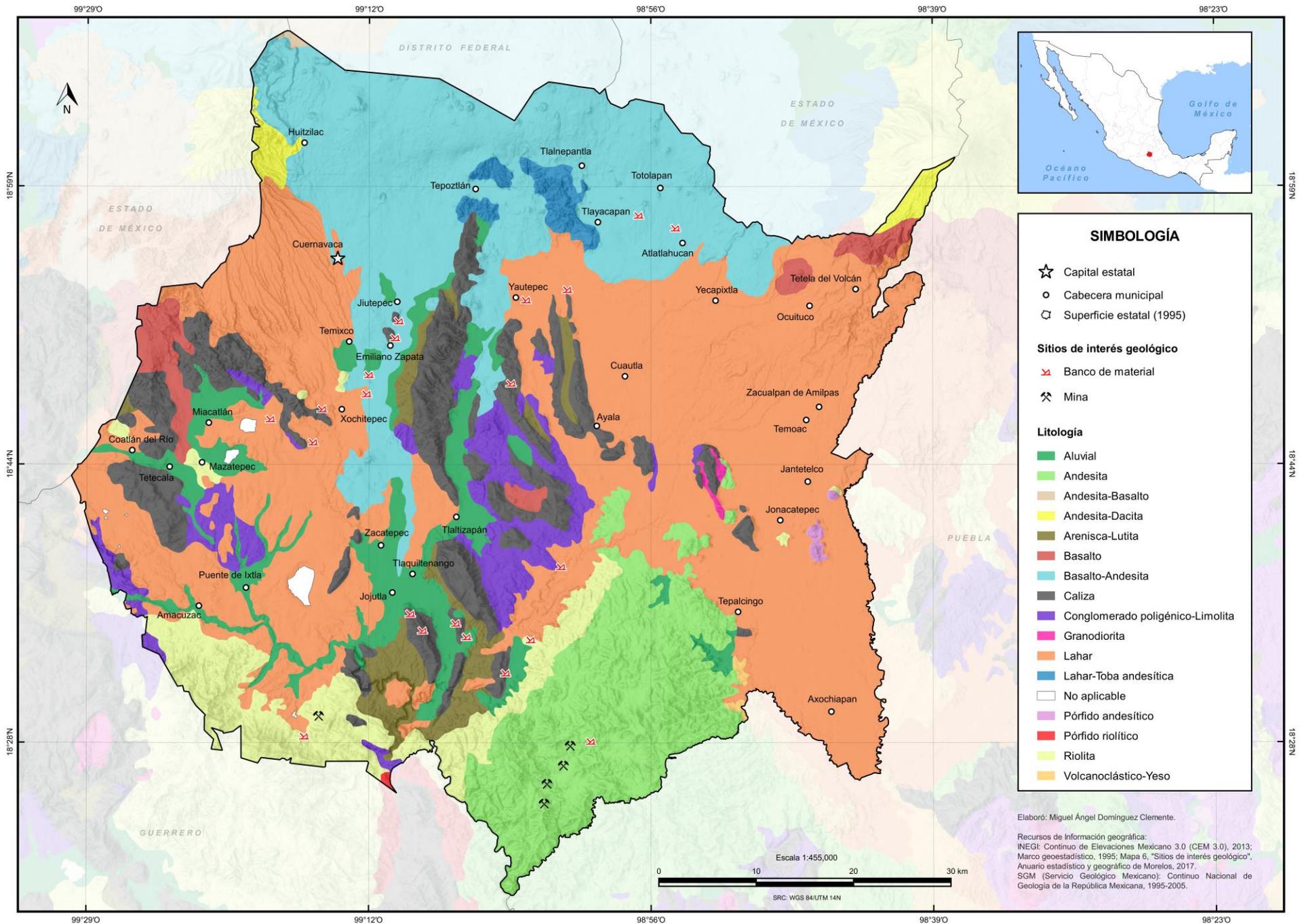


En uso estricto de la clasificación de topoformas sistematizada por el INEGI, se entiende que un conjunto de valles comprende poco más del 4% del área de estudio en lo que hace a su sector central y occidental. Sobre ese mismo cuadrante se distribuyen numerosas mesetas que junto a las localizadas en menor proporción en las laderas meridionales del Popocatepetl, componen casi un 14% de la topografía observada. Los terrenos de lomerío localizados sobre todo al norte son los que definen en un 20% la superficie, número que antecede al 24% y al 37% que respectivamente ocupan las llanuras intermontanas y las sierras del norte y del sur que dominan la plataforma física de la *Región* (véase: Mapa 3).

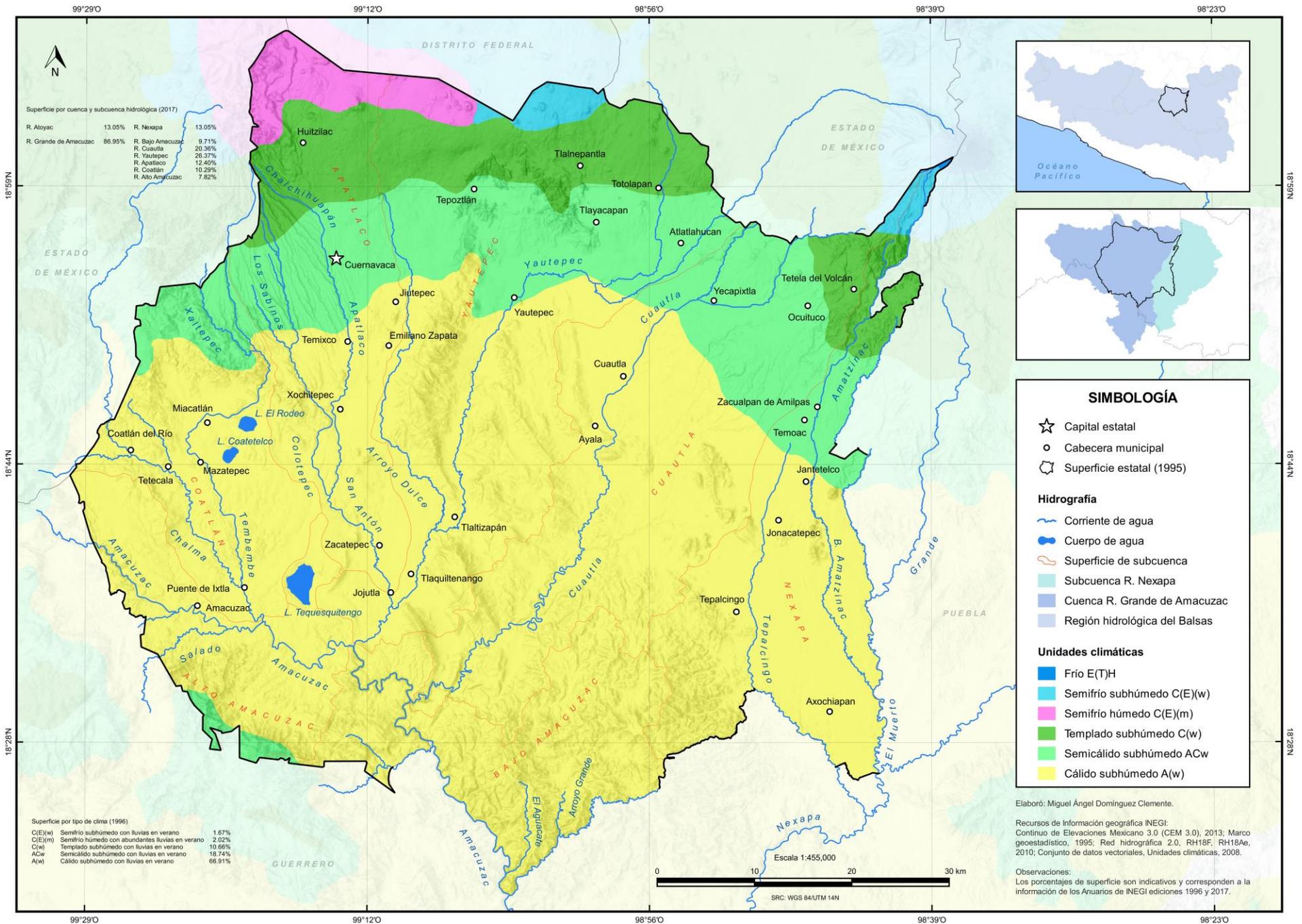
Por otra parte y de acuerdo con los datos del Servicio Geológico Mexicano (SGM), en buena parte del sector norte estatal se distribuye una capa litológica extrusiva cuaternaria de basalto-andesita, la cual se disemina en dirección sur hacia los llanos de Cuernavaca y, en menor medida, por los valles de Yautepec. En tanto, en las porciones del oriente y del poniente de la entidad se reparte una amplia configuración extrusiva cenozoica de rocas de lahar que se interrumpe, de forma particular, por una formación de rocas calizas sedimentarias mesozoicas situadas en la dorsal orográfica que corre por el centro de la *Región* y en cuyas faldas se extienden algunas bases de rocas sedimentarias cenozoicas de aluvial, de limolita y otras tantas de arenisca-lutita del mesozoico. En complemento, la parte sur se compone de rocas extrusivas cenozoicas de andesita y de riolita, las cuales también se encuentran en mucha menor proporción en otros puntos del polígono de estudio junto a otras bases litológicas y a otros sitios de interés geológico (véase: Mapa 4).

En lo que refiere a los recursos hídricos, la *Región* ha apelado a la explotación de aguas subterráneas, depósitos naturales y pluviales así como diversas corrientes superficiales que descienden por el Alto Balsas hacia el Océano Pacífico a través de las cuencas del Río Atoyac y la del Río Grande de Amacuzac. En términos proporcionales, casi el 87% de la superficie regional está dominada por los afluentes de la cuenca del Amacuzac, cuya red hidrológica agrupa a los flujos del vital líquido que discurren por las subcuencas del Bajo Amacuzac, del río Cuautla, de la corriente del Yautepec, de la cañada del Apatlaco, de la línea del Coatlán y de la vertiente del Alto Amacuzac. En tanto, el otro 13% se encuentra cubierto por los cauces captados por el Río Atoyac en su segmento que corresponde a la subcuenca del Río Nexapa y que enmarca el encuentro de los ríos del Muerto, de Tepalcingo y del Amatzinac (véase: Mapa 5).

Mapa 4. Constitución geológica



Mapa 5. Hidrografía y climas



Al respecto del aprovisionamiento de aguas a nivel de subsuelo, estas han sido aprovechadas a partir de la recarga y disponibilidad de cuatro valles acuíferos que, en parámetros geohidrológicos, comprenden los mantos del Valle de Cuernavaca, el Valle de Cuautla-Yautepec, el Valle de Zacatepec y el Valle de Tepalcingo-Axochiapan.<sup>47</sup>

Por cuestiones de la gradiente altitudinal, la composición del régimen climatológico regional comporta una clara transición de temperaturas templadas a cálidas que se hace perceptible por debajo de la cota de los 1,700 msnm, y a ello se suma, por otro lado, la conformación de una diversidad ambiental dominada por selvas bajas caducifolias y, en menor proporción, por una cobertura de bosques de coníferas y de montaña.

En líneas muy generales y apartando el problema de las variaciones históricas de temperatura, se ha registrado que los aires más fríos se generan en la cumbre y en las laderas altas del Popocatepetl, en cuya pendiente se produce un cambio de temperatura que va de los -2 a los 5° C y en donde se genera una vegetación alpina o páramo de altura. Sobre el nivel de este descenso topográfico así como en el cuerpo del volcán Otlayuca enlazado con las cuevas altas del Ajusco-Chichinautzin se encuentran dosificados, en rangos de la clasificación de Köppen, un clima semifrío subhúmedo [C(E)(w)] y otro de tipo semifrío húmedo [C(E)(m)] que promedian una temperatura anual entre los 5 y 12° C, y en cuya zona de distribución han florecido bosques de *Pinus hartwegii* y de *Abies religiosa*, así como vegetación de zacatonales alpinos.<sup>48</sup>

Por debajo de los 2,700 msnm se sitúa una zona templada subhúmeda [C(w)] que ejerce su influencia en una franja que bordea las faldas del Chichinautzin, la serranía de Tepoztlán y la sierra baja del Popocatepetl para así generar temperaturas que oscilan entre los 12 y los 18° C. Esto ha favorecido el desarrollo de bosques mixtos de pino y encino, así como el de bosques mesófilos de montaña. La suma de las anteriores condiciones constituye apenas un 15% del régimen climatológico, un panorama que contrasta en porcentaje y en contexto con lo que históricamente se ha experimentado en la sección centro-sur de la *Región* (véase: Mapa 5).

---

<sup>47</sup> Salvador Aguilar Benítez, “Naturaleza, formas y estructuras de un paisaje contrastante”, en Javier Delgadillo Macías (coord.), *Contribuciones a la investigación regional en el estado de Morelos*, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, México, 2000, p. 93.

<sup>48</sup> Topiltzin Contreras-MacBeath *et al.*, *La Diversidad Biológica en Morelos. Estudio del Estado*, Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO), Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México, 2004, p. 10.

Entre los 1,700 y los 1,500 msnm, un clima semicálido subhúmedo [ACw] expandido en más del 18% del área regional con una temperatura que fluctúa entre los 18 y los 22° C y que ha propiciado el desarrollo de bosques tropicales caducifolios, y otros menos de encino, se descubre en dirección norte-sur como la antesala de lo que en numerosas fuentes geohistóricas novohispanas y decimonónicas se identificó como temperamento o clima de *tierra caliente*; esto es, un régimen cálido subhúmedo [A(w)] diseminado entre los 1,500 y los 800 msnm, que rebasa los 22° C para cubrir alrededor del 67% de la superficie estatal y que ha estimulado el crecimiento de algunos cuantos pastizales pero en mucha mayor medida, el de la selva baja caducifolia, ecosistema terrestre que predomina en este horizonte regional y que corresponde a los bosques secos del Balsas.

En síntesis, toda esta composición geográfica caracteriza el perfil político-territorial del estado de Morelos el cual, vale reiterarlo con el juicio de Domingo Diez, ha comprendido

dos grandes y características porciones [geográficas], limitadas por montañas y llamadas el *Plan de Amilpas*, al Oriente, y la *Cañada de Cuernavaca*, al Occidente [:] espléndidos valles cruzados por numerosas corrientes de agua [...] que dan sus aguas a los fértiles campos donde [se han cultivado] la caña de azúcar, el arroz y [...] árboles frutales.<sup>49</sup>

En efecto, el autor se refirió a las dos secciones de suelos regulares del centro del estado que comienzan a descubrirse como tal por debajo de la cota de los 1,700 msnm por la parte de la Subregión de Cuautla y por detrás de los 1,500 msnm en lo que respecta a la de Cuernavaca. Ambos recintos geográficos comparten una frontera orográfica que corre por el centro de la *Región* y los dos encuentran rodeados por numerosas cadenas serranas (véase: Mapa 2 y 3). Esto, en términos de un parámetro de regionalización físico-biótica, remite a dos realidades físicas definidas en su conjunto como un “Valle intermontano” que se halla sitiado por las “Montañas del sur” y por la “Región Montañosa del Norte”.<sup>50</sup> Esa última zona que aquí se ha delimitado como “Subregión de los Altos” constituye una franja elevada que entre los 1,700 y los 3,000 msnm ha propiciado el brote de una densidad forestal que, históricamente, se ha explotado para la obtención de maderas, papel, leña y carbón vegetal.

---

<sup>49</sup> Domingo Diez, *Bibliografía...*, *op. cit.*, t. 1, p. XV. Las cursivas son énfasis del presente estudio. De acuerdo con el autor, ambas porciones geográficas coinciden en el área de Jojutla.

<sup>50</sup> Héctor Ávila Sánchez, *La agricultura y la industria en la estructuración territorial de Morelos*, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, México, 2001, p. 27. La regionalización señalada corresponde a Rafael Monroy *et al.* Véase: Diagrama 1.

## Caracterización antrópica

Sobre ese acotamiento geográfico de contrastes es que afloraron, desde hace más de cinco siglos, múltiples manifestaciones de ocupación territorial y de desplazamiento humano, así como primigenios esfuerzos económicos orientados a la producción agrícola de autoconsumo y a la explotación de recursos propios de entornos templados y en mayor medida, de climas tropicales. Dicha afirmación se ilustra con la notable producción algodonera desarrollada en las tierras bajas de las antiguas provincias indígenas formadas a título de Cuauhnáhuac y de Huaxtepec, cuyos asentos se situaron respectivamente en el occidente y en el oriente del actual espacio geográfico morelense para constituirse, cada una por su parte y hacia inicios del siglo XVI, sobre el arquetipo territorial del *tlatocayotl*, esto es, una suerte de “señorío” o “ciudad-estado indígena”.<sup>51</sup>

Con el establecimiento del orden novohispano y la abolición del poderío político que la *Triple Alianza* ejerció desde el Valle de México sobre Cuauhnáhuac y Huaxtepec, los esquemas político-territoriales de ambos señoríos (organizados desde su base hasta 1519 con la figura mesoamericana del *altépetl*) fueron supeditados a una disposición administrativa en la que gravitaron las pretensiones de autoridades reales y de particulares, siendo la más célebre de ellas la declarada por el explorador Hernán Cortés. En tales circunstancias, las jurisdicciones de Cuauhnáhuac, de Huaxtepec y las de sus poblaciones sujetas fueron objeto de una reestructuración territorial que el 6 de julio de 1529 se tradujo en la sanción de la alcaldía mayor de Cuernavaca y del Marquesado del Valle de Oaxaca, es decir, una especie de propiedad feudal conferida en real cédula de donación por Carlos V al dominio de Cortés como retribución a sus actos de ocupación colonial; una cesión de derechos que, por cierto, valdría observarse también como un paliativo real otorgado al conquistador para garantizar una cierta estabilidad política en el recién formado virreinato y limitar el poder de aquél frente al sistema rector instaurado.<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> La estructura política, territorial, económica y tributaria de estos señoríos mesoamericanos se esquematiza y documenta con profundidad en la obra de Druzo Maldonado Jiménez, *Cuauhnáhuac y Huaxtepec (tlalhuicas y xochimilcas en el Morelos prehispánico)*, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, México, 1990. En un sentido más resumido pero no menos riguroso resulta ilustrativo el trabajo de Peter Gerhard, “A method of reconstructing pre-columbian political boundaries in Central Mexico”, *Journal De La Société Des Américanistes*, vol. LIX, 1970, pp. 27-41.

<sup>52</sup> La creación del Marquesado del Valle de Oaxaca entrañó el establecimiento de una jurisdicción discontinua en la que se reconoció a Cortés y a sus descendientes el dominio sobre siete provincias: los corregimientos de Coyoacán, Toluca, Charo Matlazingo (Michoacán) y el de Tehuantepec, así como las alcaldías mayores de las Cuatro Villas Marquesales (Oaxaca), la de Tuxtla y la de Cuernavaca. Véase la mesolocalización del Mapa 6.

Sin embargo, las aspiraciones de Cortés y las de sus herederos del título nobiliario del Marquesado chocaron con las disposiciones políticas emitidas por la Corona que, expuestas en materia de cambios territoriales, generaron una fluctuante contracción y restauración del feudo marquesal. Es en la fuerza de tales querellas que la primera jurisdicción de la alcaldía mayor de Cuernavaca se delimitó a partir del ordenamiento efectuado en términos de los pueblos cabeceras indígenas de Cuauhnáhuac (llamado desde entonces, Cuernavaca), Tepoztlán, Yautepec, Huaxtepec, Yecapixtla y Totolapan, así como en virtud de dos regiones o congregaciones de pueblos identificados como la *Tlalnáhuac* y la *Amilpanecapan*; articulándose así una provincia señorial que, al momento de su fundación, ocupó al menos un 90% del espacio en el que actualmente se asienta el estado de Morelos. Para finales del siglo XVI, esa tensión que causó giros sustanciales en la potestad de los mencionados pueblos cabeceras y de sus pueblos sujetos obtuvo como moneda de cambio la institución de dos estructuras políticas: la alcaldía mayor de Cuernavaca, de competencia señorial, y la alcaldía mayor de Cuautla, de jurisdicción real segregada de la anterior.<sup>53</sup>

La alcaldía mayor de Cuernavaca, la provincia más extensa del señorío y centro operativo del Marquesado, se distinguió por situarse en una posición estratégica sobre la que marchó la ruta que conectaba al Valle de México con el mineral de Taxco y con Acapulco, así como otra más que comunicaba a la capital cuernavaquense con Oaxaca y con el Istmo de Tehuantepec, lugar en donde Cortés armaba sus navíos para desplegar la exploración del Pacífico.<sup>54</sup> En el ocaso del siglo XVI, su jurisdicción ya se encontraba integrada con la suma de las circunscripciones de Cuernavaca, Tepoztlán, Yautepec, Huaxtepec, Yecapixtla y la *Tlalnáhuac*, acumulando así una superficie aproximada de 3,800 km<sup>2</sup> de territorio.<sup>55</sup>

---

<sup>53</sup> La articulación territorial aludida, cabe admitirlo, comporta una revisión que merece un espacio de cotejo más amplio que el aquí permitido. Una valoración más justa del asunto se discute en Bernardo García Martínez, *El Marquesado del Valle. Tres siglos de régimen señorial en Nueva España*, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, México, 1969 y en Jaime García Mendoza, *Integración territorial de Cuautla de Amilpas. Desde sus orígenes mesoamericanos hasta fines del dominio español*, Editorial Diacronía, México, 2017. Una síntesis del tema en Peter Gerhard, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto de Geografía, México, 1986. pp. 93-100. En apunte del tema, cabe señalar la efímera existencia de una tercera formación territorial controlada desde Ocuituco y denominada *alcaldía mayor de las Cuatro Villas*, una entidad que resultó de la confiscación real de las propiedades del Marquesado ejecutada en 1570 y que derivó en la segregación de los pueblos cabecera de Tepoztlán, Yautepec, Huaxtepec y Yecapixtla, mismos que se devolvieron al feudo marquesal en 1583.

<sup>54</sup> Bernardo García Martínez, *El Marquesado...*, *op. cit.*, p. 135.

<sup>55</sup> En contraste con la primera formación, en esta no se incluye la cabecera de Totolapan dado que su jurisdicción se anexó en 1532 al corregimiento de Chalco. El dato de extensión es cálculo de autor y, por diferencias de metodología y temporalidad territorial, difiere de la cifra de 4,100 km<sup>2</sup> propuesta por García Martínez.

Por otra parte, la detección de yacimientos argentíferos alcanzada hacia el año de 1580 en la sierra de Huautla implicó un cambio territorial en el que se desincorporó esa sección de terrenos de la potestad del Marquesado para formar una administración mineral a título, en principio, de la alcaldía mayor de minas de Huautla. Pero el nombre de dicha demarcación real se cambió por efectos de la relocalización del centro político de alcaldía desde el mineral de Huautla (enclavado en terrenos serranos agrestes) hacia Cuautla, un pueblo de la *Amilpanecapan* que se encontraba más cerca de las rutas comerciales de la época y en el cruce de caminos tendidos a México, a Puebla, a Oaxaca y al Pacífico.<sup>56</sup> De esta forma se constituyó la alcaldía mayor de Cuautla Amilpas con un territorio discontinuo de 945 km<sup>2</sup> asentado entre la sierra de Huautla, la zona de la *Amilpanecapan* (pueblos de las Amilpas) y el corregimiento de Ocuituco.<sup>57</sup> (Véase: Mapa 6).

Con este esquema de territorialización se favoreció no sólo el establecimiento de dos centros de poder político (Cuernavaca y Cuautla), además, se abonó en la formación de una zona geohistórica de trascendencia agrícola distribuida sobre un par de llanuras que se aprovecharon en su contexto geográfico para hacer posible la explotación de la caña de azúcar, cuyo cultivo se impuso de forma agresiva para desplazar, según el juicio de varios autores, la producción algodonera de sitios como Yautepec, Cuernavaca y las Amilpas.<sup>58</sup> Dicha labor cañera comenzó a tomar forma desde el siglo XVI a través de ingenios y trapiches y paulatinamente se consagró, efectivamente, a la hacienda azucarera: un núcleo productivo latifundista replicado sobre numerosas toponimias y razones empresariales en gran parte de las tierras intermontanas de la *Región* y que progresivamente apuntaló la fortaleza económica de una clase terrateniente por poco más de tres siglos.<sup>59</sup>

---

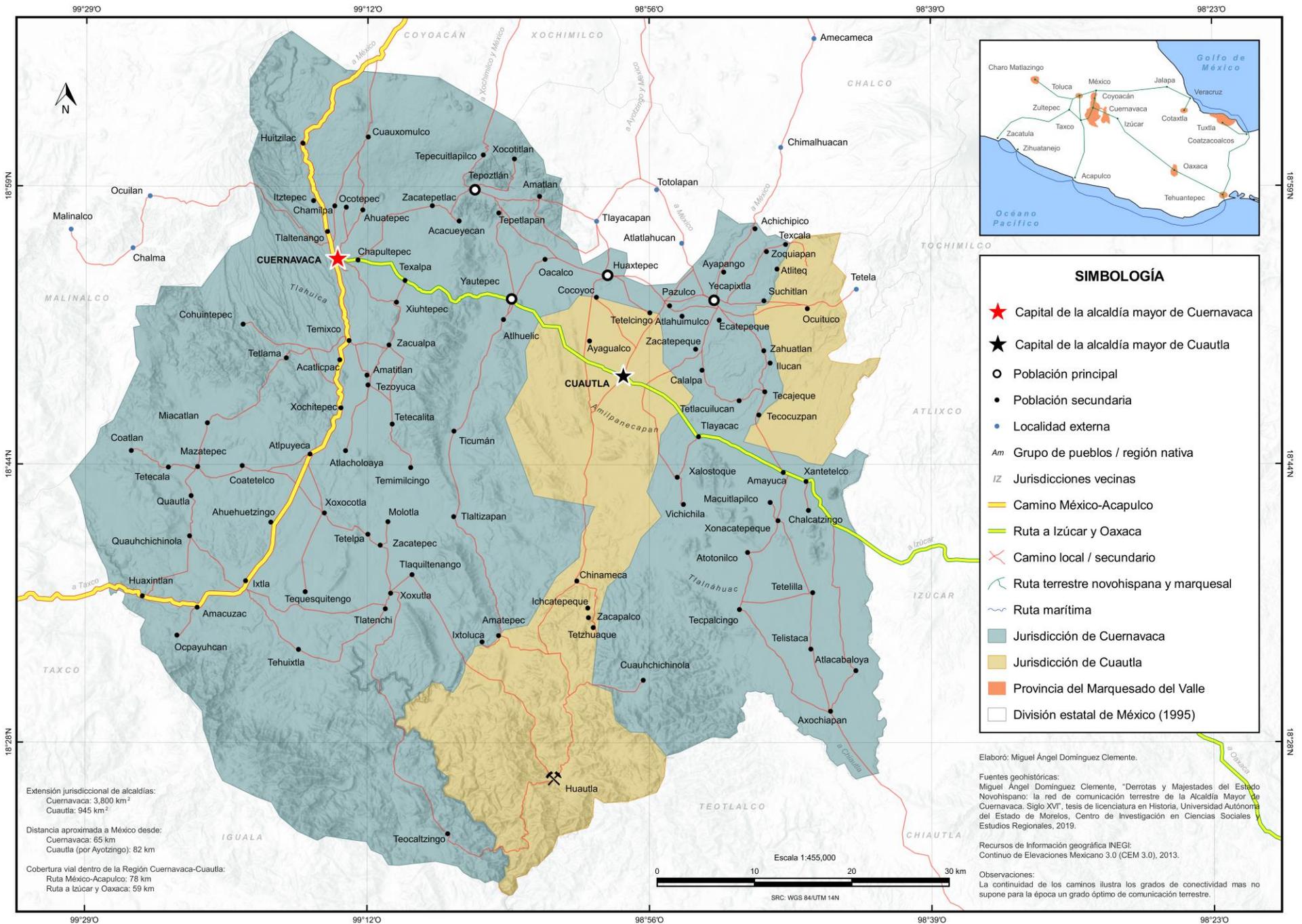
<sup>56</sup> Jaime García Mendoza, *Integración...*, *op. cit.*, p. 130.

<sup>57</sup> Las cifras de extensión territorial expresadas para ambas alcaldías son cálculos de autor procesados en SIG presentados en Miguel Ángel Domínguez Clemente, “Derrotas y Majestades del Estado Novohispano: la red de comunicación terrestre de la Alcaldía Mayor de Cuernavaca. Siglo XVI”, tesis de licenciatura en Historia, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales, 2019.

<sup>58</sup> Horacio Crespo, “Los inicios de la agroindustria azucarera en la región Cuernavaca-Cuautla”, en Jaime García Mendoza y Guillermo Nájera Nájera (coords.), *De los señoríos indios al orden novohispano*, en Horacio Crespo (dir.), *Historia de Morelos. Tierra, gente, tiempos del sur*, Poder Ejecutivo del Estado de Morelos, Congreso del Estado de Morelos-LI Legislatura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Ayuntamiento de Cuernavaca, Instituto de Cultura de Morelos, México, 2010, t. III, p. 756.

<sup>59</sup> Un análisis del problema azucarero regional en Gisela von Wobeser *La hacienda azucarera en la época colonial*, 2ª ed., Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 2004 (Serie Historia Novohispana, 71) y en Horacio Crespo, *Modernización...*, *loc. cit.*

Mapa 6. Alcaldías mayores de Cuernavaca y Cuautla. Siglo XVI



Ahora bien, en lo que respecta a la conectividad, hay que decir que el espacio de estudio se ha distinguido esencialmente por su privilegiada posición geoestratégica que remite a dos elementos interregionales: uno de ellos tiene que ver naturalmente con su proximidad a la ciudad de México y otro no menos importante es el alusivo a la comunicación interoceánica. En efecto, junto a aquel incipiente emprendimiento azucarero del siglo XVI, en el que coexistió una población que entre los años de 1550 y 1570 pasó de los 158,500 a los 135,500 habitantes,<sup>60</sup> se comenzó a intensificar un derrotero de alcance global y otros tantos de carácter interregional y local que, en conjunto, confirieron una ambivalente accesibilidad a los pueblos y a los centros políticos de la época.

Aunque el viaje al Pacífico desde el Altiplano Central se emprendía ya desde la era precortesiana, no fue sino hasta el periodo colonial que su práctica alcanzó renombre por posibilitar la comunicación de Occidente y de la Nueva España con el mundo asiático. En tal rubro cobró su valía el *Camino Real México-Acapulco*, también llamado *Camino de Asia* o de *la China*, cuyo itinerario se acopló en el Valle de México con el *Camino Real de México-Veracruz*, conocido a la par como *Camino de Europa* o de *Castilla*. Se trató pues de una ruta tendida al Pacífico que fue crucial para la integración global de la Modernidad capitalista del siglo XVI, que adquirió real trascendencia a partir de 1565 a causa del tráfico comercial sostenido con Manila a través del sistema de galeones de la *Nao de la China* y que, paralelamente, sustentó la conducción de los placeres del oro explotados en el mineral de Taxco hacia la metrópoli virreinal y al puerto de Sevilla.

En lo que hace al territorio de la alcaldía mayor de Cuernavaca, el *Real de Acapulco* figuró como un camino de al menos 78 km tendido en un desnivel topográfico que asciende desde los 916 msnm registrados en Huajintlán hasta los 2,993 msnm en los que se asienta la Cruz del Marqués, figura pétreo novohispana situada en las inmediaciones del volcán del Tezoyo y con la que se delimitó el límite jurisdiccional de la alcaldía visto desde México.<sup>61</sup> A esta vialidad hay que agregar el perfil de por lo menos otros tres caminos comunes que enlazaron al centro del virreinato con Tepoztlán, Huaxtepec y Yecapixtla, así como el de los numerosos caminos de herradura que interconectaron los espacios geográficos novohispanos de Cuernavaca y de Cuautla con al menos 850 km de líneas de comunicación terrestre, en las

---

<sup>60</sup> Cifra poblacional para todo el territorio de Morelos en la época colonial estimada por Gerhard y citado en Horacio Crespo, *Modernización...*, *op. cit.*, p. 383.

<sup>61</sup> Miguel Angel Domínguez Clemente, "Derrotas...", *op. cit.*, p. 67.

que se incluyen unos 60 km de la ruta a Oaxaca practicada desde el centro marquesal hacia el extremo oriental del Plan de Amilpas y el mismo número para el camino que conectó a las minas de Huautla con el centro de su alcaldía.<sup>62</sup> (Véase: Mapa 6).

Sin embargo, la subsistencia de tales canales de comunicación terrestre no supone la articulación de un óptimo esquema de conectividad. Aunque las poblaciones de las alcaldías contaron al menos con una vía de comunicación, lo cierto es que la mayoría eran caminos agrestes, de tránsito peatonal y de herradura, e incluso impracticables cuando se trataba de recorrerlos en los temporales de verano. Por ejemplo, varias localidades de la Subregión de los Altos se comunicaron a través de veredas accidentadas dado que buena parte del paisaje de montaña de Huitzilac, Tepoztlán, Yecapixtla y de Ocuituco no permitía ejecutar un tránsito más franco. En las tierras intermontanas, por el contrario, las conexiones eran más regulares tanto en trazo como en elevación y su uso permitía hacer más fluido el tráfico de la época; no obstante, varios de estos caminos de herradura resultaban intransitables en tiempos de lluvia por los peligros que representaban algunos desfiladeros y por las distintas condiciones de suelos que propiciaban la formación de fangos, tal como ocurría en las zonas bajas de Jojutla y de Zacatepec.

Así, mientras que el impulso carretero virreinal de iniciativa gubernamental inició en 1530 con una modesta optimización del *Camino México-Veracruz*, en Cuernavaca y en Cuautla se llevaron a cabo esfuerzos menores en aras de reconvertir o sustituir los antiguos caminos indígenas por secciones carreteras que soportaran el paso de vehículos de rueda y animales de tiro. De hecho, e independientemente de que fueran *reales*, fueron muy pocos los caminos que disponían de una base empedrada para hacer correr de manera más o menos continua un tráfico rodado en el último tercio del siglo XVI, y si la tenían, remitía a tramos muy cortos que estaban situados en las proximidades de los centros políticos y económicos de importancia. Así se insinuó para los casos de las villas de Tepoztlán, Yautepec, Huaxtepec y de Yecapixtla que, para 1580, contaban con varios caminos “torcidos” y “derechos”; de “cuestas y bajadas”; de leguas grandes y pequeñas y en el menor de los casos, con algunas “leguas de piedras”, es decir, revestimientos rocosos.<sup>63</sup>

---

<sup>62</sup> *Ibid.*, pp. 163 y 175. Las cifras expuestas son un redondeo de autor.

<sup>63</sup> “Relación de *Las Cuatro Villas*”, en René Acuña (ed.), *Relaciones geográficas del siglo XVI: México*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, México, 1985 (Serie Antropológica, 63), vol. 6, t. I, pp. 133, 185, 197, 201 y 211.

Con tal escenario se articuló, tal como lo sugieren varios especialistas, un sistema viario en el que esporádicamente se optimizaron unas rutas y otras tantas se descuidaron pero que en definitiva, no mereció alta atención por parte de las autoridades reales ni de las locales. En este tenor, Hassig señala que la derrota México-Acapulco, aunque permitía el paso de recuas, no fue útil para el tráfico de carretas durante todo el siglo XVI, esto a pesar de que en 1547 el virrey de Mendoza ejecutó sobre esa ruta una obra de construcción que, ciertamente, fue menos que importante.<sup>64</sup> Por su parte, Serrera advierte que la vialidad funcionó en la práctica como una simple senda e itinerario de herradura que unía a las poblaciones y que fue objeto de una real optimización sólo hasta los últimos años del reinado de Carlos III, cuando se trató de reconvertirlo, sin alcances significativos, en un camino menos tortuoso.<sup>65</sup>

Ese diagnóstico encuentra también su sustento en las impresiones del explorador y geógrafo prusiano Alejandro von Humboldt. Considerando sus valoraciones críticas de 1804 hechas en campo y registradas en su *Ensayo político*, la conexión México-Acapulco presentaba varias deficiencias para el desplazamiento comercial y debían ser atendidas sin demora por parte del Gobierno. Dicho con sus propias palabras,

a excepción del trozo que pasa por el bosque de Huitzilac, no sería difícil abrir un carril en este camino, y aun sin mucho trabajo, porque desde Acapulco hasta la llanura de Chilpancingo es ancho y está bastante bien cuidado; pero avanzando hacia la capital, especialmente desde Cuernavaca hasta Huitzilac, y desde ahí hasta la cima de la alta montaña llamada la Cruz del marqués, ya es angosto y muy malo.<sup>66</sup>

Esas desfavorables condiciones acentuadas en una ardua pendiente de 23 km correspondiente al tramo cuernavaquense reflejan el cruce transversal y abrupto del Ajusco-Chichinautzin, develándose así una estrecha accesibilidad que ponía en relativa desventaja a Cuernavaca con respecto a Cuautla ya que en las Amilpas el camino hacia México sorteaba la falda oriental del mismo corredor orográfico a través de un trazo menos brusco que, en algunas secciones, obtuvo particular atención por parte de los hacendados cañeros.

---

<sup>64</sup> Ross Hassig, *Comercio, tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XVI*, Alianza Editorial Mexicana, México, 1990, p. 188.

<sup>65</sup> Ramón María Serrera, "El camino de Asia", en Chantal Cramaussel, *Rutas de la Nueva España*, El Colegio de Michoacán, México, 2006, p.

<sup>66</sup> Alexander von Humboldt, "Libro V, cap. XII", en *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, trad. de Vicente González Arnao, Casa de Rosa, Paris, 1822, p. 44.

Al inaugurarse la vida independiente de México en 1821, el problema de los caminos —socavado también por la Guerra de Independencia— se heredó íntegramente del régimen virreinal y se profundizó aún más por las dificultades económicas del momento que impidieron aplicar un programa de rehabilitación sobre una infraestructura vial de sobra deficiente. En parte así se hizo notar en 1823, cuando el Soberano Congreso Constituyente fue informado por Lucas Alamán acerca de las condiciones que guardaba la cobertura vial mexicana articulada en aquel momento con el trazo de tres caminos: el de Veracruz, el de *Tierra Adentro* y el de Acapulco, calificado este como el camino hallado “en el estado más decadente” y que por falta de reparaciones había parajes “intransitables hasta para la arriería”,<sup>67</sup> como probablemente sucedió en su tramo alto cuernavaquense. Esa realidad no fue ajena a la red de comunicación de la *Región* sistematizada con un cuantioso número de senderos, de caminos de herradura y otro muy menor de vías carreteras que, con aquellas adversas condiciones, soportaron el tráfico decimonónico continuo y fluctuante de arrieros, recuas, carretas y diligencias que cruzaron por un esquema emergente de territorialización.

Con la instalación del sistema federal constitucional de República de 1824, las antiguas jurisdicciones de Cuautla y de Cuernavaca —agregadas en tal correspondencia como delegaciones a las intendencias de México y de Puebla en el último tercio del siglo XVIII— subsistieron con su polígono territorial ampliado para figurar como partidos integrantes del distrito de Cuernavaca, esto dentro del orden político del recién creado estado de México. La creación del partido de Jonacatepec en 1825 sumó otra división al distrito que hacia la década de 1830 se reconoció como prefectura de Cuernavaca, y con esa misma triada de partidos se organizó nuevamente en 1836, dentro del régimen republicano centralista, el distrito de Cuernavaca, cuya jurisdicción se delegó al departamento de México.

Entre 1846 y 1847, el régimen federal reactivado por Valentín Gómez Farías colocó en vigencia la administración estatal ordenada en la Constitución de 1824 y para el año de 1850, el distrito de Cuernavaca sufrió una reestructuración interna que resultó en la sanción de Yautepec y Tetecala como partidos que se agregaron a los ya establecidos de Cuernavaca, de Cuautla y de Jonacatepec. Tales partidos se cimentaron desde su base con la figura de la municipalidad y con el núcleo de 118 pueblos, 98 haciendas, 66 ranchos, 2 villas y 2 ciudades,

---

<sup>67</sup> Samuel Salinas Álvarez *et al.*, *Historia de los caminos de México*, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Talleres Gráficas Monte Albán, México, 1994, t. 2, p. 67.

en cuyas tierras coexistieron alrededor de 113,841 habitantes y en las que se potenció la explotación de la caña de azúcar y, en menor medida, el cultivo del arroz y del maíz.<sup>68</sup>

Para 1854, la labor separatista emprendida desde seis años antes por el ayuntamiento de Cuautla propició que su jurisdicción se segregara de Cuernavaca para constituirse con sus propios límites territoriales a título del distrito de Morelos, el cual, para 1855, se reconoció formado por los partidos de Morelos (Cuautla) y por el de Jonacatepec; en tanto, los partidos de Cuernavaca, de Yautepec y de Tetecala subsistieron en la órbita distrital cuernavaquense. Más tarde, la Constitución estatal mexiquense de 1861 reordenó su territorio con la unidad de 27 distritos y así quedó establecido que Cuernavaca, Jonacatepec, Morelos (Cuautla), Tetecala y Yautepec dejaban la figura de partidos para erigirse como distritos políticos del estado de México.<sup>69</sup>

Después de algunos intentos fallidos de reajuste jurisdiccional manifestados en 1856 por un empeño anexionista del estado de Guerrero y por causa del proyecto imperial de 1865 en el que se buscó formar el departamento de Iturbide con dichas entidades unidas a Taxco, esa quinteta distrital encontró en la territorialización militar decretada el 7 de junio 1862 una oportunidad para constituirse como entidad política independiente del estado de México. Esa división impuesta por el presidente Benito Juárez con el fin de contrarrestar el avance de la Segunda intervención francesa trajo consigo la conformación del llamado Tercer distrito militar y su territorio se formó con aquel cúmulo distrital suriano que paladeó hasta diciembre de 1867 la experiencia de una autonomía coyuntural tutelada por el gobernador castrense Francisco Leyva, la cual estaba en posibilidades de perpetuarse a través de un cuadro estatal toda vez que estaban sentadas las justificaciones políticas, económicas, geográficas, históricas y populares que se requerían para materializar un proyecto de tal magnitud.

De acuerdo con lo planteado por Dewitt K. Pittman a través de Domingo Diez, la lejanía de una capital toluqueña, la especificidad histórica de los distritos y la vitalidad de su economía azucarera eran razones fundadas para delegar a esta zona —así lo argumentaron varios diputados sureños— la responsabilidad de hacerse cargo de su propio manejo político,

---

<sup>68</sup> María Guadalupe Zúñiga, “Geohistoria de las divisiones territoriales del estado de Morelos, 1519-1980”, *Boletín del Instituto de Geografía*, núm. 15, 1985, p. 185.

<sup>69</sup> Jorge Reyes Pastrana, *Compendio de Disposiciones Normativas Históricas del Congreso del Estado de México (1824-1914)*, Secretaría de Asuntos Parlamentarios del Poder Legislativo del Estado de México, México, 2015, p. 110.

sin la intervención de un Gobierno mexiquense distante y cuya realidad estatal era distinta a la de esta porción del sur mexicano.<sup>70</sup> El eje de esta empresa se levantó con el visto bueno de varios promoventes, pero el mismo fue cimbrado por fuerzas disidentes que advertían en dicho proyecto una amenaza para el poder regional, y este fue el caso particular de los hacendados azucareros: una añeja y robusta oligarquía opositora al régimen liberal de Juárez, con grandes lazos de influencia política tendidos a Toluca y que, por la pérdida de tal prerrogativa al constituirse un estado autónomo, no toleraría perder el control de esta zona por la elección y probable ejercicio de autoridad de un gobernador afín al ejecutivo federal.

Según la línea de reconstrucción de Pittman, en 1868 se encontraba prácticamente resuelto el consenso en la legislatura de Toluca para efectos de desincorporar del estado de México a esos distritos del sur. Sin embargo, la élite azucarera obstaculizó esta iniciativa al obtener la ayuda y el cabildeo de los legisladores partidarios de la Unión quienes a su vez, escalaron el conflicto hasta el Congreso, amenazando asimismo la estabilidad de la coalición juarista. A esta tensión se sumó la advertencia expuesta por el coronel Rosario Aragón, diputado federal por Cuautla, quien declaró estar en condiciones de conducir una revolución suriana si el Congreso no se apresuraba a tomar una resolución positiva para conceder el estatus de entidad federativa a esta zona meridional mexiquense. De cara a esta posibilidad de rebelión, el camino elegido por el ejecutivo federal fue el de conceder la condición de estado a ese conjunto distrital para mantener en calma los impulsos de los líderes regionales y con ello, tal vez asegurar un bastión político en favor del Gobierno liberal.<sup>71</sup>

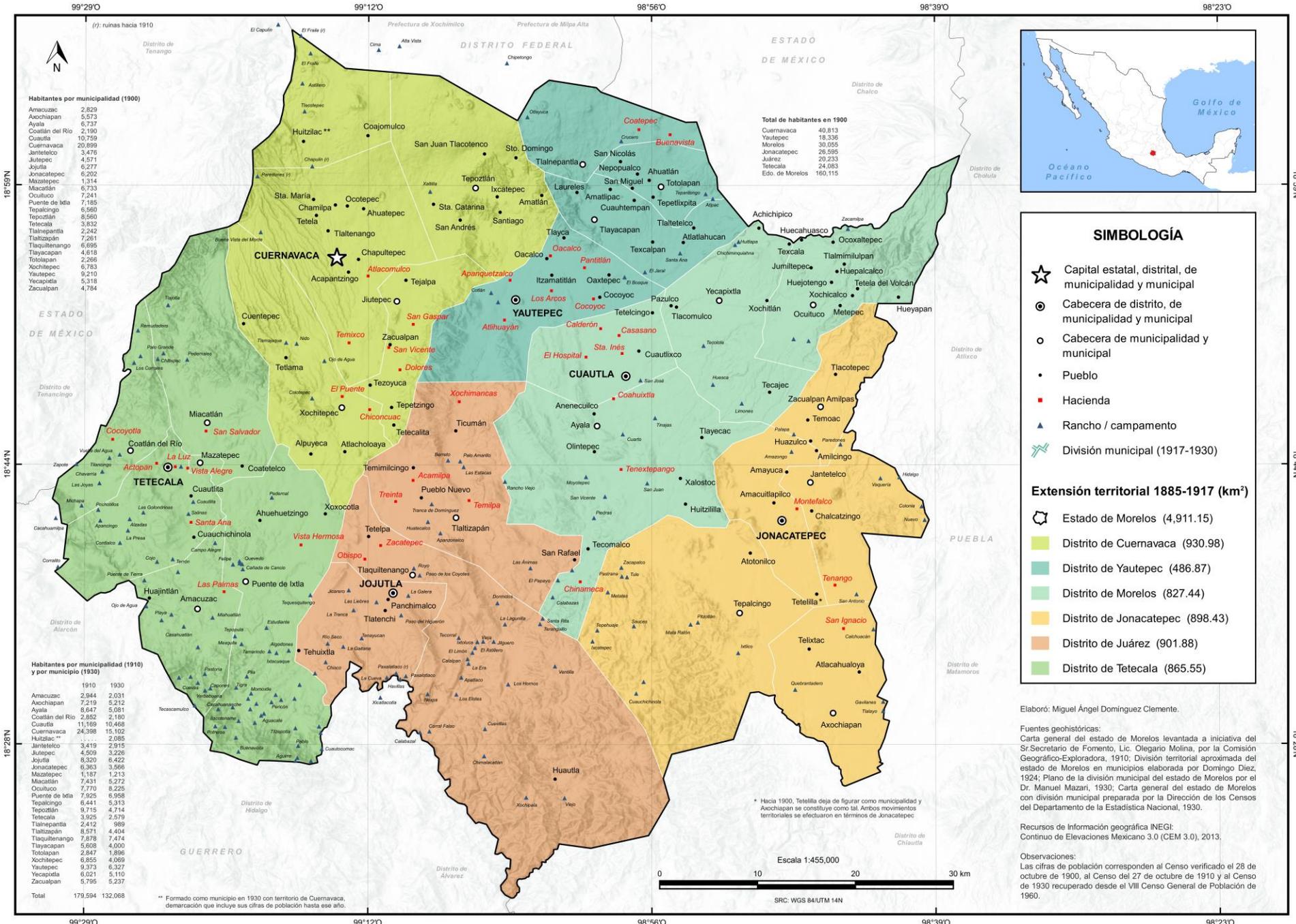
De este modo, el 17 de abril de 1869 quedó promulgado el decreto signado por Juárez en el que se erigió como entidad federativa a las tierras australes del estado de México comprendidas por los distritos de Cuernavaca, Cuautla, Jonacatepec, Tetecala y Yautepec, esto a título del estado de *Morelos* y en honor al insurgente homónimo. Su capital, por otro lado, fue objeto de una pugna en la que se hizo patente la rivalidad de Cuernavaca con Cuautla a través de sus fuerzas políticas internas que buscaron atraer el centro rector del nuevo estado a su área de influencia; de ello resultó que la capital se instalara de forma provisional en Yautepec para finalmente trasladarse a la ciudad de Cuernavaca.

---

<sup>70</sup> Dewitt Kennieth Pittman, "Hacendados, campesinos y políticos. Las clases agrarias y la instalación del estado oligárquico en México", *Morelos, revista de historia y crónica*, año I, núm. 0, abril-junio 2001, p. 6.

<sup>71</sup> *Ibid.*, pp. 11-12.

Mapa 7. Organización territorial del estado de Morelos. 1885-1930



**Habitantes por municipalidad (1900)**

Amacuzac	2,829
Acochiapan	5,573
Ayala	6,737
Coatlán del Río	2,190
Cuautla	10,759
Cuernavaca	20,899
Jantetelco	3,478
Jutepec	4,371
Jojutla	6,277
Jonacatepec	6,202
Mascotepec	1,314
Macatlán	6,733
Ocuilco	7,241
Puerto de Ixtla	7,185
Tepalcingo	6,580
Teztlalcingo	8,560
Tetecala	3,832
Tlalnepantla	2,242
Tlaxiaco	7,251
Tlaxianguillo	6,695
Tlayacapan	4,618
Totolapan	2,296
Xochitepec	6,783
Yauatepec	9,210
Yucuatlan	5,318
Zacualpan	4,784

**Total de habitantes en 1900**

Cuernavaca	40,813
Yauatepec	18,336
Morelos	30,055
Jonacatepec	26,595
Jutepec	20,233
Tetecala	24,083
Edo. de Morelos	160,115

**Habitantes por municipalidad (1910) y por municipio (1930)**

	1910	1930
Amacuzac	2,944	2,031
Acochiapan	7,219	5,212
Ayala	8,647	5,081
Coatlán del Río	2,852	2,180
Cuautla	11,168	10,468
Cuernavaca	24,398	15,102
Huixtla	-	2,085
Jantetelco	3,419	2,915
Jutepec	4,509	3,226
Jojutla	8,320	6,422
Jonacatepec	6,363	3,566
Mazatepec	1,187	1,213
Macatlán	7,431	5,272
Ocuilco	7,770	8,225
Puerto de Ixtla	7,925	6,958
Tepalcingo	6,441	5,313
Teztlalcingo	9,715	4,714
Tetecala	3,925	2,579
Tlalnepantla	2,412	989
Tlaxianguillo	8,571	4,404
Tlaxianguillo	7,878	7,474
Tlayacapan	5,808	4,000
Totolapan	2,847	1,896
Xochitepec	8,855	4,069
Yauatepec	9,373	6,327
Yecapixtla	6,021	5,110
Zacualpan	5,795	5,237
<b>Total</b>	<b>179,594</b>	<b>132,068</b>

\*\* Formado como municipio en 1930 con territorio de Cuernavaca, demarcación que incluye sus cifras de población hasta ese año.



**SIMBOLOGÍA**

- ☆ Capital estatal, distrital, de municipalidad y municipal
- ⊙ Cabecera de distrito, de municipalidad y municipal
- Cabecera de municipalidad y municipal
- Pueblo
- Hacienda
- ▲ Rancho / campamento
- ⚡ División municipal (1917-1930)

**Extensión territorial 1885-1917 (km<sup>2</sup>)**

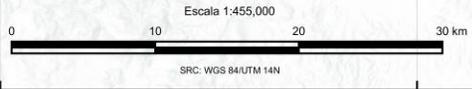
- Estado de Morelos (4,911.15)
- Distrito de Cuernavaca (930.98)
- Distrito de Yauatepec (486.87)
- Distrito de Morelos (827.44)
- Distrito de Jonacatepec (898.43)
- Distrito de Juárez (901.88)
- Distrito de Tetecala (865.55)

Elaboró: Miguel Ángel Domínguez Clemente.

Fuentes geohistóricas:  
 Carta general del estado de Morelos levantada a iniciativa del Sr. Secretario de Fomento, Lic. Olegario Molina, por la Comisión Geográfico-Exploradora, 1910. División territorial aproximada del estado de Morelos en municipios elaborada por Domingo Diez, 1924; Plano de la división municipal del estado de Morelos por el Dr. Manuel Mazarí, 1930; Carta general del estado de Morelos con división municipal preparada por la Dirección de los Censos del Departamento de la Estadística Nacional, 1930.

Recursos de Información geográfica INEGI:  
 Continuo de Elevaciones Mexicano 3.0 (CEM 3.0), 2013.

Observaciones:  
 Las cifras de población corresponden al Censo verificado el 28 de octubre de 1900, al Censo del 27 de octubre de 1910 y al Censo de 1930 recuperado desde el VIII Censo General de Población de 1960.



Con la cobertura política de la Carta Magna morelense promulgada en 1870 por el gobernador constitucional Francisco Leyva, aquel prisma distrital fue refrendado y se mantuvo así en 1876 con una división de 27 municipalidades que comprendieron 5 ciudades, 12 villas, 106 pueblos, 51 ranchos y 45 haciendas.<sup>72</sup> Pero un cambio en ese cuadro se generó en 1885, cuando por un giro jurisdiccional gestionado desde un año antes puso en vigor la existencia del distrito de Juárez en razón de un territorio formado con las municipalidades de Tlaltizapán, que se separó del distrito de Cuernavaca, y las de Tlaquiltenango y Jojutla que se segregaron del de Tetecala.<sup>73</sup> La alineación del cuadro distrital de Juárez, por cierto, coincidió con la distribución de un importante reducto agrícola formado justamente con esas tres municipalidades,<sup>74</sup> en cuyas vegas productoras se fomentó el cultivo del arroz desde el segundo tercio del siglo XIX, un objetivo agroeconómico practicado también en los centros y alrededores de Cuautla y de Tetecala.

De esa manera quedaron formados los seis distritos del estado de Morelos que para 1890 contuvieron a 26 municipalidades sobre 4,911.15 km<sup>2</sup> de territorio (véase: Mapa 7) y en el cual, de acuerdo con lo estimado por Domingo Diez, los montes comunales y las pequeñas propiedades (es decir, la propiedad urbana) ocupaban respectivamente un 25.66% y un 18.00% de la superficie morelense a inicios del siglo XX; en tanto, el 56.34% restante del polígono estatal se encontraba acaparado por la propiedad particular de hacienda.<sup>75</sup>

Con el influjo de esa ocupación privada de la tierra practicada en más de la mitad del territorio (alrededor de 2,766 km<sup>2</sup>) se configuró todo un espacio productivo porfiriano caracterizado por adquirir los matices de un desarrollo industrial capitalista —el primero de la entidad— orientado a la producción del azúcar y de alcohol y en el cual, en aras de elevar los niveles de rentabilidad, se aplicó una amplia modernización tecnológica en los procesos de manufactura y de transporte, tal como ocurrió en varias de las haciendas cañeras con el aprovechamiento, por ejemplo, del sistema ferroviario que operó de forma regular hasta el estallido de la Revolución Mexicana.

---

<sup>72</sup> Domingo Diez, *Bibliografía...*, *op. cit.*, t. 1, p. CLXVII.

<sup>73</sup> María Guadalupe Zúñiga, “Geohistoria...”, *op. cit.*, p. 190.

<sup>74</sup> Héctor Ávila Sánchez, *La agricultura...*, *op. cit.*, p. 18.

<sup>75</sup> Domingo Diez, *Bibliografía...*, *op. cit.*, t. 1., p. CCXXI. Para consultar los datos demográficos de la entidad, véase Apéndice 1 o bien, léase la serie de datos agregados al mapa 7.

## 1. PRELIMINARES Y BASES DE DESARROLLO

Como expresión regional del auge ferroviario experimentado en México durante el Porfiriato, el montaje de rieles en el estado de Morelos entrañó un proceso de construcción disgregado al que asistió el interés de diversas compañías ferrocarrileras de capital local y extranjero. La conjunción de esas motivaciones empresariales se tradujo en la habilitación de líneas que marcharon a través de un espacio geográfico en el que coexistieron, en menor y mayor medida respectivamente, la propiedad comunal de la tierra y la propiedad particular agroindustrial, es decir, la hacienda azucarera, motor económico regional de la época.

Dentro de tal escenario, la apertura de los principales caminos de hierro siguió un desarrollo diacrónico que, en sus diversas etapas, respondió a diferentes estímulos y capacidades de construcción. En una primera fase comprendida por los años de 1878 y 1883 se cubrió la conexión del Valle de México con las zonas de Cuautla y Yauhtepec. Desde este punto y en un segundo momento extendido hacia 1890, las ferrovías se llevaron a Puente de Ixtla, lugar al que también arribaron los rieles levantados desde la ciudad de México y que en una tercera fase de construcción enlazaron a Cuernavaca con la capital del país hacia 1897. En una etapa posterior, los caminos de hierro de la parte suroriental de la región quedaron habilitados en el primer lustro del siglo XX y con ello se reafirmó la conexión con Puebla. Paralelo a este desarrollo se construyeron un par de líneas en los Altos de Morelos con salidas al Valle de Chalco y a la metrópoli nacional, además de que se instalaron rieles portátiles y de tránsito ligero en varios puntos de la entidad.

Pero como ya se ha insinuado, los grandes objetivos ferrocarrileros asegurados en Morelos a inicios del siglo XX comparten un peculiar origen que es anterior al año de 1881. En efecto, a esa secuencia de construcción le antecedió el pulso intermitente de diversas iniciativas que consideraron en sus programas a la Región Cuernavaca-Cuautla como un punto de entronque ferroviario. Aunque estas propuestas no rebasaron el margen del papel y la concesión, es oportuno reseñar brevemente algunas muestras de ellas así como también lo es revisar las condiciones regionales de comunicación interna, esto con la finalidad de insertar el significado de los caminos de hierro de Morelos con centros explicativos más amplios que, por una parte, remiten al empeño nacional de comunicación interoceánica y a las condiciones de conectividad y de accesibilidad de la *Región* frente a esa materia.

Dicho lo anterior, se debe advertir de entrada que si en algo se caracterizó el contexto mexicano de la primera mitad del siglo XIX fue por su clima de incertidumbre política y económica que impidió impulsar de manera expedita la constitución de un sistema de transporte ferrocarrilero. Las potencias mundiales, en cambio, lograron incorporarse sin gran demora al pulso global de fomento ferroviario irradiado desde el epicentro inglés y en el cual, hacia 1825 y 1830, respectivamente se dieron por activadas las líneas de Stockton & Darlington y las de Liverpool-Manchester. A esto acontecieron el montaje ferroviario estadounidense ejecutado también en 1830; el emparrillado hecho por los franceses en 1832; la instalación rielera alemana y belga de 1835 y el trabajo desarrollado en el mismo renglón por otros países occidentales.<sup>76</sup> De forma seguida se difundió por América Latina este ánimo constructivo, lo que propició que en 1837 se hicieran encadenar 28 km de vías férreas sobre Cuba en una ruta tendida entre La Habana y Bejucal. A la puesta en marcha de esta primera línea latinoamericana sucedió respectivamente el funcionamiento de máquinas y la construcción de vías en Perú y Chile hacia 1851; Brasil hizo lo propio en 1854 y a ello siguió que la operación ferroviaria global marcara sus inicios en 1855 en Panamá y en 1857 para el caso de Argentina.<sup>77</sup>

Aunque México no expresó indiferencia para adoptar este sistema de transporte desde sus primeros años como nación independiente, las convulsiones políticas y económicas que dominaron buena parte del siglo XIX no le permitieron avanzar de manera significativa en tal propósito antes de 1873. Con todo, no faltaron las voluntades gubernamentales y las visiones puestas en papel para tratar de implementar este aparato de comunicación terrestre en el espacio geográfico mexicano.

Es muy probable que una pretensión de obra ferroviaria se haya insinuado por primera vez en 1824, cuando el Gobierno de la Primera República Federal emitió una convocatoria para la presentación de proyectos relacionados con la apertura de un canal de comunicación interoceánica que hiciera practicable el tráfico entre el Atlántico y el Pacífico a través del Istmo de Tehuantepec; una licitación que, implícitamente, dejó abierta la posibilidad de

---

<sup>76</sup> Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México: una visión social y económica*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Imprenta Madero, México, 1974, p. 249.

<sup>77</sup> Sandra Kuntz Ficker (coord.), *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, El Colegio de México, México, 2015, p. 10.

ensayar los ejercicios ferroviarios recién desplegados en Occidente.<sup>78</sup> La consumación de un objetivo de esta envergadura tendría como monedas de cambio el acoplamiento con el esquema global, la integración territorial, la aceleración de la intercomunicación y la estabilidad político-económica tan necesarias para el fortalecimiento del recién implementado orden republicano. Pero esta iniciativa no devolvió resultado de ningún tipo más que el del establecimiento de un precedente de proyecto nacional.

Después de una sinuosa experiencia marcada por la bancarrota, las malas prácticas fiscales y los intentos de invasión extranjera, el declive de la administración de Vicente Guerrero se hacía patente y con ello también se perdía el entusiasmo por el federalismo, cediéndose así el mando del país a los simpatizantes del régimen centralista de república. Es en este reacomodo político y a tan sólo trece años de aquella insinuación de 1824 que se colocó nuevamente el problema ferroviario en la palestra nacional, un asunto de interés público en el que se contempló al espacio ocupado por la Región Cuernavaca-Cuautla.

### **1.1. Cuatro décadas de anteproyectos**

En el que se considera el primer bosquejo ferrocarrilero mexicano fue autorizado en 1837 un presupuesto de cinco millones de pesos para construir un riel de 72.5 leguas (poco más de 376 km) entre el puerto de Veracruz y la ciudad de México con un ramal extendido a Puebla, esto por la concesión delegada por Anastasio Bustamante al comerciante español Francisco Arrillaga.<sup>79</sup> Bajo la tesitura de este ejercicio de obra pública es que figuró por primera vez en los proyectos ferroviarios el espacio físico en el que se organiza la Región Cuernavaca-Cuautla, ordenada territorialmente en esa época como distrito de Cuernavaca. Básicamente, en la propuesta de Arrillaga se insinuó extender un conjunto de ramales desde la proyectada vía de carril doble de México-Veracruz hacia distintos puntos del territorio nacional. Sobre

---

<sup>78</sup> “Decreto de 4 de noviembre de 1824, disponiendo que el Ejecutivo convoque para la presentación de un proyecto de comunicación entre los dos Océanos, por el Istmo de Tehuantepec”, en *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el Archivo de la Secretaría de Fomento: tomo I, años de 1824 a 1870*, Imprenta de Francisco Díaz de León, México, 1882, Documento 1, p. 9; Cfr. Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles...*, op. cit., pp. 56-57.

<sup>79</sup> “Decreto de 22 de agosto de 1837, concediendo privilegio a Don Francisco Arrillaga para la construcción de un ferrocarril de México a Veracruz, con ramal a Puebla”, en *Colección...*, op. cit., Documento 2, p. 10; Gustavo Baz y E.L. Gallo, *Historia del ferrocarril mexicano: Riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial. Estudios científicos históricos y estadísticos*, Gallo y Compañía editores, México, 1874, pp. 15-18.

tal esquematización se incluyó como punto de enlace a Cuernavaca, cuyo espacio quedaría integrado a la ciudad de México y al escenario económico internacional de la época en el entendido de que

un ramal de carriles sencillos de Puebla a Atlixco, Matamoros y Cuernavaca, pondría a sus trigos convertidos en harinas exquisitas, y a sus azúcares a precios muy cómodos en Veracruz, para su embarque y favorable expendio en los puertos de la isla de Cuba, de Yucatán y Costa-firme, y acaso más allá de las primeras, y en los puertos de Europa las segundas, como queda antes insinuado.<sup>80</sup>

La propuesta general, aunque ambiciosa y necesaria para el país, no pudo llevarse a buen puerto por diversas circunstancias; entre ellas se cuentan las condiciones de la época presionadas por la bancarrota, la separación de Texas, la Guerra de los Pasteles y otros factores de fluctuación política que se sumaron a la inviabilidad del proyecto y al vencimiento de la concesión. Al margen de este ejercicio fallido, es oportuno rescatar un par de planteamientos de las aspiraciones de Arrillaga toda vez que clarifican buena parte de la profundidad geoespacial de la comunicación ferroviaria de la Región Cuernavaca-Cuautla.

La primera observación tiene que ver con la naturaleza del proyecto a largo plazo, y es que uno de sus propósitos —consistente con las añejas aspiraciones de comunicación interoceánica— era extender ese ferrocarril hacia el Pacífico. No obstante, el concesionario se mostró reticente para lograr ese objetivo con la tradicional dirección a Acapulco seguida desde el periodo virreinal. En cambio, propuso reconfigurar la trayectoria del movimiento interoceánico dominante y para ello, extendió el trazo de su ruta de México-Veracruz hacia Guadalajara y San Blas. Esto lo justificó Arrillaga a razón de que

casi toda la población de la República se halla en la continuación de esta gran mesa hasta Guadalajara y San Blas, cuyas producciones y consumos son más que suficientes a costear con su movimiento interior la extensa prolongación del camino [de hierro] por esta vía central en las 321 leguas que hay desde Veracruz a San Blas; cuando no proporciona la ruta de Acapulco otro interés esencial que la comunicación oceánica, es lo que me ha hecho inclinarme y me hace preferir la línea más larga.<sup>81</sup>

---

<sup>80</sup> *Proyecto del primer camino de hierro de la República, desde el puerto de Veracruz a la capital de México*, Impreso por Ignacio Cumplido, México, 1837, pp. 66-67.

<sup>81</sup> *Ibid.*, p. 67.

La segunda observación deriva de esa inclinación, y es que el mismo empresario reconoce que insistir en una ruta hacia Acapulco implicaría salvar las dificultades topográficas comprendidas en el descenso desde Cuernavaca hasta los caudales de los ríos Papagayo y Mezcala,<sup>82</sup> lo cual incidiría considerablemente en el incremento de los costos de construcción y pondría en duda la rentabilidad de una obra de esta magnitud.

El señalamiento de estas dos condiciones no es una arbitrariedad. Ellas cobran validez en el sentido de que, a pesar de que la realidad de la Región Cuernavaca-Cuautla (entiéndase, distrito de Cuernavaca, eventualmente, estado de Morelos) no figuró de nuevo de una manera explícita en las propuestas de obra ferrocarrilera hasta la década de 1870. Su manifestación en tales proyectos se encuentra referenciada, con buena probabilidad, de manera indirecta en los ensayos de comunicación interoceánica que orbitaron sobre la centralidad de la ciudad de México. Dicho con otras palabras, fue la condición geoestratégica de la *Región* deslocalizada de Tehuantepec la que, en mayor medida, actuó como aliciente en las tareas de generar y ajustar iniciativas de comunicación férrea en esta zona. Es en este mismo sentido que cobra relevancia la singularidad geográfica regional dado que, las ya mencionadas irregularidades topográficas actuaron como factores de disuasión en los primeros intentos de echar andar las locomotoras en la zona, esto por las limitaciones y alcances tecnológicos del momento mediados por las capacidades financieras de gobierno y de privados.

Dentro de estos anteproyectos y contratos ferroviarios figura el de 1849 que el Congreso autorizó en favor del Gobierno para adquirir los servicios de un ferrocarril que agilizará el tráfico entre Veracruz, la capital nacional y Acapulco; cuya concesión se presentó en dos almonedas públicas en 1851 sin generar resultados visibles al efecto y a la que siguió otra convocatoria lanzada en el año de 1853 sobre el mismo rubro.<sup>83</sup> Estas emisiones gubernamentales se produjeron, merece señalarse, en el marco de la apertura del tramo Veracruz-El Molino correspondiente al *Ferrocarril Veracruz-Río San Juan*, es decir, una

---

<sup>82</sup> *Id.*

<sup>83</sup> “Decreto de 18 de mayo de 1849, autorizando al Ejecutivo para contratar un ferrocarril del puerto de Veracruz a la ciudad de México, y de ésta a algún puerto del Pacífico”, en *Colección... op. cit.*, Documento 13, pp. 32-34; “Convocatoria de 10 de junio de 1851, para la construcción de un ferrocarril de Veracruz a México [y] Acapulco, decretado en 18 de mayo de 1849”, *ibid.*, Documento 17, pp. 47-48; “Decreto de 6 de octubre de 1851, de la Legislatura del Estado de Veracruz, autorizando al Ejecutivo del mismo para hacer propuestas para la construcción de un ferrocarril de Veracruz a México y Acapulco”, *ibid.*, Documento 21, p. 52; “Convocatoria de 28 de octubre de 1853, para la construcción de un ferrocarril de Veracruz a un puerto del Pacífico, pasando por la capital de México”, *ibid.*, Documento 35, p. 99.

sección de unas 15,700 varas (poco más de 13 km) inaugurada el 16 de septiembre de 1850 y puesta en operaciones el día 22 del mismo mes, lo que consensuadamente se percibe como la ejecución de la primera orden de tráfico ferroviario de México.<sup>84</sup>

También para finales de 1853 y por mandato de Antonio López de Santa-Anna se otorgó un contrato de construcción al británico Juan Laurie Rickards, esto para impulsar la conexión Veracruz-México previamente concesionada al mismo empresario y que, con tal disposición, debía extender el trazo de su vía a algún punto del Pacífico, proyecto que finalmente no avanzó en ninguna de sus etapas porque la compañía londinense destinada para ello no se constituyó.<sup>85</sup>

Hacia 1855 y frente al nulo avance de esta ruta transoceánica, el Gobierno de Santa Anna confirió a la compañía Hermanos Mosso el derecho de construir una ruta ferroviaria entre la localidad veracruzana de San Juan y Acapulco, contrato al que se agregó la pertinencia de construir caminos carreteros de buena calidad en las inmediaciones de la línea que así lo demandaran por sus adversidades topográficas. No obstante, la obra de los Mosso no se consumó y la concesión pasó al año siguiente a manos de Antonio Escandón.<sup>86</sup>

Durante el periodo de Comonfort en sus funciones como presidente sustituto de Juan Álvarez, la aspiración interoceánica continuó vigente y en este sentido, en 1856 se propuso formar una Junta Directiva de caminos de fierro para que atendiera los servicios del tramo construido del *Ferrocarril Veracruz-San Juan* y que también promoviera la construcción de vías hacia los llanos de Apan, Puebla y la capital nacional. A esa disposición se le agregó como inciso la construcción de vías orientadas desde México hacia Acapulco o San Blas,

---

<sup>84</sup> “Inauguración el 16 de setiembre de 1850 del tramo de Veracruz al Molino, correspondiente al ferrocarril de Veracruz a San Juan – Tarifas de fletes de cargas y pasajeros, y reglas para el servicio – Primer camino de fierro en la República Mexicana”, en *Colección...*, *op. cit.*, Documento 15, pp. 40-45.

<sup>85</sup> “Decreto de 31 de octubre de 1853, concediendo privilegio exclusivo a D. Juan Laurie Rickards para la construcción de un ferrocarril de Veracruz a México, pasando por Puebla”, en *Colección...*, *op. cit.*, Documento 36, pp. 100-103; “Decreto de 28 de noviembre de 1853, concediendo privilegio exclusivo a D. Juan Laurie Rickards, para la construcción de un ferrocarril de México a uno de los puertos del Océano Pacífico”, *ibid.*, Documento 37, pp. 104-105; “Decreto de 2 agosto de 1855, declarando nulo el privilegio concedido a D. Juan Laurie Rickards para la construcción de un ferrocarril de Veracruz al Pacífico [...]”, *ibid.*, Documento 46, pp. 139-140.

<sup>86</sup> “Decreto de 2 de agosto de 1855, concediendo privilegio a los Sres. Mosso Hermanos para la construcción de un ferrocarril desde el punto de San Juan en el Departamento de Veracruz hasta Acapulco”, en *Colección...*, *op. cit.*, Documento 47, pp. 141-146; “Decreto de 31 de agosto de 1857, concediendo privilegio a D. Antonio Escandón para construir un ferrocarril de Veracruz hasta Acapulco”, *ibid.*, Documento 58, pp. 183-193. En este texto, se apunta al 29 de octubre de 1856 como la fecha en que se hizo efectivo el traspaso de la concesión a Escandón por parte de los Mosso quienes, al parecer, eran hacendados de la Región Cuernavaca-Cuatla, según Horacio Crespo.

esto a través de la participación de una compañía constituida en el país o en el extranjero, pero la anhelada conexión entre los dos océanos no avanzó por este medio.<sup>87</sup> En ese mismo año se autorizó a Alberto C. Ramsey construir una vía entre los océanos desde Antón Lizardo hasta Acapulco,<sup>88</sup> sin embargo, es probable que en esta etapa de la propuesta no se haya contemplado a la Región Cuernavaca-Cuautla dado que en ese contrato se estipuló habilitar una línea recta dentro de lo permitido por la topografía comprendida entre esos dos puntos y Puebla, condición que dejó fuera de foco a la *Región*.

Todo parece indicar que el sentido de la línea concesionada a Ramsey se reformó y esta acción redituó positivamente en la consideración de Cuernavaca como punto de entronque ferrocarrilero toda vez que, a finales de 1870, se autorizó a la empresa formada por René Masson y Félix Wyatt el habilitar tres tramos de ferrocarril distribuidos de la siguiente forma: 1) del puerto de Veracruz a Antón Lizardo y de ahí hasta la vía interoceánica de Tehuantepec que se planeaba construir, 2) de Antón Lizardo o cualquier otro punto de la anterior sección hasta Cuernavaca y, 3) de Cuernavaca u otro punto de la sección segunda hacia Acapulco o algún punto costero situado en el litoral de Oaxaca, Guerrero o de Michoacán.<sup>89</sup> Por la suma longitudinal de esas tres secciones, es probable que el proyecto se haya pensado como vía competidora de la línea istmeña de Tehuantepec pero también como enlace de esta última con la vía México-Veracruz; de esta manera, su esquema resultaba atractivo dado que ofrecía una doble salida al Pacífico desde el Golfo de México (véase: Mapa 8). Pero esa empresa que nombró con claridad a Cuernavaca, como no sucedía desde el proyecto de Arrillaga, tampoco avanzó en su materialización.

Sobre la vía México-Veracruz en la que se refrendó en 1861 la participación de Antonio Escandón y la de su hermano Manuel en la construcción y planeación de esa ruta hacia Puebla y Acapulco,<sup>90</sup> es oportuno señalar que con tales esfuerzos —mediados por las

---

<sup>87</sup> “Decreto de 1 de febrero de 1856, estableciendo una Junta Directiva de caminos de fierro que reciba el tramo de Veracruz a San Juan y promueva la construcción de las vías férreas de dicho puerto a México y Acapulco o San Blas.”, en *Colección...*, *op. cit.*, Documento 48, pp. 147-149.

<sup>88</sup> “Decreto de 2 de agosto de 1856, concediendo privilegio a D. Alberto C. Ramsey para construir un ferrocarril de Antón Lizardo a Acapulco”, en *Colección...*, *op. cit.*, Documento 51, pp. 159-166.

<sup>89</sup> “Decreto de 14 de diciembre de 1870, autorizando a la Empresa de los Sres. René Masson y Félix Wyatt para construir tres secciones de ferrocarril [...]”, en *Colección...*, *op. cit.*, Documento 227, pp. 1204-1212.

<sup>90</sup> “Decreto de 5 de abril de 1861, concediendo privilegio a D. Antonio Escandón para la construcción de un ferrocarril desde el puerto de Veracruz hasta Acapulco o cualquier otro puerto del mar Pacífico”, en *Colección...*, *op. cit.*, Documento 74, pp. 266-277; “Contrato aprobado el 18 de mayo de 1861, para la construcción del ferrocarril de México a Puebla”, *ibid.*, Documento 81, pp. 314-323.

vicisitudes de la Guerra de Reforma, el Segundo Imperio y la restauración de la República— no se logró tender el enlace interoceánico en favor del puerto guerrerense desde la metrópoli nacional. Probablemente, en esto pesó el hecho de que los compromisos de inversión pública y privada aplicados en esa obra se encontraban en estado problemático, así como lo estaban también las finanzas de la compañía ferrocarrilera inglesa que, después de obtener la concesión de Escandón en 1868, se encargó de concluir y de operar desde 1873 los 423.7 km de vías férreas que articularon la ruta del entonces llamado *Ferrocarril Mexicano*.<sup>91</sup> Con todo, el Gobierno no dejó de subsidiar de manera considerable a dicha empresa, y ello se explica por el significado político y de obra depositado en esa línea pionera, así como por su utilidad en el abatimiento de costos para posteriores construcciones ferrocarrileras.<sup>92</sup>

Fue en el avance de la década de 1870 que la Región Cuernavaca-Cuatla constituida ya como el estado de Morelos comenzó a figurar de forma explícita en el impulso ferroviario mexicano. A este respecto resalta una tercera referencia ferroviaria elaborada en 1874, año en que se estudiaron los terrenos situados entre Puebla y Cuatla para construir un tendido que llevaría por nombre *Ferrocarril de las minas de carbón de piedra*, cuya vía debería unir directamente a los valles de Amilpas y de Puebla, además de considerar una conexión con la ciudad de México.<sup>93</sup> Este proyecto, con cierta probabilidad, se diseñó para hacer del estado una zona de stock carbonífero, esto a propósito de su condición geoestratégica interoceánica que, por cierto, fue capturada en un mapa de 1877 dedicado a Porfirio Díaz. En tal discurso geoespacial se expresa la posición de Morelos con respecto a la línea en explotación del *Ferrocarril Mexicano* y el troncal proyectado de sur a norte entre Oaxaca, Matamoros (Izúcar), Cuernavaca y la ciudad de México, a lo cual se suma una línea concebida como plan a desarrollar en aras de conectar a los océanos con una vía tendida de norte a sur entre Tuxpan (Veracruz), Pachuca, México, Cuernavaca, Tuxpan (Guerrero), Tixtla y Acapulco.<sup>94</sup>

---

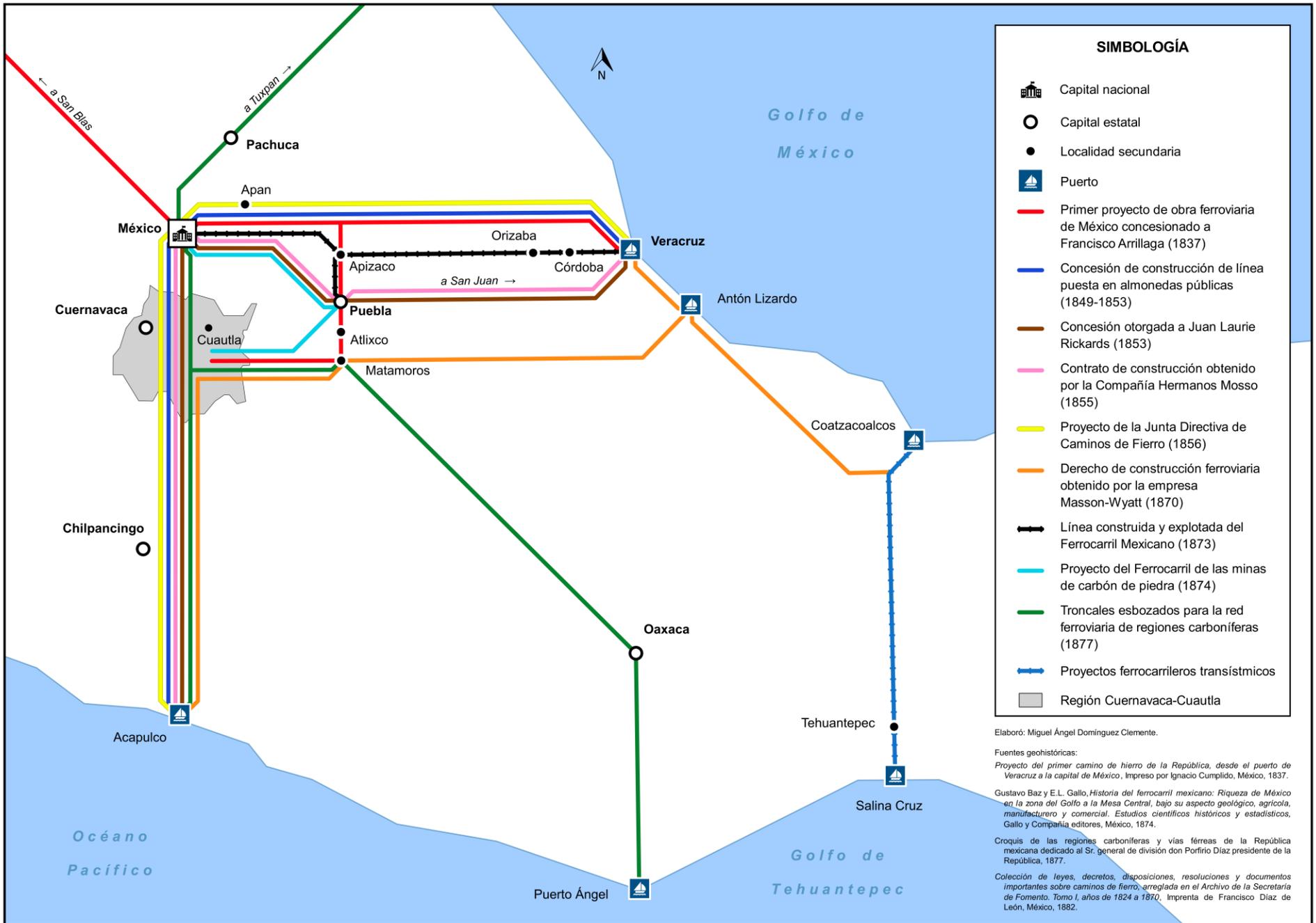
<sup>91</sup> Como nota marginal de este proceso se debe señalar que la concesión de Escandón fue traspasada por el Gobierno federal al consorcio inglés en razón de que aquél mostró lealtad a la causa francesa imperialista; no obstante, la presencia de los Escandón figuró de manera honoraria en el Concejo de Administración de la compañía del *Mexicano* hasta 1877. La habilitación de esta línea se documenta ampliamente en John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano: 1837-1880*, Secretaría de Educación Pública, México, 1975 (Colección SepSetentas, núm. 209).

<sup>92</sup> Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 101-102.

<sup>93</sup> Gustavo Baz y E.L. Gallo, *Historia...*, *op. cit.*, p. 286.

<sup>94</sup> MMOyB, COyB, 1276-OYB-72-A.

Mapa 8. La *Región* frente a los ensayos ferroviarios de México. 1837-1877



Finalmente, conviene reiterar que la conquista del anhelo interoceánico y la ejecución de otras concesiones de vía decretadas entre 1837 y 1873 no se tradujo en obra culminada debido, por mencionar algunas limitantes explicativas, a las endebles finanzas públicas incapaces de apuntalar a una amplia empresa ferroviaria; a la escasa atracción de capitales ambientada por la inestabilidad política y al incumplimiento del pago de la deuda externa que aisló a México del mercado europeo de capitales.<sup>95</sup> Pero tampoco se debe perder de vista que la incorporación tardía del país a la era global del ferrocarril obedeció también, de acuerdo con Riguzzi, a la poca demanda que existía para justificar la construcción de una red de grandes proporciones y a los altos riesgos de inversión que para los empresarios mexicanos suponía el levantamiento de obras a gran escala.<sup>96</sup> No fue gratuito entonces que haya prevalecido un interés limitado para sufragar a un modelo de transporte que se percibía como no redituable en el corto plazo. Pero esa tendencia se revirtió en lo general al avanzar el último cuarto del siglo XIX y halló un singular contrasentido en el caso de Morelos, cuya conectividad se sustentó, hasta esa época, con un irregular circuito de caminos.

## **1.2. Las inconveniencias del andar**

Igual que el moroso avance ferroviario nacional ejecutado hasta 1876, la materia mexicana de caminos no dejó de resentir los trastornos políticos y económicos experimentados desde 1823, año en el que, como ya se ha mencionado, fue presentado al Congreso la estropeada condición que guardaban los principales ejes viales del territorio recién emancipado.

Según la opinión de numerosos visitantes extranjeros, como la que se formó el diplomático inglés Henry George Ward en 1827, en la práctica y ante el nulo mantenimiento público de los caminos fueron los propios viajeros, comerciantes y arrieros los que, con el afán de no interrumpir sus recorridos, se encargaron de hacer reparaciones en algunos tramos viales que, en efecto, se vieron deteriorados por los actos de la Guerra de Independencia, por las lluvias de temporal y por el abandono.<sup>97</sup> A tales iniciativas se sumaron las esporádicas

---

<sup>95</sup> Sandra Kuntz, *Historia...*, *op. cit.*, 66-67.

<sup>96</sup> El balance detallado de este problema en Paolo Riguzzi, “Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”, en Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi (coords.), *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, México, 1996, pp. 31-97.

<sup>97</sup> Samuel Salinas Álvarez *et al.*, *Historia...*, *op. cit.*, t. 2, p. 69.

actividades de optimización de algunos cacicazgos regionales y avecindados de los primeros cuadros de los centros de población quienes, con su tránsito local, indirectamente incidieron en la conservación del trazo de los caminos desplantados en los alrededores de esas concentraciones humanas.

Pero el problema se profundizó precisamente en los tramos solitarios de los ejes viales de largo alcance. A este respecto, W. H. Hardy —viajero y empresario anglosajón que entre 1825 y 1828 se formó una amplia y representativa opinión de los caminos de la recién proclamada nación soberana— comentó que la condición vial era la siguiente:

Las carreteras en muchas regiones de México, y especialmente en las provincias, son simples caminos transitados por caballos y mulas, pero nunca por un coche o una diligencia. Se necesita un gran conocimiento para viajar, y observaciones constantes y discernimiento agudo para distinguir los senderos de una carretera, los caminos que llevan a un rancho o a campo abierto... y hasta los senderos abiertos por los conejos, porque todos ellos se parecen como las dos hojas de unas tijeras.<sup>98</sup>

Desde un punto de vista localizado, dicho diagnóstico acusó un destello de significado en lo que hace a la funcionalidad del camino carretero México-Acapulco en su marcha por la *Región*, esto si se compara con la valoración hecha en 1826 por Ignacio Orellana, máxima autoridad política del distrito de Cuernavaca. En tal caso, llama la atención que el camino a Toluca y el de México-Cuautla figuren respectivamente en primer y en segundo lugar en la *Descripción* de Orellana, quien los registró así a propósito de la delimitación del distrito sureño mexiquense y de sus dos planicies:

Aunque su figura o líneas exteriores no representan un cuadro, elevándose por el norte y occidente, y descendiendo por los rumbos opuestos en diversas colinas y quebradas a erección de un valle o plan en que está situado el partido de Cuautla de Amilpas. Por el poniente asciende un poco inclinándose a una superficie plana que lo desvía de Toluca cuyo camino es el menos dificultoso del distrito y comparable con su desembarazo con el de México a Cuautla.<sup>99</sup>

---

<sup>98</sup> W. H. Hardy, en Margo Glantz (ed.), *Viajes en México: crónicas extranjeras*, 1ª ed., Fondo de Cultura Económica, SEP 80, México, 1982, t. 1, p. 208.

<sup>99</sup> Ignacio Orellana, *Descripción geográfica y estadística del distrito de Cuernavaca, 1826*, paleog., intr. y notas de René García Castro, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México, 1995, p. 27.

Aun cuando lo apuntado por Orellana pareciera ser una declaración parcial, la omisión de la derrota México-Acapulco refleja lo descrito por varios escritores y exploradores. Sí, era el segundo canal de comunicación más utilizado de México después del de Veracruz, pero a la vez fue un camino tortuoso, casi un “sendero de liebres” que se paralizó en el arranque de la era independiente por causa de la caída en importancia del puerto de Acapulco y por los apogeos de San Blas y Mazatlán como embarcaderos.<sup>100</sup> Es cierto, el abandono y la precariedad vial signaron el destino a Acapulco y con ello se formó un serio problema de conectividad interregional en detrimento de la zona cuernavaquense que estuvo latente por lo menos hasta el ocaso del primer tercio del siglo XIX.

Entrada la época santanista los desafíos de infraestructura vial se sometieron a otra variable expresada como un asunto de utilidad pública en el que se involucró el interés de inversionistas privados. El ejemplo más representativo de ello lo encarnó el empresario Manuel Escandón, un capitalista de primer orden que, de acuerdo con Urías Hermosillo, asumió junto con sus socios la responsabilidad de “modernizar” al país y para ello, tenían que acaparar el control estratégico de caminos, puertos y transportes. Paralelo a la adquisición de un servicio de diligencias norteamericanas para explotarlo en territorio nacional, Escandón y sus socios obtuvieron en 1834 un contrato del Gobierno para reparar las rutas de México-Querétaro, Querétaro-Zacatecas, Guadalajara-Villa de Lagos, Veracruz-Perote, un tramo de acceso a Puebla y el camino de México-Cuernavaca. A su vez, ese consorcio tendría varios privilegios, como el cobro de peajes por quince años a través de las garitas que la empresa dispusiera. Con tal marco de prerrogativas, la sociedad de Escandón amasó un amplio capital para participar en las obras de construcción ferroviaria de México,<sup>101</sup> como las señaladas en líneas arriba a propósito de la ruta ferroviaria a Veracruz.

A decir de los relatos formados alrededor de 1840 por Frances Erskine Inglis, mejor conocida como Madame Calderón de la Barca, las diligencias de Escandón ofrecían un óptimo servicio, no así alguna rutas del país, como la tendida entre México y Cuernavaca. Los “horrores del camino” a Cuernavaca —apuntó la esposa del primer plenipotenciario de

---

<sup>100</sup> Margo Glantz (ed.), *Viajes...*, *op. cit.*, p. 21-22.

<sup>101</sup> Cfr. Margarita Urías Hermosillo, “Manuel Escandón. De las diligencias al ferrocarril, 1833-1862”, en Ciro Cardoso (coord.), *Formación y desarrollo de la burguesía en México. Siglo XIX*, 3ª ed., Siglo XXI Editores, México, 1987, pp. 25-56; Luis Jáuregui, *Los transportes, siglos XVI al XX*, Universidad Nacional Autónoma de México, Editorial Océano, México, 2004, p. 51-52.

España en México, Ángel Calderón de la Barca— se abrían en los rodeos de “agria subida” efectuados sobre el Ajusco que en realidad era un “poblado pobrísimo y nido de ladrones”.<sup>102</sup> La peligrosa travesía acechada por salteadores de caminos seguía por debajo de las faldas del cerro de *El Guarda* para extenderse hacia la *Cruz del Marqués* y a Huitzilac, desde donde comenzaba “a bajar a riendas sueltas la Diligencia por una enriscada cuesta” y continuaba en terrenos áridos para ambientar un tramo de viaje caluroso, polvoso y de molestos traqueteos que anticipaban el arribo a la antigua capital de Cuauhnáhuac.<sup>103</sup> La visita a otras latitudes de esta porción de la *Tierra Caliente* del Sur de México no suponía una mejor experiencia de desplazamiento. Por ejemplo, el viaje a las grutas de Cacahuamilpa desde Atlacomulco a través de Miacatlán y Cocoyotla se realizaba, comentaba Madame Calderón, “no por caminos (para satisfacción nuestra), sino a campo traviesa, cruzando torrentes, subiendo y bajando cerros y valles, trepando entre piedras, y los caballos acertando el sendero como cabras”.<sup>104</sup>

El periplo de Brantz Mayer practicado también en parte para visitar la cueva de Cacahuamilpa confirma la situación adversa de la ruta al Pacífico desde la Cañada de Cuernavaca. A propósito de su marcha emprendida hacia la hacienda de Temixco, así lo constató el abogado norteamericano en 1842:

Saliendo de la ciudad, sigue nuestro camino un trecho por la meseta, y al cabo va a parar en una hondonada que pasa al oeste de Cuernavaca, y en donde, por primera vez desde que estoy en México, perdí el camino real. Imaginad el lecho de un torrente de montaña abierto en la falda de uno de los montes Alleghanies, con piedras amontonadas acá y acullá, sin orden ni concierto, muchas de ellas desgastadas hasta quedar surcadas de hondas zanjas por el continuo ir y venir de las recuas de mulas que por ahí han estado pasando por espacio de siglos. Tal era el principal camino que lleva de esta región al puerto de Acapulco.<sup>105</sup>

Tanto las jornadas de Calderón (llevadas también a Yautepec y a las haciendas de Cocoyoc, Calderón, Casasano y de Santa Clara para seguir por Puebla) como las de Mayer (continuadas en Tlaltizapán, Cuautla, Santa Inés, Atlatlahucan y hasta México por Juchitepec y Ayotla) resultaban sintomáticas de la comunicación terrestre y de la contrastante geografía regional.

---

<sup>102</sup> Madame Calderón de la Barca, *La vida en México durante una residencia de dos años en ese país*, 14ª ed., trad. y pról. de Felipe Teixidor, Editorial Porrúa, México, 2006, Carta XXXI, p. 261.

<sup>103</sup> *Ibid.*, p. 262.

<sup>104</sup> *Ibid.*, Carta XXXII, p. 267. El paréntesis es énfasis de la autora citada.

<sup>105</sup> Brantz Mayer, *Un viaje a la Tierra caliente. 1842*, pres. de Valentín López González, Summa Morelense, México, 1982, p. 23. Los montes de Allegheny constituyen una cordillera del sistema de los Apalaches.

**Figura 1. Camino México-Cuernavaca en su paso por Tlaltenango**



Óleo elaborado en el segundo tercio del siglo XIX por el alemán Johann M. Rugendas. La imagen captura una marcha peatonal y otra a lomo de animal frente al valle de Cuernavaca, a la altura de [Tlaltenango](#) y a la llegada del camino de México. Imagen recuperada de: Samuel Salinas Álvarez *et al.*, *Historia...*, *op. cit.*, t. 2, p. 31.

Rutas inseguras acosadas por el bandidaje; caminos desolados, polvosos e intransitables en tiempos de lluvia; escarpadas sendas barranqueñas y veredas fangosas de montaña eran las que figuraron en lo general como senderos y caminos de herradura y, en un ínfimo número, como vías carreteras. De hecho, la única carretera de la *Región* que con dificultad mereció esa clasificación era la de México-Cuernavaca (véase: Figura 1) y aunque fue objeto de otra optimización por obra delegada en 1841 al contratista Luis Bracho,<sup>106</sup> los tráficos rodados y de herraduras seguían padeciendo las adversidades no corregidas del camino. Así lo comprobó Isidore Löwenstern, un viajero alemán que, atraído también por la gruta de Cacahuamilpa, acusó en 1843 un trayecto “muy fatigoso” y de leguas “penosas” hecho desde México para llegar a Cuernavaca “a las 11 de la mañana, después de haber recorrido con las mismas cabalgaduras 19 leguas [80 km] en 14 horas, sin haberles dado ni un cuarto de hora de descanso en las 15 leguas [63 km] que separan a esta ciudad de San Agustín [Tlalpan]”.<sup>107</sup>

---

<sup>106</sup> *Representación dirigida al Exmo. Señor presidente provisional Don Antonio López de Santa-Ana, por la empresa del camino de Cuernavaca*, Imprenta de J. M. Lara, México, 1841. El texto es un reclamo por el acaparamiento que hizo el Gobierno del cobro de peajes de esta vía que, a juicio de Bracho, correspondía a su empresa recaudar tales cuotas para solventar los gastos de esta obra.

<sup>107</sup> Isidore Löwenstern, *México: memorias de un viajero*, ed., pról. y trad. de Margarita Pierini, Fondo de Cultura Económica, México, 2012, p. 129. Igual que Madame Calderón, el turista alemán cruzó por el Ajusco.

Mientras persistían los problemas en esa conexión, algunos hacendados diseñaron un proyecto para construir un eje carretero entre Cuautla y Chalco, el cual obtuvo el visto bueno de Santa Anna en el mismo año de 1843. Los tiempos de entrega de la obra no debían exceder los cinco años de construcción, a cambio, los empresarios cañeros obtendrían como privilegio el cobro de peajes por un periodo de 28 años, a excepción del primer bienio, etapa en la que el paso se consideraría libre a manera de proporcionar un beneficio a los pueblos aledaños.<sup>108</sup> La apertura de esta obra redituó de manera positiva en la tarea de desplazar los productos cañeros de la *Región* hacia el mercado central de la ciudad de México, sobre todo los que se fabricaban en las haciendas de Cuautla y de Jonacatepec (Subregión de Cuautla). Naturalmente, esto supuso una desventaja comercial para los hacendados de Cuernavaca y Tetecala (Subregión de Cuernavaca) ya que ellos contaban sólo con un accidentado eje carretero tendido hacia México que en su complemento de camino al Pacífico, permanecía en el tramo de Cuernavaca-Amacuzac como una simple senda de herradura.<sup>109</sup>

Con la creación en 1853 de la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, la asignatura nacional de caminos dio un vuelco en lo político para adjudicar esta responsabilidad al ejecutivo federal, quien a partir de entonces se encargó del cuidado de las carreteras principales y de manejar las cuotas viales por medio de la Administración General de Caminos y Peajes que se formó en el mismo año por mandato de Santa Anna para contrarrestar la ineficacia de los contratistas privados que no atendieron su compromiso de utilizar una parte de los derechos de cobro de peaje para optimizar y reparar los caminos de su custodia.<sup>110</sup> El decreto que justificó la existencia del Ministerio de Fomento incluyó además una tipología vial que distinguía a los caminos de primera clase con los de segunda. Los de primera categoría, cuyo precedente fue el *camino real* de la Colonia, eran aquellos que comunicaban al centro de la República con las principales ciudades del país, con los puertos y con ciertos accesos fronterizos. En tal esquematización de primera línea se ajustó el perfil de trece caminos generales susceptibles de construcción y perfeccionamiento, y entre ellos figuró el de México-Acapulco con paso por Cuernavaca.<sup>111</sup> (Véase: Figura 2).

---

<sup>108</sup> *Anales del Ministerio de Fomento de la República Mexicana. Año de 1877*, citado en Horacio Crespo, *Modernización...*, *op. cit.*, p. 293.

<sup>109</sup> El trazo de este canal de comunicación se condensa en el Mapa del distrito de Cuernavaca de Tomas Ramón del Moral formado en 1851. Véase: MMOyB, CDD, DDR-1-DDR-7249-B.

<sup>110</sup> Hasta 1853, el rubro de caminos lo vigiló una oficina dependiente de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

<sup>111</sup> Samuel Salinas Álvarez *et al.*, *Historia...*, *op. cit.*, t. 2, p. 85.

**Figura 2. Real del Puente. Xochitepec**



Vista poniente de los restos materiales, intervenidos y funcionales del puente novohispano contiguo al casco de la hacienda de San Antonio, Xochitepec, Morelos. Su estructura formó parte del *Camino de Asia* y de la troncal de Acapulco del siglo XIX e inicios del XX, permitiéndose así el paso sobre el caudal del Apatlaco. Actualmente sirve para el tráfico local y peatonal. Fotografía de autor obtenida en trabajo de campo. Fecha: marzo de 2022. [Localización:](#) 18°47'41.33" N, 99°13'47.17" O.

Al año siguiente de su conformación, el Ministerio de Fomento preparó un resumen de las actividades económicas de la demarcación cuernavaquense, así como de su sistema de comunicación terrestre, y fue en el sentido de esos apuntes que se reconoció el mejor estado de conservación acumulado en el camino carretero de México-Cuautla. En la misma línea de esa evaluación levantada en 1854, se detectó que los caminos que predominaban en número eran las conexiones internas de herradura, siendo las mejores de ellos las situados en el Plan de Amilpas y, en complemento, otras líneas de herradura de mediana calidad se reconocieron en Jiutepec, Tetecala y Mazatepec. Por otro lado, se observaron varios peligros para el tráfico desplazado en las zonas barranqueñas de Jantetelco y de Tlayacapan, así como la ralentización del tránsito en tiempos de lluvia por las inundaciones que se formaban en las zonas deprimidas de Jojutla y Tlaquiltenango.<sup>112</sup>

---

<sup>112</sup> *Anales del Ministerio de Fomento. Industria agrícola, minera, fabril, manufacturera, comercial y estadística general de distrito de Cuernavaca, México, 1854, 2ª ed.*, pres. de Valentín López González, Instituto Estatal de Documentación de Morelos, Cuadernos Históricos Morelenses, México, 2001 (Fuentes Documentales del Estado de Morelos). La valoración caminera de este documento se condensa y reproduce textualmente en el Apéndice 2.

Pero el año de 1854 comportó además otro trance de alcance nacional ya que buena parte del malestar social y político generado en la dictadura santanista se acopió en el espíritu suriano de la Revolución de Ayutla. Las consecuencias de ello fueron el congelamiento de la ejecución de obra del camino troncal México-Acapulco que había iniciado en 1853 derivado de la creación del Ministerio de Fomento, así como la suspensión del transporte público hacia el agitado Sur de México que, dicho sea de paso, solamente cubría la conexión desde México hasta las ciudades de Cuautla y Cuernavaca a través de un costoso servicio de diligencias.

Una vez estabilizada la escena política a la luz de las Leyes de Reforma, el ministro de Hacienda, Miguel Lerdo de Tejada, rindió un informe del estado económico que guardaba la República en 1856. En lo que hace a la materia de comunicaciones terrestres se detalló el destino de los \$400,000 de inversión por año erogados desde 1853 para el mejoramiento vial del país. Sin embargo, en los hechos ambientados por el clima agitado del momento, no se advierte que ese gasto haya redituado contundentemente en las labores de reparación del esquema caminero nacional. Así se expresó en el reporte del funcionario a propósito del tema:

El estado en que se hallan [los caminos] en la República, no es nada lisonjero, y en general son muy pocos todavía los que merecen tal nombre. Los menos malos, son los que conducen de México a Veracruz, por Jalapa y Orizaba, el que va de la capital a San Blas, por Guanajuato, Guadalajara y Tepic; los que de la misma capital parten para Morelia, Cuernavaca, Cuautla y Pachuca, y algunos que existen entre las principales poblaciones de los estados.<sup>113</sup>

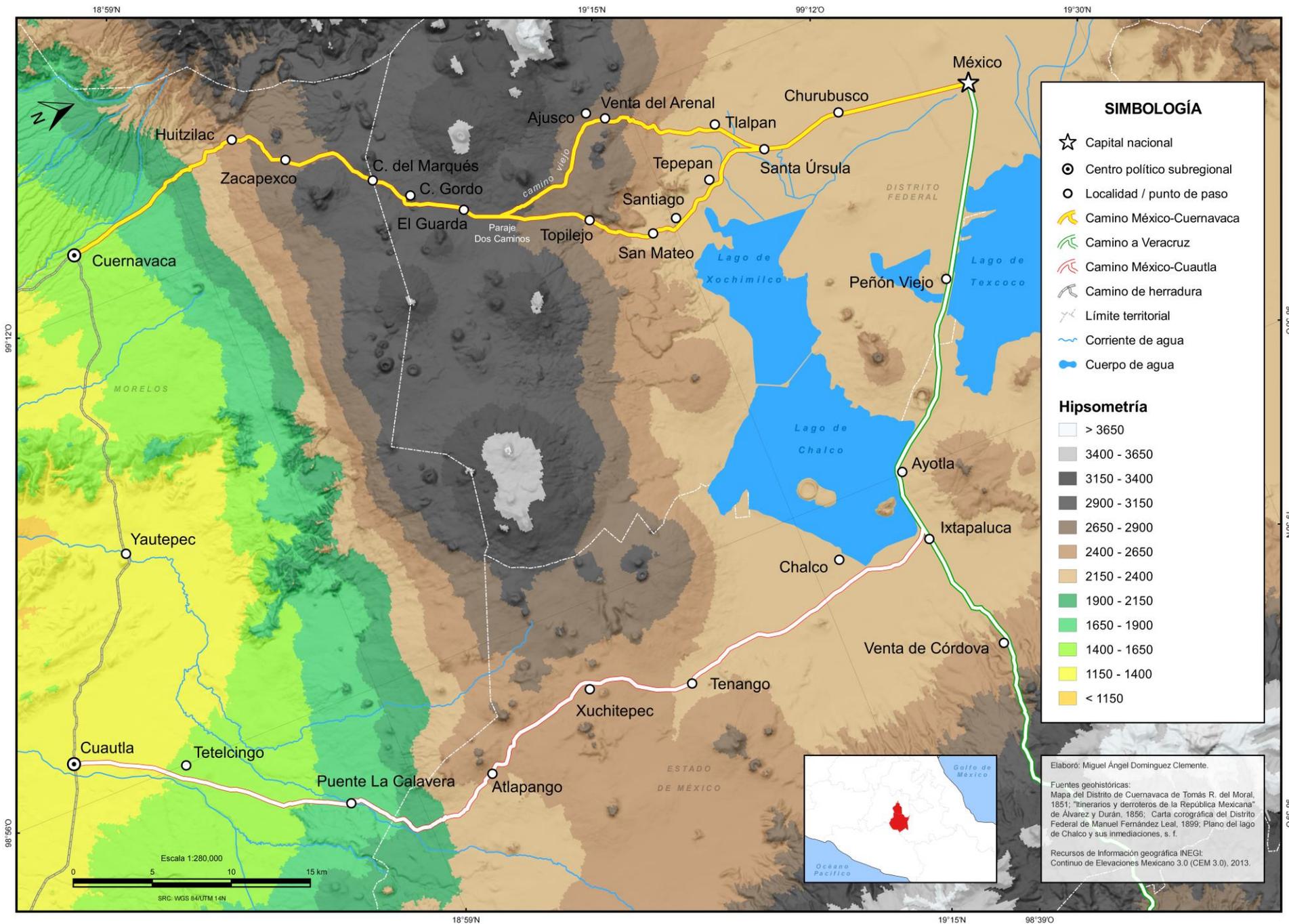
Por otra parte, Lerdo no reparó en acusar que, al margen de los descuidados antes señalados, existían caminos en un mejor estado de conservación; muestra de ello lo encarnaban los de Toluca-Morelia, Tepic-San Blas, Sisal-Mérida, algunos tramos de los caminos generales, otros tantos del centro capitalino y en primer lugar citado, el camino de México-Cuautla.

Por supuesto, la conexión de casi 102 km recorrida desde la capital cuautlense hasta la metrópoli nacional suponía algunas ventajas sobre los 65 km del eje Cuernavaca-México ya que aquella discurría por la falda oriental del campo volcánico del Ajusco-Chichinautzin a través de una línea más extensa, sí, pero también menos forzada en pendiente si se le compara con el trayecto recorrido entre Huitzilac y Topilejo (véase: Mapa 9 y Perfil 1).

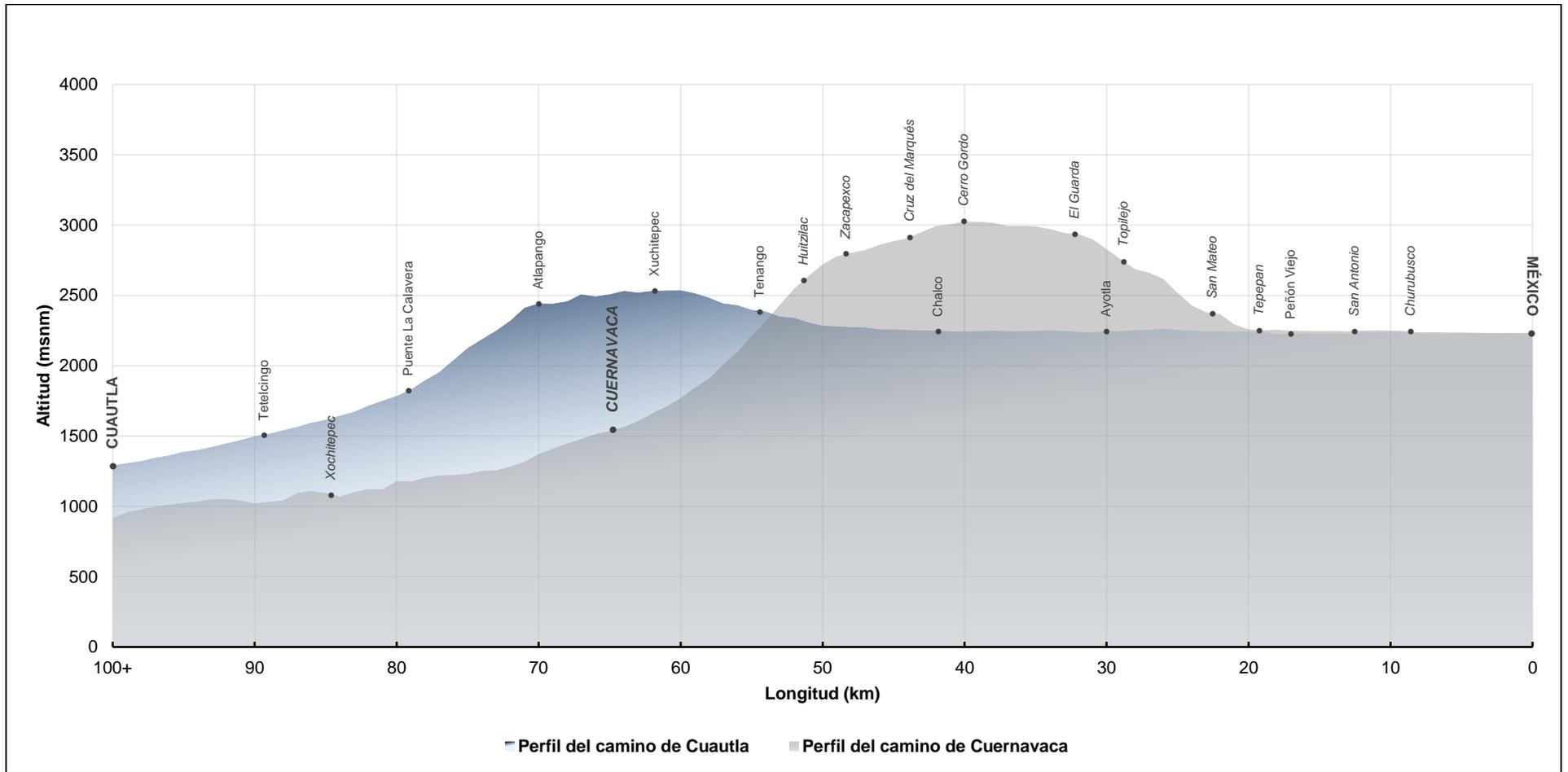
---

<sup>113</sup> MMOyB, COyB, 1003-OYB-72-A.

Mapa 9. Caminos de México a Cuernavaca y Cuautla. 1843-1876



Perfil 1. Caminos de Cuautla y Cuernavaca hacia México. 1843-1876



Fuente: Elaboración propia a partir del procesamiento en SIG de los detalles viales expuestos en MMOyB: CDD, DDR-1-DDR-7249-B; CG, 1199-CGE-7252-C, COyB, 367-OYB-7251-A y en José J. Álvarez y Rafael Durán, *Itinerarios y derroteros de la República Mexicana, publicados por los ayudantes del Estado Mayor del Ejército, José J. Álvarez y Rafael Durán*, Imprenta de José A. Godoy, México, 1856, pp. 63-67. La condición de los caminos y el desglose de distancias acumuladas estimadas por Álvarez y Durán en el Apéndice 3.

En la oferta de movilidad, el trazo de cada uno de esos canales de comunicación sustentó el paso de mulas, asnos y caballos, cuya fuerza de sangre fue explotada por expedicionarios, cuerpos arrieros locales y por la empresa capitalina de las *Diligencias Generales* que, en el transcurso de la década de 1850, ofrecía dos viajes a la *Tierra caliente* del Sur mexicano. Dentro de esta oferta, la experiencia menos penosa de viaje de las *Diligencias* tenía como destino a la ciudad de Cuautla, a la cual se accedía a través de un recorrido que costaba tres pesos y que se completaba en menos de 12 horas; en tanto, para arribar a la capital cuernavaquense se tenían que invertir seis pesos por una odisea de casi 65 km, es decir, la misma distancia que se recorría para llegar a Toluca desde México y que costaba lo mismo que la jornada a Cuautla.<sup>114</sup> Que el viaje al centro cuautlense —también acechado por ladrones— fuera más económico que el de Cuernavaca se puede explicar por las condiciones topográficas y de elevación del trayecto, pero también por el hecho de que, en realidad, se trataba de una conexión interregional que se engarzaba en Ayotla al Camino de Puebla y Veracruz, esto es, la vía carretera mejor atendida de la República.

El caso del itinerario del Pacífico a través de *tierra caliente*, de manera contraria, revistió un factor de atraso en los planes de obra pública de mediados del siglo XIX. A decir verdad, no fue sino hasta 1857 cuando el Ministerio de Fomento admitió ante el Congreso que la construcción del camino a Acapulco desde Cuernavaca se suspendió a la par de la conjura revolucionaria suscitada tres años antes en el estado de Guerrero. Para entonces, la México-Acapulco figuró en tercer lugar de importancia para la observación gubernamental después, claro está, de la ruta a Veracruz y de la del Istmo de Tehuantepec.<sup>115</sup>

Vincular al litoral acapulqueño con el centro del país, además de constituir un objetivo de economía nacional, entrañó un asunto que interesó a los hacendados cuernavaquenses ya que, en buena medida, la falta de un camino transitable conllevaba un movimiento ralentizado de sus productos hacia el mercado de México y al mismo tiempo, suponía una desventaja acumulada frente a sus competidores cuautlenses. Este dilema que reflejó la preocupación pública nacional para fomentar la habilitación de caminos a través de empresarios interesados en la materia se abordó también en 1857, cuando el Gobierno federal celebró un contrato con los azucareros de Cuernavaca con el fin de construir un camino carretero entre México y

---

<sup>114</sup> Sergio Ortiz Hernán, *Y López Velarde también se subió al tren*, Coordinación de Difusión Cultural, Dirección de Literatura, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2002, p. 42.

<sup>115</sup> Samuel Salinas Álvarez *et al.*, *Historia...*, *op. cit.*, t. 2, p. 89 y 109.

Acapulco. Al efecto, se concedió a la compañía constituida por los empresarios del dulce un entorno de prerrogativas que consignaba: cobro de peajes y derecho de tránsito por 50 años; permiso de contratación de personal extranjero; aseguramiento de prórroga en los plazos de cobro en caso de interrupción por revoluciones o calamidades; garantía de posesión pacífica del camino y, finalmente, resguardo gubernamental en favor de las garitas de cobro. Por su parte, los dueños de las fincas cañeras contrajeron la obligación de abrir una carretera óptima para carruajes; levantar los puentes que hicieran falta; trazar la ruta más corta y ejecutar los estudios técnicos requeridos para comenzar el trabajo de obra en un plazo de dos años máximo.<sup>116</sup> No obstante la adjudicación de un atractivo esquema de privilegios, ese proyecto de obra no acusó la materialización de la ruta anhelada.

Aún con sus deficiencias, en 1865 se consideraba a la vía México-Cuernavaca como un eje troncal de integración que, en efecto, se necesitaba optimizar y hacer extender al sur para solventar el problema de la conexión con el Pacífico guerrerense. Con la Restauración de la República se buscó atajar ese problema y de hecho, desde el mismo año de 1867 el ejecutivo federal ordenó destinar una partida de \$1,200,000 desglosados del presupuesto nacional de egresos para cubrir una ambiciosa agenda de obra pública diseñada para construir, rehabilitar y optimizar una red troncal de caminos que fracturaría la antigua cruz de caminos novohispanos. De este modo se logró solventar, entre 1867 y 1873, la construcción de trece líneas generales de comunicación terrestre incluida la de Cuernavaca con el Pacífico la cual, para 1876, se conservó como parte de la red troncal de caminos a título de la ruta México-Cuernavaca-Chilpancingo-Acapulco, la misma que en 1878 aglutinó el enlace de Iguala y de Zihuatanejo con el centro del país.<sup>117</sup>

Tanto el servicio como el fortalecimiento del comercio interno y externo con el Pacífico llenaban de significado el caudal del camino del Sur. Pero los esfuerzos de Juárez y Lerdo —que en la práctica sentaron un significativo precedente para la obra pública de México— no impactaron el problema en su profundidad, y es que los objetivos de fomento de la República Restaurada realmente se acuñaron, si bien no tanto para habilitar una conexión perfectamente construida, por lo menos sí para preservar el tráfico a costa de todas las pesadumbres que se fueron aglomerando en ese y los demás ejes troncales.

---

<sup>116</sup> *Ibid.*, p. 169.

<sup>117</sup> *Ibid.*, pp. 99 y 149-154.

El rubro de la ingeniería de minas que con sus 398 especialistas superó en número la rama civil practicada por apenas nueve ingenieros hacia mediados del siglo XIX explica parte del problema de construcción; esto al menos en términos de la poca experiencia acumulada en el ramo y los activos técnicos reunidos en los desarrollos de obra, en los cuales, el mismo ancho del camino comprometía el valor de la vialidad, es decir: a mayor anchura, mayores gastos de mantenimiento y reparación, y con menos holgura, más problemas de tráfico.<sup>118</sup> A la incertidumbre técnica se sumó la fragilidad financiera traducida en escasa inversión pública, de ahí que el Gobierno de la Restauración sólo se haya decantado por tratar de conservar el rastro y la condición transitable de las troncales, esto dentro de sus limitantes de gasto público y apelando sobre todo a la consciencia vial de los usuarios.

Conductas tan simples como no arrancar los árboles sembrados por los constructores camineros en las orillas de las vialidades; abstenerse de tirar piedras, basura o tierra a lo largo del trazo; procurar no conducir carros cargados con peso excesivo por ser estos causantes de baches y atolladeros; no cavar hoyos ni emplear piedras para desatascar los coches varados; no hacer mal uso de las obras de desagüe y evitar los cruces anárquicos de ganado eran, por citar algunos, ejemplos de cómo los usuarios y pobladores podían contribuir para mantener la funcionalidad de los caminos.<sup>119</sup> Pero por las abundantes opiniones proferidas por quienes se quejaban de la condición de las carreteras, interpelados a su vez por los directores de caminos a propósito de la baja inversión pública y la deficiente recaudación de peajes, se puede suponer que dicha sensibilidad vial no se asumió del todo, ni por parte de los transeúntes ni en lo que toca a las esferas públicas correspondientes.

Paralelo al avance de obra de iniciativa juarista, el Gobierno del recién erigido estado de Morelos buscó colmar una agenda de desarrollo e integración territorial, de esto derivó que en 1869 se hicieran dispensar los recursos preliminares para vincular a las ciudades de Cuernavaca y de Cuautla a través de una línea transversal que debía cruzar por el centro de Yautepec.<sup>120</sup> Los gastos complementarios para este proyecto se deducirían de las “invitaciones” o préstamos forzosos que el gobernador se sirvió a aplicar en mayo de 1871 a

---

<sup>118</sup> *Ibid.*, pp. 159-167.

<sup>119</sup> *Id.*

<sup>120</sup> Laurence Coudart, “Génesis de la prensa morelense, 1867-1910: inventario periodístico y problemáticas”, en Horacio Crespo y Luis Anaya Merchant (coords.), *Historia, sociedad y cultura en Morelos. Ensayos desde la historia regional*, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México, 2007, p. 81. La información se recupera del primer informe de Gobierno de Leyva.

los potentados azucareros a través de una decisión unilateral que, por cierto, no cayó nada bien en el ánimo de la élite hacendaria abiertamente opositora al gobernador Leyva y al presidente Juárez.<sup>121</sup>

Pero al mismo tiempo en que se expeditaban las carreteras de México-Cuernavaca y la de Cuernavaca-Cuautla, en el Plan de Amilpas se habían perturbado las comunicaciones por casi un año a causa del cierre del camino a México (véase: Figuras 3 y 4), según se asentó en el informe del ejecutivo estatal correspondiente al año de 1871.<sup>122</sup> Las realizaciones de iniciativa estatal y privada, en tal sentido, lejos estaban de subsanar decididamente las carencias viales del estado de Morelos y de hecho, la efigie del propio camino México-Acapulco ya se comenzaba a cuestionar en términos de utilidad. El asunto se comentó en tono alarmista a través de una crítica dirigida a la administración del General Leyva que se publicó en *La Voz de Morelos* en junio de 1873:

Las cabeceras de los Distritos no tienen caminos para comunicarse entre sí: de los dos que conducen a México, el de Morelos [Cuautla], *hecho por los hacendados*, está totalmente destruido, y años hace que se suspendieron los viajes de las diligencias: el de Cuernavaca se encuentra en tan buen estado [sic], que no ha mucho que publicó el periódico oficial el grito de agonía del gobernador, impetrando del Gobierno general la compostura de ese camino, porque estaban a punto de interrumpirse las comunicaciones. No hay ya carros que quieran ir a cargar a las haciendas; no hay medio de remitir piezas de maquinaria, tan necesarias a la industria; para extraer los frutos, no se cuenta con otro medio de transporte que ¡EL BURRO! ahora que una grande y costosa línea de ferrocarril une la capital y el primer puerto de la República.<sup>123</sup>

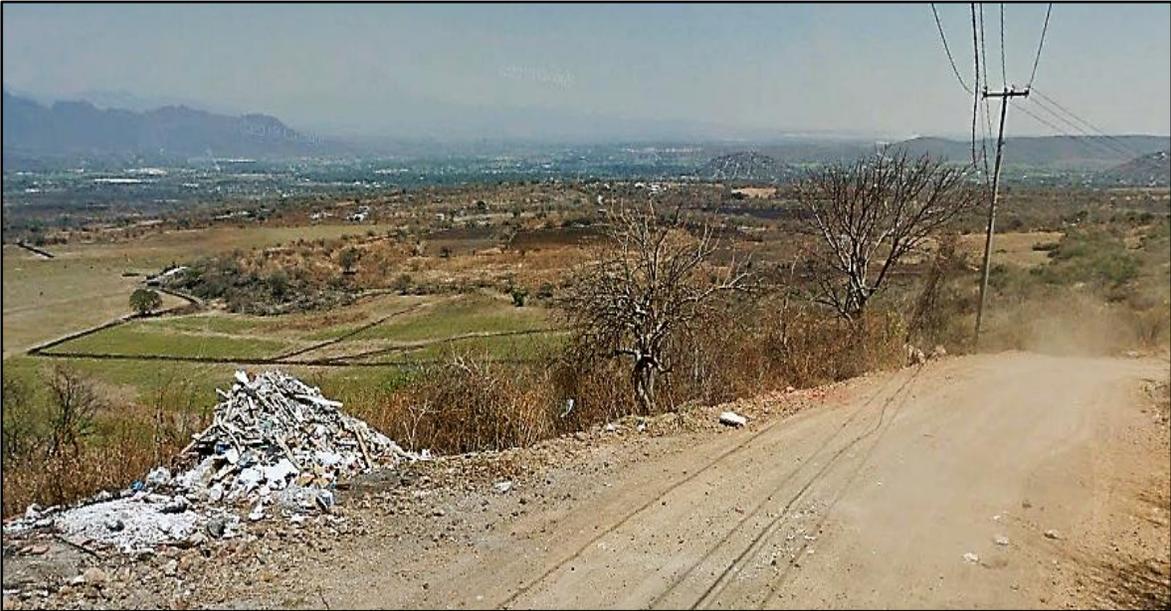
---

<sup>121</sup> Diana Juanicó Ramírez, “Francisco Leyva: un caso de autoridad política en la zona de Morelos”, *Morelos, revista de historia y crónica*, año I, núm. 0, abril-junio 2001, pp. 50-51.

<sup>122</sup> Dewitt Kennieth Pittman, “Hacendados...”, *op. cit.*, p. 26.

<sup>123</sup> *La Voz de Morelos*, núm. 2, 01/06/1873, p. 2. Las cursivas son de la publicación citada. Con respecto a este señalamiento editorial se debe tomar una precaución de contenido, esto en el entendido de que tal periódico se presentó como una reacción a los intereses reeleccionistas de Francisco Leyva y como un elemento publicitario de apoyo a la candidatura de Pedro Baranda, por lo tanto, sus afirmaciones deben leerse con las reservas del clima electoral del momento. En el tenor de esta controversia, cabe señalar la defensa de este número a la posición de los hacendados azucareros, quienes fueron duramente criticados por *El Eco de Morelos*, periódico fundado en la ciudad de México para impulsar la reelección de Leyva y cuyas publicaciones generaron una polémica con *El Acusador. Periódico destinado exclusivamente a combatir la reelección de Leyva en el estado de Morelos*. Un resumen de esta tensión mediática en Miguel Ángel Castro y Guadalupe Curiel (coords.), *Publicaciones periódicas mexicanas del siglo XIX: 1856-1876 (parte 1)*, Coordinación de Humanidades, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2003, pp. 25-28.

**Figura 3. Camino Cuernavaca-Cuautla por Yautepec**



Vista oriente de la carretera decimonónica Cuernavaca-Cuautla que desciende por *Las Tetillas*, en Yautepec. Se localiza dentro del área de protección de flora y fauna del Corredor Biológico del Chichinautzin que se creó por decreto presidencial el 30 de mayo de 1983. Actualmente luce con una carpeta asfáltica que fue vertida para agilizar el tráfico local. Imagen recuperada de: Google Street View. Fecha: marzo de 2017. [Localización](#): 18°53'18.42" N, 99°06'14.10" O.

**Figura 4. Camino carretero México-Cuautla**



Vista norte del antiguo camino carretero México-Cuautla en su paso por el norte del pueblo de Pazulco. Los restos materiales que se aprecian permitieron el cruce de una barranca y según el *Mosaico agrario* de 1929, esta estructura corresponde al “Puente de Juan Antonio”. Actualmente sirve al tráfico local vecinal. Fotografía de autor obtenida en trabajo de campo. Fecha: marzo de 2019. [Localización](#): 18°53'27.46" N, 98°54'18.21" O.

Sin hacer mención directa del estado de Morelos, el propio ejecutivo estatal admitió el fondo del problema caminero en 1873 a través de su *Memoria* de gobierno presentada al Congreso, esto refiriéndose a que “la falta de caminos carreteros en México es una de las causas que más se oponen al desarrollo” ya que “las fuerzas de la riqueza quedan segadas, paralizados los giros mercantiles y empobrecidos los pueblos porque les falta la vida y el movimiento”.<sup>124</sup>

Las impresiones del gobernador y de sus opositores no eran gratuitas. En el transcurso y cierre de los años fiscales de 1872 y 1873, el Ministerio de Fomento quedó financieramente varado en términos de expedición de recursos, esto a excepción de algunos breves momentos en los que solventó gastos irregulares a partir del uso de fondos pequeños para hacer trabajos de reparación en las rutas caudales. La situación no mejoró en los años siguientes y así se hizo notar en 1877, cuando los funcionarios de la Secretaría y los directores de caminos carreteros reconocieron una parálisis de obra en las labores constructivas agendadas entre 1875 y 1876 en favor de optimizar el trazo de las líneas federales.<sup>125</sup> Además, se observó que el fomento de caminos sólo disponía de un apretado presupuesto que habría de distribuirse en todo el sistema, fue por ello que los gastos se limitaron a “las carreteras en los estados del centro, y a las que comunican con los puertos principales”.<sup>126</sup> Rutas como las que conducían desde México a Guanajuato a través de un viaje de 370 km; a Toluca y Morelia recorriendo 380 km o la de 287 km que iba para Puebla, Tehuacán y Esperanza figuraron, en 1877, como ejes carreteros de largo alcance y aptos en su totalidad para el tráfico rodado. Lo contrario se advirtió en la México-Acapulco toda vez que, de sus 511 km de longitud, 472 km constituían una distancia transitable sólo por animales, es decir, una cifra que contrastó drásticamente con los 39 km complementarios que permitían el paso de vehículos.<sup>127</sup> Es muy probable que dicha condición se haya cumplido sólo en el tramo desde México al *Guarda* (32 km) y en el primer cuadro de la ciudad de Cuernavaca cuya avenida nacional, a decir de Rivera Cambas, era “recta, hermosa y amplia”.<sup>128</sup>

---

<sup>124</sup> Citado en Salvador Aguilar Benítez *et al.*, *Atlas de Morelos*, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Editorial Praxis, México, 2000, p. 219.

<sup>125</sup> John H. Coatsworth, *Crecimiento contra desarrollo: el impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, Sepsetentas, México, 1976, t. 1, pp. 27-28. El dato de las *Memorias* de 1873 y 1877 de la Secretaría de Fomento se apunta en la nota 13 de la obra citada.

<sup>126</sup> *Ibid.*, p. 29. El entrecomillado corresponde a la *Memoria* de la Secretaría de Fomento.

<sup>127</sup> *Ibid.*, p. 30, Cuadro II-1.

<sup>128</sup> Manuel Rivera Cambas, *México pintoresco, artístico y monumental. Vistas, descripción, anécdotas y episodios de los lugares más notables de la capital y de los estados, aun de las poblaciones cortas, pero de importancia geográfica o histórica*, Imprenta de la Reforma, México, 1883, t. 3., p. 229.

Un panorama no muy distinto a la manutención y fragosidad del camino del Pacífico se vislumbraba en la red de comunicación local e interregional de Morelos en la transición del periodo lerdistista al Porfiriato. Como asunto de jurisdicción estatal, la construcción y el perfeccionamiento de los denominados caminos carreteros secundarios tuvo un desarrollo azaroso que probablemente empezó a debilitarse desde mediados de la gestión de Leyva a través del adelgazamiento del presupuesto estatal hecho efectivo con el amparo promovido y obtenido por la clase terrateniente contra la Ley de Presupuestos de 1874. En realidad, ese subterfugio respondió más al deseo de los hacendados por derribar al Gobierno de Leyva despojándolo del abundante ingreso que reportaba la actividad cañera y no tanto por los montos de disciplina fiscal estipuladas en la ley.<sup>129</sup>

El problema caminero regional se comenzó a atender moderadamente unos años más tarde, no así el franqueo de las dificultades que persistían en los proyectos de obra. Sirva de ejemplo el camino que a finales de marzo de 1879 se inauguró para servir el tráfico de Toluca con Cuernavaca a través de un trayecto que sorteaba los desniveles del sistema dorsal del Ajusco-Zempoala. De acuerdo con un testimonio periodístico de la época, no fueron pocas las quejas ni las dificultades resultantes del paseo inaugural efectuado sobre la “pésima construcción del camino” ejecutada por un primo del gobernador mexiquense privado de los conocimientos técnicos requeridos y quien, a decir del cronista, entregó un “desbarrancadero a que por antonomasia se quiere dar el nombre de camino a Cuernavaca”,<sup>130</sup> en cuyo trazo subsistió una ardua pendiente de dos leguas (8.3 km) que, con alguna probabilidad, se trató de una que se desplantó en las proximidades de Huitzilac.

No fue sino hasta los años posteriores cuando se intensificó el crecimiento caminero regional, al menos en ese sentido se advierte siguiendo las ediciones del periódico oficial de la última década del siglo XX que a menudo celebraban los avances en esta materia, por ejemplo, a propósito de la apertura de caminos diversos como los de Amacuzac-Taxco, Jonacatepec-Cuautla o el de Cuernavaca-Yautepec.<sup>131</sup> Pero el tema de la comunicación interna e interregional no estaba ni cerca de resolverse ni de acelerarse radicalmente en términos de desplazamiento caminero, por lo menos no así en el ocaso del siglo XIX ni en los albores de la centuria siguiente.

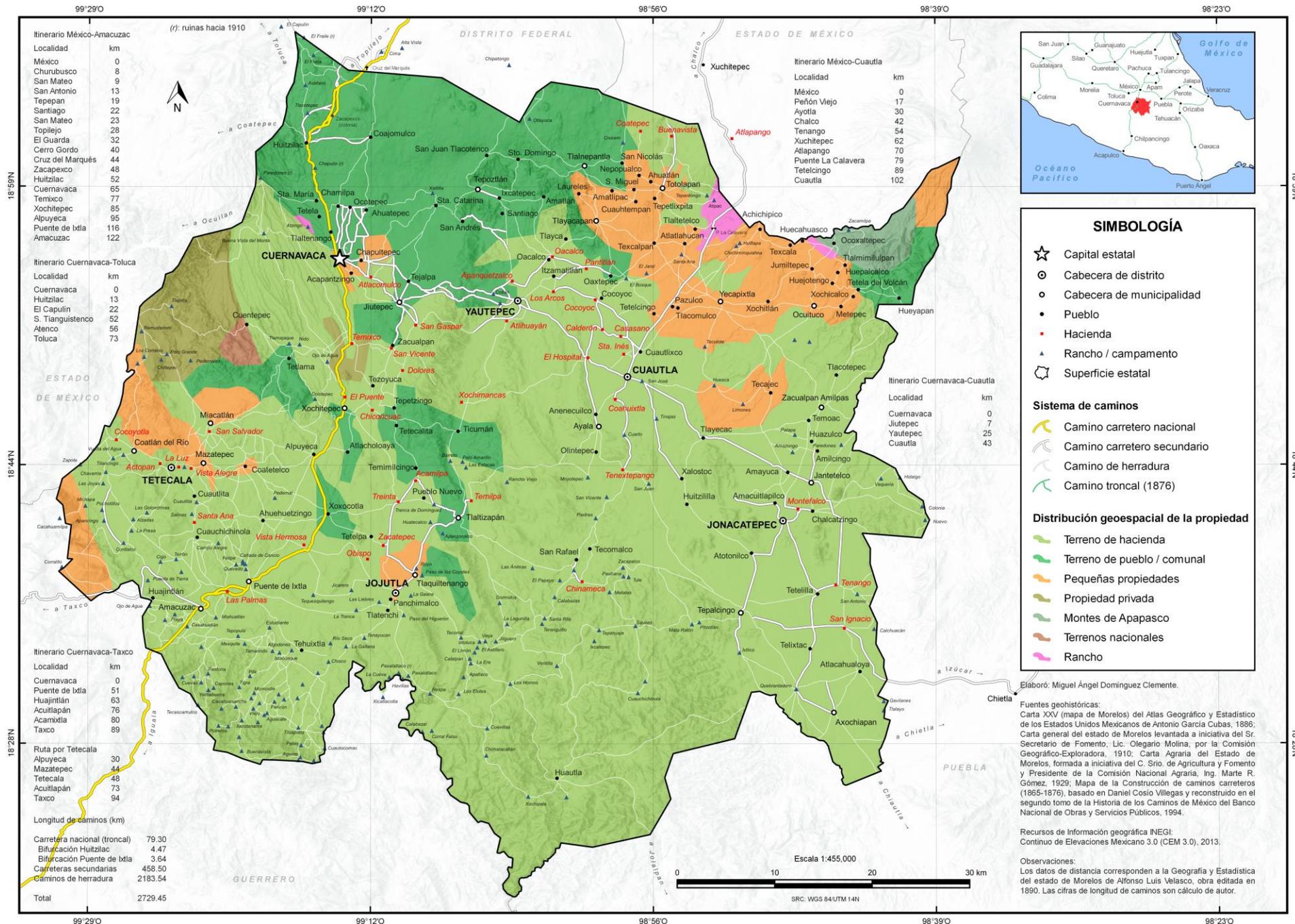
---

<sup>129</sup> Domingo Diez, *Bibliografía...*, *op. cit.*, t. 1., p. CLXIV.

<sup>130</sup> *El Combate*, núm. 670, año IV, 06/04/1879, p. 2. El itinerario de esta ruta se muestra en el Mapa 11.

<sup>131</sup> Laurence Coudart, “Génesis...”, *op. cit.*, p. 84.

Mapa 10. Circuito de caminos del estado de Morelos. 1869-1910



A la postre, el esquema terrestre de comunicación de Morelos se articuló hacia 1910 con un total aproximado de 2,730 km de líneas camineras. De estas, un 80% correspondía al trazo copioso e irregular de los caminos de herradura (2,183 km); los caminos secundarios desplantados mayoritariamente en las haciendas del corredor Cuernavaca-Yautepec-Cuautla-Jonacatepec ocuparon casi un 17% (458 km); en tanto, el Camino nacional México-Acapulco constituyó, con su troncal de 80 km y sus pequeñas bifurcaciones, el 3% restante que solventó con reservas la comunicación e integración terrestre de la *Región* (véase: Mapa 10).

No sobra decir que algunas de esas líneas —a excepción del eje nacional— se originaron como caminos alimentadores del fenómeno ferroviario que penetró en la entidad desde el despunte del último cuarto del siglo XIX. Previo a ello resulta claro que la Región Cuernavaca-Cuautla adolecía en 1876 de un problema acumulado de conectividad interna y externa en lo que respecta a la figura del camino observado como concepto de desarrollo e integración regional. Factores como las lluvias de temporal; la particularidad y erosión de los suelos del Eje Neovolcánico y la Sierra Madre del Sur aglutinados en la *Región*; los terrenos accidentados y desnivelados o la presencia de barrancas y corrientes de agua explican sólo una parte de la cuestión caminera expuesto en su nivel geográfico. En la faceta antrópica del mismo asunto subyace un talante complejo y poliédrico manifestado, entre otras cosas, con la formación de instituciones especializadas; el diseño acotado de políticas públicas de fomento; la observación del tema desde la esfera nacional, estatal, local y la privada; un gasto público restringido; esquemas limitados de ganancia e inversión por cobro de peajes; inexperiencia técnica; intervención cultural del paisaje y una reducida consciencia colectiva de preservación caminera. Y a ello todavía cabe agregar el propio tópico de la seguridad vial que en la *Región* fue amenazada, por ejemplo, en la década de 1860 con la acción de *Los Plateados* en el camino de Cuernavaca-Yautepec.<sup>132</sup>

Aunque el aquí brevemente expuesto es un tema que hace falta agotar y precisar como un tema regional e integral del siglo XIX, la sucesión geohistórica de los anteriores matices permite apreciar algunos de los problemas de conectividad y de accesibilidad que sirvieron de antesala para el tendido de rieles en la *Región* en el que, en efecto, se involucraron simultáneamente otro tipo de estímulos externos e intereses localizados.

---

<sup>132</sup> Carlos Agustín Barreto, “*Los Plateados* en Morelos: un ejemplo de bandolerismo en México durante el siglo XIX”, *Takwá*, núms. 11-12, 2007, p. 117.

### 1.3. Pautas de fomento ferroviario

En la conclusión del año de 1876 y al término de la gestión de Sebastián Lerdo de Tejada, el sistema ferroviario mexicano sumaba 679.8 km de rieles tendidos, cifra en extremo modesta si se compara con los desarrollos estadounidense y británico que desde 1870 ya dominaban la materia en términos globales con 86,000 y 25,000 km de vías explotadas respectivamente. En el acumulado nacional, *El Mexicano* y su ramal de Puebla contribuyeron, en igual correspondencia, con 423.7 y 47.0 km de vía ancha (1.435 m), y con el mismo escantillón se sumaban a la red los 112.0 km de la línea Jalapa-Veracruz, el circuito de 48.9 km de los ferrocarriles del Distrito Federal y los 16.0 km de vía llevados de Mérida a Progreso; en tanto, la línea de México-Tlalnepantla de 16.8 km así como la de Veracruz-Medellín de 15.4 km cerraron el total nacional con el tendido y explotación de la vía angosta (0.914 m).<sup>133</sup>

Ciertamente, tanto la incorporación tardía de México al ritmo global del fenómeno ferroviario así como la parsimoniosa construcción nacional se condicionaron, ya se ha dicho en la historiografía especializada, por una inconexión de intereses económicos y no tanto por una falta de voluntad política que, es cierto, se encontraba presionada por diferentes atenuantes de época. La estrategia del presidente Lerdo de Tejada, por ejemplo, se advierte como una visión de corte nacionalista que si bien no pretendió aislar a la inversión extranjera, sí priorizó la participación de los empresarios mexicanos. Según lo argumentado por Frank Knapp, acaso uno de sus más célebres biógrafos, Lerdo ambicionaba dos cosas para el país: 1) encauzar el financiamiento nacional a las actividades del capitalismo moderno, sobre todo al sector ferrocarrilero, sin hacer uso de préstamos usurarios de corto plazo ni de hipotecas y 2) articular el capital mexicano con el extranjero para formar compañías domiciliadas en territorio nacional a modo de que las mismas estuvieran sujetas a la legislación de la República y así evitar la protección e intervención de otros gobiernos en las competencias ferroviarias internas, ello implicaría además salvar problemas de política internacional.<sup>134</sup>

Tales perspectivas, comenta Ortiz Hernán, se encontraban latentes en la confianza que el Gobierno lerdista depositó en el grupo empresarial comúnmente llamado de los “catorce” y formalmente constituido como “Compañía Mexicana Limitada”, a la cual se transfirió la concesión de vía internacional e interoceánica en menoscabo de los intereses del

---

<sup>133</sup> Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles...*, op. cit., pp. 119 y 251. Las cifras de extensión de línea nacional citadas en lo sucesivo corresponden a los datos recopilados por este autor.

<sup>134</sup> *Ibid.*, p. 115.

*Ferrocarril Internacional de Texas* y de sus asociados de la “Union Contract”. Esa preferencia, rubricada en un contrato en el que se dejó abierta la colaboración de las compañías extranjeras, respondió más a la pretensión de Lerdo por estimular la formación de un capitalismo mexicano antes que tomar precauciones en contra de la penetración sigilosa del apetito ferroviario norteamericano que ya se advertía en el aire. Pero el espíritu de este proyecto no logró encauzarse. El fracaso de la “compañía de los catorce” parecía confirmar que las empresas mexicanas eran incapaces de levantar proyectos de gran envergadura, ello significó una encrucijada para Lerdo ya que habrían de reevaluarse las necesidades de construcción ferroviaria con respecto al rol del capitalismo nativo, al ánimo nacionalista y a la política exterior. Más tarde, la estrategia se flexibilizó a finales de 1874 a modo de compaginar el capital mexicano con el extranjero, de ahí que se haya resuelto repartir tramos más acotados entre varias compañías para hacer más ágil la construcción, y de ello resultó la entrega de dos concesiones. La primera autorizó la apertura de una línea entre México y León, Guanajuato, y la misma se transfirió a la “Compañía Limitada del Ferrocarril Central”, en la cual participaba Sebastián Camacho, miembro del grupo de los “catorce”. La segunda amparó la continuidad de la anterior para correr desde León hasta algún punto del río Bravo; esta se otorgó a Edward Lee Plumb, representante del *Ferrocarril Internacional de Texas*, antiguo diplomático de Estados Unidos a la vez que personero de los intereses ferroviarios de ese país. Sin embargo, el proyecto de México-León no rebasó la etapa de estudios técnicos y el contrato de Plumb se dejó caducar por causa de la rebelión de Tuxtepec.<sup>135</sup>

Con el advenimiento de Díaz al poder presidencial, los objetivos de desarrollo económico, territorial y regional se trasplantaron decididamente al dorso del ferrocarril y se aisló de dichos asuntos a la estampa deteriorada de los caminos carreteros. A su modo y de forma implícita, así lo dejó ver el propio Díaz en su mensaje dirigido al Congreso en abril de 1877, en donde fue muy incisivo con “la cuestión de los ferrocarriles, que tanto preocupa, y con razón, a todos los que se interesan por la prosperidad de México”.<sup>136</sup> Los hechos confirman la sentencia y es que, a partir de entonces, los caminos ocuparon un papel subordinado a la apuesta ferroviaria, utilizándose en lo general como líneas alimentadoras del *caballo de hierro*, al que se hacían llegar insumos, bienes, mercancías y capital humano

---

<sup>135</sup> *Ibid.*, pp. 115-117.

<sup>136</sup> Samuel Salinas Álvarez *et al.*, *Historia...*, *op. cit.*, t. 2, pp. 183-185.

a expensas de diferentes caminos, como los nacionales, que no recibieron atención efectiva en lo que restó del siglo XIX. Con todo, cabe señalar que el único beneficio al que se sometieron las carreteras troncales, lo mismo que los caminos secundarios custodiados en su conservación por las entidades federativas, fue a la política porfiriana de “pacificación”, con la cual se pretendió asegurar la tranquilidad vial y la disolución del bandidaje caminero a través de la acción de policías rurales quienes, por cierto, en varios casos provocaron terror entre las poblaciones y sirvieron de apoyo a los caciques regionales.

Una vez concertado el lugar central de los ferrocarriles en la agenda porfiriana, se emprendió un primer esfuerzo de construcción (1876-1880) que en la gestión incipiente de Díaz también puso a prueba las capacidades internas de la República. Vicente Riva Palacio, entonces Ministro de Fomento, diseñó una estrategia para dar continuidad al tendido de rieles a través de tres recursos: el primero concernía a la administración, es decir, a las obras ejecutadas directamente por el Gobierno federal; el segundo tenía que ver con los contratos celebrados con las entidades federativas y el último era el ya conocido modelo de concesión a privados.<sup>137</sup> Según Francisco Calderón, no era poca la desconfianza que se tenía en la intervención estatal, pero como las concesiones de privados tampoco habían resuelto de fondo el problema ferroviario, se buscó ensayar esas tres opciones sin la necesidad de imponer un determinado camino de hierro pues la particularidad de los casos dejaría ver qué tipo de ancho convendría construir, y lo mismo aplicaba para la elección de la tracción que podría ser de sangre o de vapor. La iniciativa de intervención pública se experimentó con una parte del proyecto del ingeniero Mariano Téllez Pizarro, quien propuso llevar ocho ramales al eje de *El Mexicano* desde diferentes puntos inmediatos. En tal caso, la Federación preparó un austero presupuesto para poder construir solamente el ramal de ferrocarril de Tehuacán-Esperanza, cuya línea de 51 km se inauguró oficialmente como el primer ferrocarril de construcción nacional en diciembre de 1879.<sup>138</sup>

No parece haber provocado mucho entusiasmo ni efectividad la intervención pública, por ello se buscó explorar las alternativas restantes, esto es: la expedición de contratos a los gobiernos estatales pero con miras a atraer a los capitales locales. Bajo tal esquema es que se expidieron 28 contratos para obra ferroviaria en favor de 20 entidades, cuyos ejecutivos

---

<sup>137</sup> Francisco R., Calderón, “Capítulo V. Los ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. El Porfiriato: la vida económica*, 4ª ed., Editorial Hermes, México, 1994, vol. VII, t. 1, p. 488.

<sup>138</sup> *Ibid.*, p. 489-490.

estatales, en lo general, solicitaron las concesiones al Gobierno federal para después interesar a los capitales locales en los proyectos de línea planteados, y tan pronto como se comprometía el capital requerido, se constituía una franquicia local con capacidad de ejecución de obra para posteriormente realizar la transferencia de la concesión.<sup>139</sup>

A juicio de Calderón y de otros autores como Coatsworth, esa táctica ensayada entre 1876 y 1880 probó tener cierta efectividad ya que se solventaron ocho de las 28 concesiones entregadas a los estados. En conjunto, las iniciativas privadas montaron 226.5 km de vía antes de que las empresas estadounidenses llegaran a construir las dos líneas troncales del país. Estaba entonces demostrada la fuerza acotada de los capitales locales que podían absorber los gastos de proyectos de pequeña y mediana escala mas no de envergadura mayor por los riesgos de inversión latentes. La primera aquiescencia de dicha modalidad de obra pública se ejecutó el 25 de agosto 1877 en favor del estado de Guanajuato, toda vez que su legislatura autorizó a su gobernador solicitar en concesión el levantamiento de una vía entre Celaya y León, cuyos derechos de construcción se transfirieron, efectivamente, 38 días después a un consorcio formado por residentes locales quienes a su vez, cedieron sus derechos en julio de 1880 a la “Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano”. Siguiendo el ejemplo de las bases aprobadas para el caso de Guanajuato y especificando en términos situados los plazos, los tramos y otras cláusulas de construcción, fue que la Secretaría de Fomento se sirvió de autorizar las concesiones estatales siguientes.<sup>140</sup>

Por supuesto, el capitalismo local del estado de Morelos encarnado por aquella añeja clase terrateniente azucarera no quedaría en el ocio ante tal oportunidad de inversión. En lo institucional, fue hasta el 18 de diciembre de 1877 cuando el secretario de fomento, Vicente Riva Palacio, se sirvió a comunicar que por decreto congresal de artículo único,

Se autoriza al Ejecutivo de la Unión para que pueda otorgar la concesión de un ferrocarril que partiendo de México pase por la capital del Estado de Morelos y se prolongue hasta el río de Amacuzac, siendo las bases de esta concesión las mismas que definitivamente se aprueben para el ferrocarril de Guanajuato.<sup>141</sup>

---

<sup>139</sup> John H. Coatsworth, *Crecimiento...*, *op. cit.*, pp. 47.

<sup>140</sup> Francisco R., Calderón, “Capítulo V. Los ferrocarriles” ..., *op. cit.*, pp. 491-494.

<sup>141</sup> *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República, ordenada por los licenciados Manuel Dublán y José María Lozano*, Imprenta y Litografía de Eduardo Dublán y Comp. México, 1886, t. XIII, § 7701, pp. 390-391; AGN, SCOP, FFCC, 9/514-1.

El contrato que emanó de esa disposición del Congreso fue rubricado por la Secretaría de Fomento y por el Gobierno del estado de Morelos el 16 de abril de 1878. Más tarde se daría el visto bueno del traspaso de la concesión, esto ocurrió el 5 de octubre del mismo año por vía del ejecutivo estatal, Carlos Pacheco, y en favor de la “Junta Directiva de la Compañía de Ferrocarriles de Morelos” que estaba formada por varios potentados del ámbito agroindustrial morelense del dulce y del alcohol.

En su aplicación de primera etapa, esa adjudicación de obra amparó el levantamiento efectivo de un camino de hierro de 96 km tendido entre los valles de Cuautla y de México. En tanto, las otras siete licitaciones del esquema de concesión a privados desde los gobiernos estatales sumaron cifras menores en kilometraje: Celaya-León, 60; Ometusco-Tulancingo, 23; San Luis-Tampico, 6; Zacatecas-Guadalupe, 6.5; Alvarado-Veracruz, 9; Puebla-Izúcar, 14 y Mérida-Peto, 12.<sup>142</sup> Resulta ambivalente el éxito de dicha estrategia de construcción, pero lo que sí es claro es que en ella descolló, por capital inyectado en extensión de línea, la franquicia del *Ferrocarril de Morelos* y su vía desplantada en el oriente estatal que entrañó el inicio de la conexión y accesibilidad ferroviaria de la Subregión de Cuautla desde 1881.

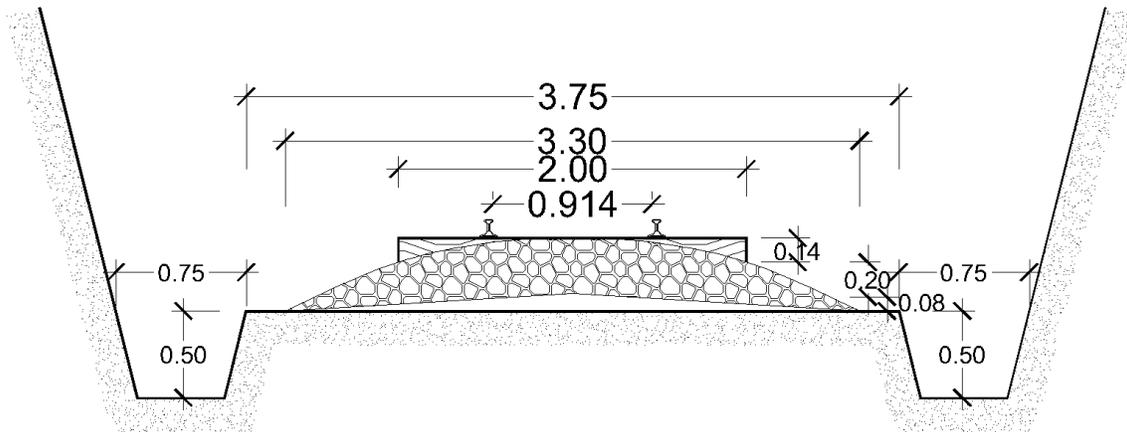
Igual que la línea del *Morelos*, los otros siete ferrocarriles locales emplearon el escantillón angosto de vía (véase: Figura 5) y ello, visto en un marco más amplio, acarreó otro problema en la experiencia ferroviaria mexicana y en la morelense. Ya desde la época de Lerdo se exponían las limitantes de esa anchura en términos de costos y beneficios que al final se traducían, es cierto, en menos montos de inversión para su construcción, pero también en menos ventajas y en muchas más dificultades que fácilmente podrían ser salvadas por la vía ancha (véase: Figura 6). Así lo argumentaba el ingeniero Vicente E. Manero, y con el mismo acento técnico, el especialista se decantaba por la superioridad de la trocha holgada en virtud de su conveniencia para las configuraciones nacionales de suelo; los gastos razonables de inversión y conservación; la adaptabilidad para la tracción de sangre y de vapor; los terraplenes más amplios que daban más soporte a grandes máquinas y por ende, consignación de mayores velocidades y, finalmente, las ventajas geoestratégicas dadas las vecindades con Estados Unidos y las innovaciones de la vía ancha que allá se daban por ser ese estándar el que más kilómetros de línea reportaba.<sup>143</sup>

---

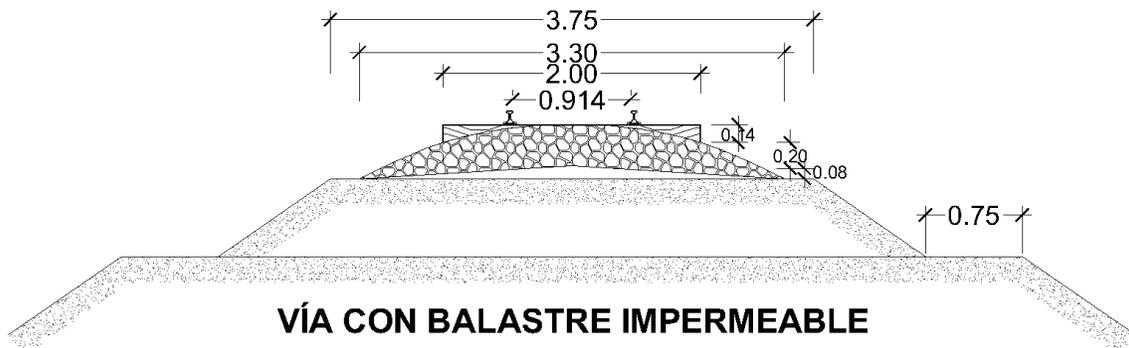
<sup>142</sup> Francisco R., Calderón, “Capítulo V. Los ferrocarriles” ..., *op. cit.*, p. 500.

<sup>143</sup> Vicente E. Manero, *Apuntes históricos sobre ferrocarriles*, Imprenta de la viuda e hijos de Murguía, México, 1872, p. 16 *et passim*.

Figura 5. Cortes y especificaciones de vía angosta



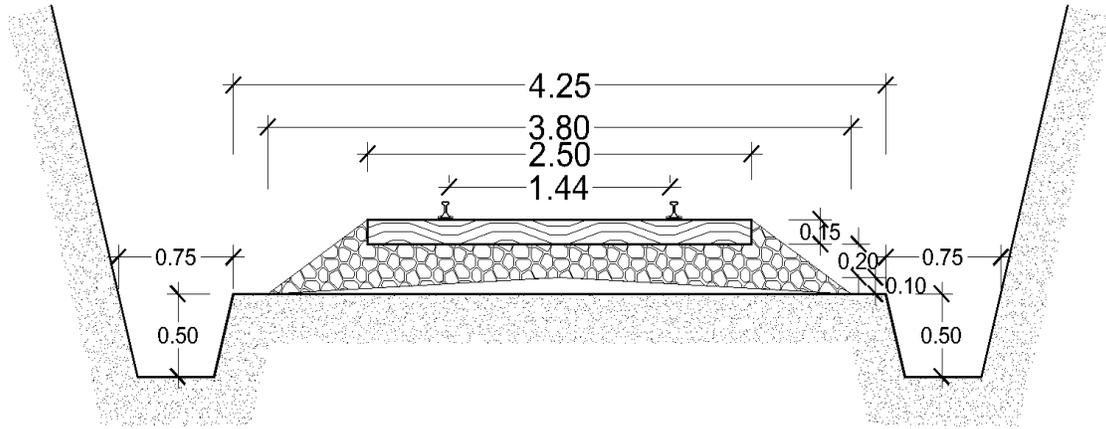
### VÍA CON BALASTRE IMPERMEABLE



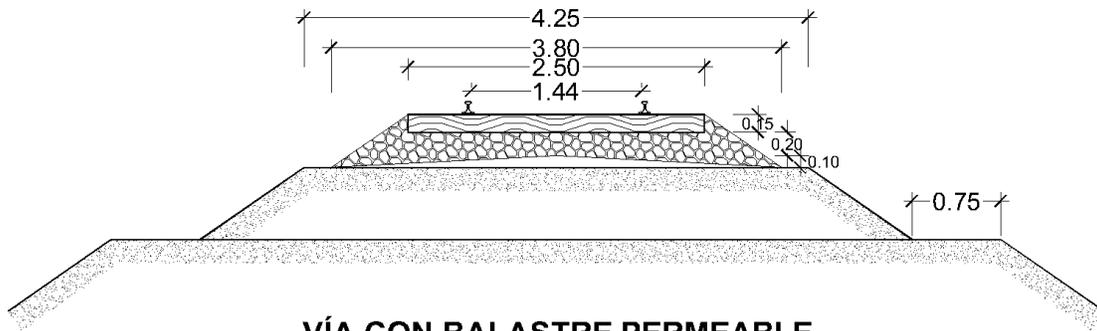
### VÍA CON BALASTRE IMPERMEABLE

Fuente: Elaboración propia con base en MMOyB, CG, 9209-CGE-7251-A; Secretaría de Obras Públicas, *Ferrocarriles de México: reseña histórica - reglamentos (siglo XIX)*, ed. facsimilar, Larios e Hijos Impresores, S. A., México, 1976, (Colección Obras Públicas en México, Documentos para su historia), t. 2 [en varias partes de la obra, láminas sin paginación].

Figura 6. Cortes y especificaciones de vía ancha



**VÍA CON BALASTRE PERMEABLE**



**VÍA CON BALASTRE PERMEABLE**

Fuente: Elaboración propia con base en MMOyB, CG, 9314-CGE-7249-A-001; Secretaría de Obras Públicas, *Ferrocarriles de México: reseña histórica...*, op. cit., t. 2 [en varias partes de la obra, láminas sin paginación].

Precisamente de esa realidad se formó una inquietud que aquejaba a la opinión pública de 1880, y es que a decir de Juan Antonio Mateos, buena parte de sus connacionales creía “que la independencia del país se vería inminentemente amenazada el día que nuestras líneas férreas se enlazaran con las de los Estados Unidos”.<sup>144</sup> En medio de dicha sensibilidad, hay que señalar que el sentido de tales impresiones se gestó en el marco del tendido de vías que se pretendía hacer desde el sur estadounidense hasta el interior de México por iniciativa de dos empresas de aquél país que rivalizaban para formar un ferrocarril de alcance interoceánico e internacional. Igual que Manero, el argumento de Mateos colocó en tela de juicio las voluntades políticas y empresariales que buscaban poner en funciones una vía angosta como eje troncal. Si bien los rieles estrechos podían suponer hasta un 30% menos en gastos de construcción con respecto a los de ancha, las desventajas de su uso se reflejarían en el mismo comparativo en función de los mayores costos de explotación y de conservación supeditados, por ejemplo, a un riel más desgastado por los probables incrementos en los movimientos de carga, significando eso más peso desplazado con más locomotoras de menores dimensiones y con menos capacidad de arrastre en términos de volumen y por lo tanto, mayores gastos de combustible.

Las amplias discusiones públicas, técnicas y empresariales en las que se inmiscuyeron Mateos y sus contemporáneos tenían que ver, en gran medida, con un viraje en la estrategia del fomento ferroviario mexicano. Y es que si bien es verdad que el modelo de traspaso de concesión de gobiernos estatales a particulares consignó un modesto pero estimulante crecimiento en la red ferrocarrilera, no es menos cierto que sus resultados no estaban ni cerca de alcanzar las metas de articular en el largo o mediano plazo una efectiva red de transporte de cobertura nacional. Esto se infiere por la extensión de línea de las construcciones estatales que en la práctica —y exceptuando al *Ferrocarril de Morelos* que servía a los movimientos de carga y de pasajeros de la capital mexicana— sólo fueron útiles para tráficos muy localizados, inconexos y distantes entre sí, sin alguna convergencia común de interés nacional. Frente a tales restricciones de crecimiento, el siguiente paso fue natural: regresar la responsabilidad de gestión al ámbito federal y abrir el sector ferroviario a la inversión privada.

---

<sup>144</sup> Juan Antonio Mateos, *La verdad sobre la cuestión de Ferrocarriles*, Imprenta de Ignacio Cumplido, México, 1880, p. IX. No se debe perder de vista las alusiones positivas del autor citado con respecto al llamado *Ferrocarril Central*.

Con su concentrado de 1,073 km de vía tendida, el desarrollo ferrocarrilero de México se sujetó desde 1880 a la tercera opción planteada por Riva Palacio en términos de la entrega de contratos al capital de origen nacional y extranjero. El cambio programático permitiría ampliar la cobertura de la red a costa de un limitado pero a la vez importante número de concesiones expedidas para colmar los anhelos torales de comunicación nacional, internacional e interoceánica tantas veces postergados.

En ese segundo impulso porfiriano (1880-1892), señala Kuntz Ficker, se procuró no comprometer a la soberanía nacional ni a la hacienda pública, por esa razón es que se diseñó un esquema de concesiones de cláusulas favorables para México lo mismo que para el capital privado y extranjero. Paralelo al arreglo de subsidios gubernamentales estimados entre \$8,000 y \$9,500 por kilómetro construido en los ejes troncales, se dispensó el pago de impuestos a los capitales involucrados en las obras de construcción y se restringieron las concesiones a un máximo de 99 años de explotación para, posteriormente, transferir la propiedad de las líneas a los bienes nacionales sin costo alguno. En cuanto a lo jurídico, quedó reconocida la personalidad mexicana de las empresas ferroviarias y se les obligó a resolver las controversias que pudieran surgir en los tribunales nacionales, así como a renunciar a cualquier derecho de extranjería.<sup>145</sup>

Así, en la tintura de la nueva agenda de fomento sobresalieron por su importancia los derechos cedidos para la apertura y explotación de dos arterias troncales tendidas entre la metrópoli nacional y la frontera sur de los Estados Unidos. Desde septiembre de 1880, tales comisiones se decretaron en favor de la “Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano”, representada por Robert Symon y también vinculada al consorcio *Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad* del estado de Kansas, y para beneficio de la “Compañía Constructora Nacional Mexicana” que encarnó los intereses de James Sullivan, William J. Palmer y demás accionistas del corporativo *Denver and Rio Grande Railroad*. La primera empresa se reconoció comercialmente como el *Ferrocarril Central Mexicano* y se terminó de construir en 1884 con una vía ancha para servir el tráfico practicado entre la ciudad de México y el Paso del Norte (actualmente, Ciudad Juárez). Por su parte, la segunda empresa comenzó a operar bajo la razón del *Ferrocarril Nacional Mexicano* una vez terminada su construcción de escantillón angosto en 1887 entre la capital mexicana y Laredo, Tamaulipas.

---

<sup>145</sup> Sandra Kuntz Ficker (coord.), *Historia...*, op. cit., p. 70.

A la par de ese cúmulo de sucesos fue que se planteó una renegociación de la deuda externa y la actualización de sus pagos, esto con el propósito de reestablecer las relaciones diplomáticas con las potencias de Occidente. Con ello se indujo un clima de certeza política y económica para atraer a los capitales europeos interesados en invertir en los proyectos de línea faltantes y así llevar a buen término el cierre de la cobertura nacional de comunicación ferroviaria, y lo mismo fue útil para nivelar y hacer contrapesos entre las inversiones estadounidenses y las de raigambre occidental. Es así como un reanimado interés inglés arribó al territorio con su vía angosta para llevar a cabo la construcción, a fines de la década de 1880, del *Ferrocarril Mexicano del Sur*, cuya línea comunicó al estado de Puebla con el de Oaxaca, y la del *Ferrocarril Interoceánico*, esto es, una conexión abierta entre México y Veracruz presentada como competidora de *El Mexicano* y que, a la postre, se constituyó en parte con los activos del *Ferrocarril de Morelos*.

Por la misma época fue que se gestionó una concesión para encontrar una salida ferroviaria desde México hacia el Pacífico a través de Cuernavaca y el estado de Guerrero. La disposición de una línea de tal extensión se confió a un capital estadounidense representado inicialmente por Herman Sturm, un viejo general de origen alemán involucrado en los asuntos de la Guerra Civil de Estados Unidos y en algunos otros de la Intervención Francesa en favor de México. Con su residencia final establecida en Denver, Colorado, Sturm se adentró en las actividades mineras de dicho estado norteamericano, y es probable que con ese mismo interés haya volteado a ver al negocio ferroviario mexicano en el que, dicho sea de paso, también participó en el ramo de transporte urbano a través del *Ferrocarril Metropolitano de Cintura* que, en concesión de 30 de junio de 1891, se buscó llevar como modelo de circunvalación del Distrito Federal asentado entre el norte del Bosque de Chapultepec, las garitas de San Lázaro, Niño Perdido, La Piedad para regresar al mismo punto de partida de Chapultepec.<sup>146</sup>

Previo a ello y para el caso que entrañó la atención del Pacífico, fue el 30 de mayo de 1890 cuando el secretario de fomento, Carlos Pacheco, hizo público el decreto que aprobaba

---

<sup>146</sup> *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República, arreglada por los licenciados Adolfo Dublán y Adalberto A. Esteva, continuación de la ordenada por los Lics. Manuel Dublán y José María Lozano*, Imprenta de Eduardo Dublán, México, 1898, t. XXI, § 11,236, pp. 528-531; Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas-Sección Segunda, *Álbum de los ferrocarriles correspondiente al año de 1891*, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, México, 1893, p. 415. Para 1893, no se registraban avances de construcción de esa línea.

las cláusulas iniciales del contrato otorgado para llevar un ferrocarril de vía ancha hasta algún punto del Pacífico guerrerense. De acuerdo con los procedimientos de transferencia de derechos, en el contrato se estipuló que

Se autoriza al Sr. Herman Sturm, para construir por su cuenta, o por la de la Compañía o compañías que al efecto organice, y para explotar de la misma manera durante noventa y nueve años, un ferrocarril con su correspondiente telégrafo para el servicio exclusivo del mismo ferrocarril, que partiendo de esta capital llegue a Cuernavaca, y de este punto se extenderá al Estado de Guerrero, localizándola en la parte que ofrezca menos dificultades en los límites del estado de Guerrero, con los Estados de Puebla y Oaxaca, hasta terminar en la Barra de Tecopanapa en el Pacífico, pudiéndose prolongar la vía a lo largo de la costa hasta Palizada.<sup>147</sup>

Unos años más tarde la concesión fue modificada para dejar claros desde el 4 de agosto de 1893 los derechos de la compañía del “Ferrocarril de México a Cuernavaca y el Pacífico”, cuya figura contractual se reconoció por rúbrica de Manuel González Cosío, titular de la recién creada Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y Luis Méndez, delegado de la firma constructora.<sup>148</sup> Sus bases financieras se fundaron en la ciudad de Denver bajo el auspicio de la “The Colorado México Investment Co.”, en cuyo directorio figuraron como accionistas el coronel J. H. Hampson de Kansas City, personaje vinculado con la construcción de las líneas del *Central* y el *Nacional*, y los mexicanos Luis Méndez e Ignacio Sepúlveda, por mencionar algunos.<sup>149</sup> Para 1894 el tendido de vía ya había penetrado el territorio morelense, pero fue hasta 1897 cuando el emparrillado arribó a la capital estatal para formalizar la conectividad y accesibilidad ferroviaria de la Subregión de Cuernavaca. De acuerdo con la papelería oficial, esta franquicia también operó en lo comercial a título del ferrocarril de *El Gran Pacífico*, por lo menos así lo hizo en forma de compañía independiente hasta 1902 cuando, por problemas financieros, consumó la venta y el traspaso de su línea a la empresa del *Central Mexicano*.

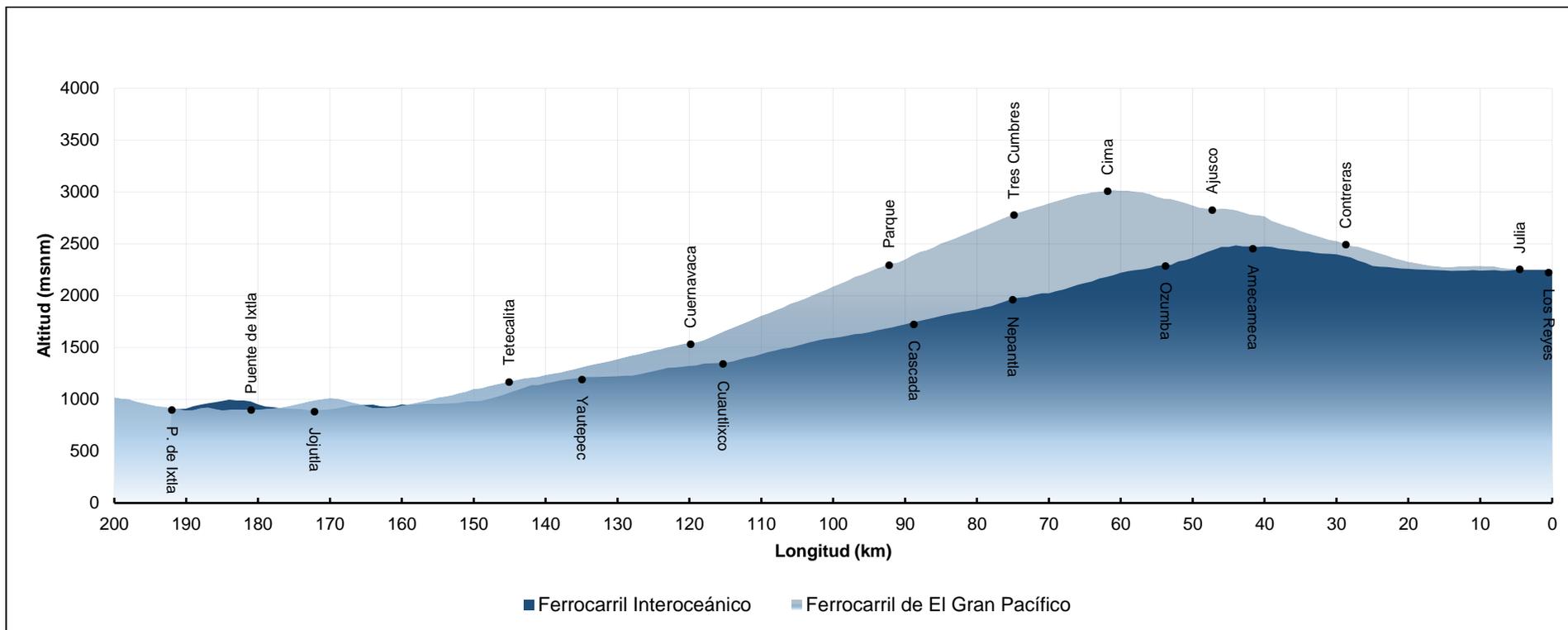
---

<sup>147</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/1-1, f. 2.

<sup>148</sup> *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República, arreglada por los licenciados Adolfo Dublán y Adalberto A. Esteva, continuación de la ordenada por los Lics. Manuel Dublán y José María Lozano*, Tipografía de «El Partido Liberal», México, 1898, t. XXIII, § 12,220, pp. 365-374.

<sup>149</sup> Valentín López González, *El Ferrocarril de Cuernavaca...*, op. cit., p. 6; Horacio Crespo, *Modernización...*, op. cit., p. 282.

Perfil 2. Rutas ferroviarias desde el Valle de México hasta Puente de Ixtla. 1899



Fuente: Elaboración propia a partir del procesamiento en SIG de los detalles de rutas y de altitud expresados en MMOyB: CDD, DDR-77-DDR-7240-A, CG, 10101-CGE-7249-A, 9318-CGE-7251-A; CEDIF, PT y ROID, planos y horarios varios. Observaciones: El perfil del *Interoceánico* excluye el trecho hacia *San Lázaro* y se origina desde la estación de *Los Reyes* por ser el punto de referencia inicial de ramal en los horarios de los *Nacionales*; en tanto, el de *El Gran Pacífico* se ancla de inicio en la estación de *Julia* por la misma consideración de horarios.

Para fines del siglo XIX estaban cubiertas las conexiones de la *Región* con la ciudad de México y quedaban todavía como pendientes las orientadas al Pacífico (véase: Perfil 2). Pero la marcha del *Interoceánico* y la de *El Gran Pacífico*, o de *El Balsas* como parte del *Ferrocarril Central*, consiguieron otro problema de efectos en el largo plazo: la dualidad del escantillón. En realidad, esa coexistencia de sistemas era también el reflejo de 1) una competencia empresarial y 2) de una política de fomento exitosa a la vez que intemperante.

El primer punto cobra sentido considerando la cercanía del estado de Morelos con el corazón político y económico del país que ya tenía habilitados los accesos al mercado de capitales de Estados Unidos y de Europa, ello se tradujo en el dominio de conectividad territorial del centro y norte del país por parte de las empresas estadounidenses y su vía ancha (el *Nacional* cambió al ancho estándar entre 1901 y 1903); en contraparte, la accesibilidad del eje centro-sur-oriental con salida al Golfo quedó a merced del control británico de accesibilidad ejercido con la trocha angosta. De tal suerte, el estado de Morelos subsistió por debajo del vértice inferior de este esquema dual de escantillón y transporte en forma de “L” marcado en tierra entre El Río Bravo, el Valle de México y el Golfo de México en su correspondencia veracruzana.

El segundo inciso enmarcado por la “efervescencia ferroviaria” del gran empuje porfiriano de la década de 1880 apela a un crecimiento de grandes proporciones y también al inicio de una acumulación de dificultades que permearon el desarrollo ferrocarrilero de las siguientes décadas. Para 1892, la extensión de la red se estimó en 10,286 km de línea activa, es decir, creció casi diez veces más con relación a la cifra de 1880. Sin embargo, tales niveles de crecimiento revisten el problema de un desordenado trazado de líneas, que servía más al interés empresarial antes que al socialmente localizado y que no fue regulado por el Gobierno dada su pasividad explicada por su afán de apresurar la conexión troncal del país. Si bien la ampliación de la red comenzó a limitarse por las crisis económicas interna e internacional de 1890 y 1891 que adelgazaron la capacidad de las inversiones ferroviarias, no fue sino hasta que se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) en el mismo año de 1891 en que se decidió ejercer una regulación formal en el despacho de concesiones, y el mismo empeño se reforzó en abril de 1899 con la expedición de la Ley General de Ferrocarriles diseñada desde un año antes por el entonces titular de la Secretaría de Hacienda, José Yves Limantour.

En la praxis, el radio activo de dichas atenuantes matizó un tercer periodo de fomento ferrocarrilero porfiriano (1892-1902) acotado esta vez por los aprietos financieros de finales del siglo XIX y sobre todo, por las construcciones vigiladas con un lente más restrictivo por parte del Gobierno federal a través de, por ejemplo, la aplicación del Reglamento General de Ferrocarriles publicado en 1894 por la SCOP. De acuerdo con Kuntz, esta época de regulación alumbrada también por la Ley General de Ferrocarriles se caracterizó por, la expedición de concesiones ejecutada con un criterio más selectivo y en función de las mayores garantías exigidas a los contratistas; la restricción temporal de las exenciones fiscales y la imposición de un doble límite a los subsidios gubernamentales que sólo se abriría para rutas prioritarias interoceánicas y de conexión fronteriza con Guatemala, cuyas subvenciones se harían pagaderas en bonos de la deuda interior y no con montos en efectivo.<sup>150</sup> Los alcances de esta política regulatoria redundaron en un menor número de contratos expedidos y en una desaceleración de los ritmos de construcción que en 1902 ampliaron el acumulado nacional para formar un total de 15,135 km de línea tendida, es decir, con apenas la mitad de los kilómetros amasados diez años atrás.

Con todo, el negocio ferroviario resistió y continuó su camino en el cambio de siglo sin desprenderse del vigoroso espíritu competitivo y expansivo que desde años antes habían forjado los principales consorcios ferrocarrileros. El *Central*, por ejemplo, logró acoplar a su troncal un tramo de vía colocado entre Guadalajara y Manzanillo, habilitándose así en 1909 la primera salida hacia el Pacífico desde el Altiplano mexicano. Para ampliar la conquista de tal océano, la misma franquicia adquirió los derechos de construcción y explotación, ya se ha dicho, del *Ferrocarril de México a Cuernavaca* y el *Pacífico*, y para alcanzar una comunicación con el Atlántico, la firma agregó el enlace Pachuca-Tampico. Del otro lado, el *Nacional* se hizo del control del *Ferrocarril de Hidalgo* y del *Ferrocarril Internacional*, pero tales movimientos de adquisición y expansión le restaron solvencia financiera a esta compañía, y la misma dificultad fue afrontada por el corporativo del *Central*. Fue en el cruce de tales circunstancias que se gestó un pase de administración, de ahí que el *Nacional* haya quedado en poder de la casa Speyer de Nueva York; en tanto, el empresario petrolero de la Standard Oil, Henry Clay Pierce, obtuvo buena parte del control del *Central*.<sup>151</sup>

---

<sup>150</sup> Sandra Kuntz Ficker (coord.), *Historia...*, op. cit., p. 74.

<sup>151</sup> *Ibid.*, p. 76.

Siguiendo a Grunstein y a Kuntz, ese acaparamiento de privados empujó al Gobierno federal a tomar cartas en el asunto con el fin de evitar una concentración de la propiedad ferroviaria construida en México. Este cuarto periodo porfiriano de desarrollo ferrocarrilero caracterizado por la intervención y propiedad estatal (1900-1910) tuvo como disparador una subasta de obligaciones hecha por la agencia del *Interoceánico* y de la cual quiso sacar partido la empresa del *Nacional* para sumar ese ferrocarril a su sistema. Pero esa pretensión fue bloqueada por el Gobierno al ganar el remate y los bonos subastados del *Interoceánico* en 1903, sirviéndose de ellos después para alcanzar un acuerdo con la Speyer y así obtener una participación en el *Nacional* que ya estaba recuperándose económicamente. Por otro lado, el *Central* y su débil esquema financiero supuso un riesgo latente por ser un complejo ferroviario susceptible de compra por parte del capital estadounidense, es por eso por lo que el Gobierno se decidió a adquirir el mando accionario del *Central* y a la par, fusionar su sistema con otras líneas que ya controlaba. De todo esto resultó que en 1908 se constituyera la empresa de *Ferrocarriles Nacionales de México*, un corporativo de propiedad mixta que comenzó dominando, con su 51% de capital accionario, dos terceras partes del sistema ferroviario equivalente a casi 11,500 km de rieles tendidos. Se pensaba entonces que una optimización operativa ferroviaria sumada a un estricto manejo de recursos permitiría a la nueva empresa obtener la suficiente liquidez como para cumplir con los respaldos accionarios y con las obligaciones adquiridas de deuda hipotecaria puestas en garantía a favor de las empresas comprometidas en la venta de líneas y en la conformación del consorcio mexicano de los *Nacionales*. De hecho, la entonces mayor empresa mexicana comenzó operando con buenos resultados, pero el llamado de la Revolución mexicana impidió llevar a mejor puerto sus metas corporativas y su condición funcional se degradaría en los años venideros.<sup>152</sup>

Antes de la insurrección, la red férrea reportó un articulado total de 19,280 km de vías de jurisdicción federal hacia 1910. En el transcurso de esa misma década, el desarrollo ferrocarrilero nacional desplegado sobre el estado de Morelos devolvió avances de alcance interregional limitados a la activación del *Ferrocarril San Rafael-Atlixco*, así como la habilitación del ramal del *Interoceánico* que marchó desde Puebla para entrar por Axochiapan y culminar en la ciudad de Cuautla, lugar en donde comenzó a articularse la experiencia ferroviaria del estado de Morelos desde 1877.

---

<sup>152</sup> *Ibid.*, pp. 76-77.

## 2. LA EXPANSIÓN FERROVIARIA (1881-1910)

### 2.1. Cuautla y el montaje de vías

La búsqueda de una conexión ferrocarrilera entre la *Región* y el corazón político y económico de México se originó con el trámite de concesión gestionado por el Gobierno estatal con el Ejecutivo federal para el posterior traspaso de contrato a particulares. Junto a ello, el objetivo de comunicación terrestre estaba de sobra justificado. Según parece, fue en 1877 cuando, respondiendo a un cuestionario enviado por la Secretaría de Fomento, las élites azucareras de Morelos (lo mismo que las de Veracruz) se quejaron de lo complicado que resultaba transitar por caminos tan deficientes que a la par, incrementaban los costos de transporte del azúcar y obligaban a asumir altos niveles de inseguridad vial.<sup>153</sup>

Entre el 7 y el 10 de julio de ese mismo año, el Congreso estatal se sirvió a autorizar al coronel Carlos Pacheco —titular del Ejecutivo del estado y una figura porfiriana partidaria de las causas de la oligarquía cañera morelense— a disponer de hasta seis mil pesos del erario para auspiciar los estudios técnicos que permitieran identificar el trazo más conveniente y menos costoso a fin de instalar una línea férrea que cubriera buena parte del estado y así, habilitar el enlace con la metrópoli nacional. Paralelamente, se facultó al gobernador para que, una vez terminados los reconocimientos de campo y diseñados los planos técnicos con su respectivo presupuesto de vía, acudiera a la Federación para solicitar la concesión de obra, cuyas cláusulas debían contemplar la posibilidad de ejecutar la construcción con subsidios federales, estatales y particulares, así como la de ceder el contrato a una firma privada.

Dos semanas después, el gobernador salió de la entidad para realizar las gestiones correspondientes y entrado el mes de agosto, Pacheco hizo enviar una circular a todas las poblaciones con el ánimo de hacerles un llamado para coadyuvar en este proyecto a través de aportaciones pecuniarias o bien, con fuerza de trabajo para la conformación de terracerías, o proveyendo durmientes y útiles de construcción. El mensaje parece haberse recibido con altos bríos, y ejemplo de ello lo constituyen el respaldo que el 26 de agosto confirió el pueblo

---

<sup>153</sup> Gisela Espinosa Damián, “Capítulo I. El desarrollo de la industria cañero-azucarera durante el Porfiriato”, en Armando Bartra (coord.), *De haciendas, cañeros y paraestatales. Cien años de historia de la agroindustria cañero-azucarera en México: 1880-1980*, Universidad Nacional Autónoma de México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, México, 1993, p. 29.

de Amacuzac a este emprendimiento a través de los primeros \$1,026 de financiación, así como el apoyo que Jojutla hizo efectivo dos días después por un monto de \$450.<sup>154</sup>

Todo apunta a que los recaudos populares y privados —así como el manejo de la opinión pública— reportaron resultados exitosos. Así se infiere por las aportaciones logradas y encomiadas por Pacheco a finales de 1877 cuando, en su discurso de cierre de año dirigido a la Legislatura estatal, se refirió a que “El proyecto de vía férrea de México al Amacuzac, ha encontrado una entusiasta cooperación por parte de los pueblos y de los propietarios de ingenios, contándose ya con ofrecimientos de importantes suscripciones de unos y otros a favor de la empresa”.<sup>155</sup> En efecto, las circunstancias inmejorables de respaldo regional sumadas tanto a la maniobra como al grado de penetración política de Pacheco en los círculos políticos federales porfiristas de alto nivel redundaron en un pronto despacho de concesión, la cual se liberó el 18 de diciembre de 1877 para autorizar la apertura de una ruta ferroviaria entre México, Cuernavaca y el cauce del río Amacuzac (véase: p. 88).

La permuta de concesión a contrato especificado se efectuó el 16 de abril de 1878 en favor del Gobierno del estado de Morelos representado por Luis Méndez y Prisciliano Díaz González. El acuerdo siguió las pautas del contrato de la línea ferrocarrilera de San Luis (que sucedió en orden de autorización a la ferrovía de Guanajuato) pero con arreglos para llevar a cabo una construcción en tres secciones: la primera, de México a Cuautla; la segunda, desde ese último punto hasta Cuernavaca, y la tercera, de la capital morelense o desde algún punto de las primeras dos secciones hasta la orilla del Amacuzac; dichas secciones tendrían como plazos de construcción, respectivamente, seis, doce y ocho años. Naturalmente, se le dejó abierta al estado la opción de ejecutar una construcción estatal o levantar la obra a través de la o las compañías “que al efecto organice” para explotar por 99 años un ferrocarril, con los ramales necesarios, y su respectivo cable de telégrafo.<sup>156</sup>

Las estipulaciones aludidas en este contrato seguían la normativa ferroviaria habitual. Sin pretender mayor detalle, se puede destacar de ellas la personalidad mexicana de las empresas y sus domicilios fincados en la ciudad de México; la importación, libre de derechos federales o locales, del material rodante y de los necesarios para la construcción y explotación

---

<sup>154</sup> Valentín López González, *El Ferrocarril de Morelos...*, *op. cit.*, pp. 5-6.

<sup>155</sup> Horacio Crespo, *Modernización...*, *op. cit.*, p. 270, mensaje citado desde el *Periódico Oficial* de fecha 18/12/1877, volumen IX, numeral 58.

<sup>156</sup> *Legislación mexicana...*, *op. cit.*, t. XIII, § 7768, pp. 500-501.

del ferrocarril; apertura y explotación de tramos terminados, y no menos importante, el escantillón, el cual quedó definido para este ferrocarril en términos de la medida angosta de 0.914 m. Se precisaba también un subsidio federal de \$8,000 por kilómetro habilitado, más otros \$1,000 de incentivo por kilómetro adelantado; en contraparte, si no se respetaban los tiempos de entrega se podía castigar a las empresas con el retiro de la concesión además de que se sancionaría a las mismas con un pago de \$1,000 por kilómetro comprometido en la obra, pero esto no constituía una preocupación real ya que las dificultades de avance de obra regularmente se podían salvar con la solicitud de prórrogas, las cuales pocas veces se negaban por parte de la Federación.

En cuanto al uso del espacio, quedó convenida la entrega de terrenos de propiedad federal, libre de retribuciones, en favor de la compañía constructora para la edificación de estaciones, almacenes, depósitos de agua y otros inmuebles subsidiarios del camino de hierro. La misma exención de pago se concedió a las empresas en caso de requerir materiales pétreos o madereros contenidos en los terrenos de propiedad nacional aledaños a la ruta concesionada que, por cierto, gozaba de un derecho de vía de 70 m. Este aspecto llama la atención ya que más de la mitad del territorio morelense se encontraba dominado por la propiedad privada de hacienda, revistiéndose así otro problema: el de la discrecionalidad ejercida en el tema de ocupación o expropiación de tierras de alta valía. Con cierta probabilidad, bien pudo haber figurado este tema como un punto de conflicto con los grandes latifundistas azucareros a los que, o había que beneficiar con altas cuotas de indemnización económica, o bien, plantear con ellos un trazo que no mermara la calidad de sus propiedades, siendo ésta tal vez la opción más viable. La misma causa de utilidad pública quizá se afrontó con los ocupantes de propiedades comunales y con los de pequeña concentración privada y urbana pero con acciones más moderadas o asequibles, esto por la aceptación popular del proyecto ferroviario, las compensaciones menores y todavía más negociables de la pequeña propiedad o bien, por la capacidad del Estado para ejecutar o legalizar despojos de tierras.

Si Pacheco actuó con pericia y prontitud en el tema de expedición de contrato de obra, la oligarquía terrateniente regional no procedió con menos agilidad para constituir al vuelo las bases de capital que darían forma al consorcio local al que finalmente se traspasó dicho contrato de construcción.

### 2.1.1. Articulación del Ferrocarril de Morelos

En el transcurso de los nueve días que siguieron a la obtención del contrato, el coronel Pacheco y el hacendado Manuel Mendoza Cortina, dueño de la finca cañera de Coahuixtla y uno de los empresarios azucareros más poderosos del estado, agilizaron la articulación del soporte de capital que respaldaría al corporativo encargado de la construcción de la nueva ruta ferroviaria.<sup>157</sup>

De una reunión sostenida el 25 de abril de 1878 fue que dimanó el grupo accionario que sostendría financieramente los trabajos de obra ejecutados por la “Compañía del Ferrocarril de Morelos”. En el elenco de socios figuró la presencia del propio Pacheco, así como la de 14 hacendados cañeros encabezados por Mendoza Cortina que, en su mayoría, se integraron al esquema de participación accionaria con la suscripción de acciones fundadoras valuadas en \$5,000 cada una. También destacan en tal agrupación la Sociedad Escandón Hnos., descendientes del ya señalado empresario de transportes Escandón, y la figura de Delfín Sánchez, un allegado de Mendoza Cortina que no ostentaba entonces alguna propiedad de valor pero que más adelante se haría de la propiedad de la hacienda de San Vicente y resaltaría, sobre todo, en el negocio ferroviario nacional (para valorar la procedencia de los accionistas, véase: Cuadro 1).

El grupo capitalista fundador, lo mismo que el conjunto de accionistas incorporado en los tres meses siguientes, mantuvo como privilegio el control absoluto de la compañía durante todo el proceso de obra ferroviaria. A la par, se abrió la opción de participación por acciones comunes pagadas a \$1,000 por unidad, estas se abonarían a razón de \$100 por mes; en tanto, las acciones fundadoras se pagarían cubriendo un monto mensual de 25 pesos. La integración de la “Junta Directiva Provisoria de la Compañía” se hizo efectiva el 9 de mayo del mismo año con la conducción de Manuel Mendoza Cortina, Pedro Escudero y Echanove (apoderado de Manuela Cortázar) y Agustín Rovalo. Ya en la práctica, Mendoza Cortina transfirió su preponderante rol de ejecutivo a Delfín Sánchez, quien después fue nombrado superintendente de la compañía para así hacerse cargo de la supervisión de las actividades de construcción y del inicio de operaciones de la línea.<sup>158</sup>

---

<sup>157</sup> A menos que se indique lo contrario y para el caso exclusivo de este inciso de estudio de organización 1.2.1, se pone de relieve que buena parte de la información expuesta sólo para el tema empresarial corresponde a Horacio Crespo, *Modernización...*, *op. cit.*, pp. 271-276.

<sup>158</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/114-1.

**Cuadro 1. Relación inicial de accionistas del *Ferrocarril de Morelos*. 1878**

Accionista (s)	Respaldo de propiedad/económico/político
Manuel Mendoza Cortina	Hacienda de Coahuixtla
José Toriello Guerra	Haciendas de Santa Inés, El Hospital, Temixco y fábrica de aguardiente de Buenavista
Agustín Rovalo	Dueño de parte de la hacienda de San Nicolás Obispo y de las fábricas de aguardiente de San Sabino y Axomulco
Miguel Lizarriturri y Manuel Gamboa de Lizarriturri	Asociados complementarios de la hacienda de San Nicolás de Obispo
Pío Bermejillo	Empresario vinculado a los negocios morelenses
Carlos Pacheco	Representante del Gobierno estatal
Ramón Portillo y Gómez	Hacienda de El Puente
Vicente Alonso	Hacienda de Calderón
Jorge Carmona	Haciendas de San Vicente, San Gaspar y de Chiconcuac
Sociedad García Icazbalceta Hnos.	Haciendas de Tenango, San Ignacio y de Santa Clara
Isidoro de la Torre	Hacienda de San Carlos
Duque de Monteleone y Terranova	Hacienda de Atlacomulco
Sociedad Escandón Hnos.	Hacienda de Atlihuayán
José María Flores	Hacienda de Oacalco
Barron Forbes y Cía.	Hacienda de Miacatlán
Faustino de Goríbar	Hacienda de Casasano
Delfín Sánchez	Protegido de Mendoza Cortina
Manuela Cortázar de Cervantes	Figura cercana de la élite azucarera regional
Rafael Ruiz	Congreso de la Unión. Acciones extinguidas
Martín Bengoa	Sin datos de referencia
E. Zozoya	<i>Id.</i> Acciones extinguidas

Fuente: Elaboración propia con base a Horacio Crespo, *Modernización...*, *op. cit.*, pp. 271-272.

Sentadas ya las bases de capital y de ejecución estatal, el desarrollo de obra se inauguró en México el 5 de julio de 1878 para dejar tendido el primer kilómetro simbólico de vía hacia el 17 de octubre, y a la luz de ese modesto avance de construcción es que se materializó la ya esperada cesión de derechos. Entre el 3 y el 5 de octubre de 1878 se formalizó el traspaso de contrato en favor de la “Junta Directiva de la Compañía de Ferrocarriles de Morelos”, cuyas cláusulas se basaban en la concesión del 16 de abril otorgada al Ejecutivo estatal,<sup>159</sup> sin embargo, en esta nueva versión se fijaron marcadas diferencias de obligaciones de construcción con respecto al acuerdo primitivo. Por principio de cuentas, se dejó estipulado que la Compañía se haría cargo de las dos primeras secciones: México-Cuautla y Cuautla-Cuernavaca; en tanto, se reservó los derechos de preponderancia para la tercera sección Cuernavaca-Amacuzac. En realidad, tal disposición, señala Crespo, reflejaba la resistencia de los hacendados de los distritos de Morelos y de Yautepec para beneficiar con el paso de locomotoras a sus competidores de Cuernavaca y Tetecala; a la par, la clase terrateniente del oriente estatal (subregión de Cuautla) guardaba para sí facultades con miras a intervenir en las intenciones de realizar conexiones ferroviarias en esa zona (subregión de Cuernavaca).

Con respecto al financiamiento, se sumó al subsidio federal el compromiso del estado de Morelos para entregar \$10,000 anuales por el tiempo determinado de obra definido en ocho años para las dos secciones, dicho pago se efectuaría en dinero o bien, en su equivalencia en costo de rieles. Por su parte, la empresa se obligaba a depositar en el Monte de Piedad un total de \$80,000 en acciones comunes y cancelarlas contra el subsidio estatal siempre y cuando no estuviera comprometida con retrasos el tiempo de entrega de la obra. Asimismo, el Gobierno estatal se reservaba el derecho de ejecutar trabajos de terracería, infraestructura o puentes a lo largo de la línea, para así entregarlas a la Compañía y recibir de ella un pago con acciones comunes, es decir, se dejó garantizado para la entidad un negocio discrecional y justificado al amparo de la obra ferroviaria.

Otra dispensa simulada se ajustó en el tema de las gratificaciones, en ese tenor, quedó arreglado que la administración estatal recibiría cuatro acciones fundadoras que “podrán ser cedidas por el mismo gobierno según lo estime conveniente, para remunerar los servicios de las personas que hayan cooperado hasta ahora en los trabajos relativos a este negocio”. Todo apunta a que el real destinatario del beneficio era el coronel Pacheco, a quien dos años más

---

<sup>159</sup> Valentín López González, *El Ferrocarril de Morelos...*, op. cit., p.11; AGN, SCOP, FFCC, 9/476-1, 536-1.

tarde se le dio el nombramiento de “presidente honorario perpetuo” de la Junta Directiva de la franquicia, ello entrañó la acumulación de capital, prestigio y poder en favor del entonces gobernador y, eventualmente, titular de la Secretaría de Fomento en el marco presidencial de Manuel González.

Una vez reconocidos los derechos de construcción de la Compañía, las labores de alzamiento de rieles continuaron su marcha desde el último kilómetro construido y para el 16 de agosto de 1879 ya se tenían listos los 26 km que cubrían la conexión con la población mexiquense de Ayotla, los cuales fueron inaugurados con los discursos de Delfín Sánchez, del jefe político de Chalco y, según se registró en el *Hijo del Trabajo*, de Porfirio Díaz. Por cierto, al parecer hubo algunos conflictos con el campesinado del pueblo de Los Reyes dado el daño que la construcción de vías causó en los sembradíos de la zona y por la morosa indemnización derivada de las afectaciones de tierra. Fue en tal esfera de discordia que se pronunció Ignacio Manuel Altamirano el año siguiente ante el pleno de la Cámara de Diputados, cuando se discutía una concesión para la apertura de un ferrocarril hasta Guatemala. En su intervención, el escritor dejó dicho que

en estas cuestiones de expropiación sufre más el pobre que el rico [...], los ricos tienen sus abogados [...], tienen elementos de lucha; los pobres no tienen más que sus derechos [...]. El indígena desgraciado es el que se sacrifica cuando se traza una vía ferrocarrilera. De esto tenemos antecedentes históricos en la construcción del ferrocarril de Veracruz, en el de *Morelos* y en otros [...]. Los ingenieros tienen buen cuidado, por las prescripciones de sus empresarios, de no pasar por aquellas haciendas cuyos dueños tienen bastantes elementos para oponerse a la expropiación o para pedir una indemnización fuerte.<sup>160</sup>

Con todo, la trama del *Ferrocarril de Morelos* siguió surcando el sector sur mexiquense y para el 15 de septiembre quedaron inaugurados y listos para su explotación los rieles que se llevaron desde Ayotla hasta el pueblo de Temamatla. Dos meses más tarde, el 4 de noviembre de 1879, se dio otra inauguración, esta vez en Cuernavaca y en virtud del inicio de los trabajos de infraestructura y de allanado efectuados en el pueblo de Amatlán para comenzar a habilitar los terrenos que recibirían a las ferrovías provenientes de Cuautla y que correspondían a la segunda sección de obra.<sup>161</sup>

---

<sup>160</sup> Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 111. Las cursivas son énfasis del presente estudio.

<sup>161</sup> Valentín López González, *El Ferrocarril de Morelos...*, *op. cit.*, pp. 14 y 21.

**Figura 7. Estación origen de San Lázaro. México, D. F.**



De acuerdo con Rivera Cambas, “frente a la derruida iglesia de San Lázaro, se levanta la estación del ferrocarril del sur”. La de la imagen representa el primer edificio de San Lázaro que se levantó de modo provisional con armazones de madera. La litografía corresponde al grabador Murguía. Imagen recuperada de: Manuel Rivera Cambas, *México pintoresco...*, *op. cit.*, t. 2, p. 150.

Los ritmos de realización siguieron un pulso constante, sin embargo, antes de finalizar el año se presentaron otras dificultades que afectaron el acuerdo original de la línea. El 2 de diciembre de 1879 tuvo lugar la signatura de un nuevo documento en el que Mendoza Cortina subcontrató el desarrollo de obra de la Compañía, es decir, se adjudicó la explotación y la construcción de la línea, desde los kilómetros ya encadenados en el Valle de Chalco hasta los que hacían falta por establecer en Cuautla y Yauatepec, dejando en claro que el tramo restante de enlace con Cuernavaca, que debía traspasar por la sierra de Las Tetillas, estaría bajo la observación del Gobierno estatal, para lo cual se depositarían las respectivas acciones comunes a modo de pagarle la construcción ejecutada. Asimismo, el hacendado se permitió dejar por estipulado la admisión como parte de la línea general el empalme que se construiría desde las puertas de su hacienda hasta la estación de Cuautla; dicho en pocas palabras, Mendoza Cortina hizo de este proyecto de línea ferroviaria un negocio meramente personal que se fortalecería aún más en los meses venideros.

Con el potentado de Coahuixtla al frente de la construcción, la entrega de avances ferroviarios se ejecutó con un ánimo más acelerado y para inicios de 1880, ya se tenía al personal obrero forjando los materiales en los terrenos en donde se haría levantar un primer

edificio provisional de la estación terminal de San Lázaro (véase: Figura 7). Más tarde, en la primera quincena de marzo de 1880 se activaron los rieles construidos hasta Tenango del Aire que ya sumaban un total de 46 km para beneficio de la línea general. Unas semanas después, se dio a conocer la información con cierre del 13 de abril que proseguían los trabajos de terracería hechos para la vía férrea que debía comunicar a Cuernavaca con Yautepec y Cuautla, los cuales seguían elaborándose a finales del mes de mayo con la cooperación de integrantes del tercer cuerpo de infantería de la Federación residente en la capital morelense quienes, a decir de Pacheco, regresaron a la ciudad de México dejando “una gran simpatía entre la población pues tomaron parte en la construcción de las terracerías del ferrocarril”.<sup>162</sup>

El siguiente tramo de vía se concluyó el 16 de mayo en términos de la conexión del pueblo de Amecameca, y a ello siguió la extensión del emparrillado hasta la villa de Ozumba, acumulándose así un estimado de 69 km de línea general habilitada. El trabajo de terracerías quedaba todavía como tema pendiente para la administración morelense y en ese sentido, el recién investido como gobernador, Carlos Quaglia, propuso en octubre de 1880, como una de sus metas de gobernanza, acelerar los trabajos de infraestructura a fin de favorecer la proyectada instalación de los rieles entre Cuernavaca y Cuautla.

Entrado el año de 1881 Delfín Sánchez se sirvió a desglosar, pasados los primeros diez días de enero, algunos aspectos de construcción que hasta esa fecha se captaron. Según el superintendente 3,600 hombres se encontraban realizando actividades en el dorso de la vía, en tanto, 254 elementos se ubicaban en labores de superestructura, otros 258 estaban en tareas de reparación acompañados de 96 carpinteros y la dirección técnica se delegó a dos ingenieros que eran auxiliados por un dibujante. Ante los progresos del tendido, la línea se puso en operaciones con el movimiento de 5 locomotoras (una más estaba embarcándose a Veracruz y otra se construía en Inglaterra); 42 coches, plataformas y furgones dobles; 11 carretillas y armones, así como de 42 furgones y plataformas encargadas. Las corridas de trenes se reducían a cuatro fletes de carga y pasajeros: dos se originaban en San Lázaro y los otros dos restantes regresaban a México desde la estación de Ozumba.

Igual que en Cuernavaca, la fuerza de trabajo castrense tuvo una importante participación, pero en este caso, fue en el alzamiento de los trechos de vía construidos entre México y Ozumba, al menos así lo hace notar un informe de la Secretaría de Fomento en

---

<sup>162</sup> *Ibid.*, pp. 19-23.

razón de dos batallones del ejército que ayudaron en la construcción de los tramos más difíciles. Pero esta no fue la única aportación gubernamental de importancia que arribó a la ferrovía. Según lo dicho por Delfín Sánchez, la inversión de obra hasta Ozumba calculada en \$1,200,531.67 se distribuyó de la siguiente forma: \$118,507.45 (10%) eran aportes de capital accionario; \$736,000 (poco más del 60%) provenían de subsidios gubernamentales y el porcentaje restante eran fondos adelantados por parte del contratista de Coahuixtla. Visto desde otro ángulo, este esquema hace patente que la carga financiera de la obra realmente se apuntaló en las capacidades financieras del Gobierno y no tanto en la solvencia de Mendoza Cortina.

Mientras estaba a punto de integrarse la primera sección del proyecto, en la Subregión de Cuernavaca aún se planteaba cómo conciliar los intereses locales para encontrar un enganche ferroviario para la capital morelense. A mediados de ese año y un mes antes de que se alcanzara la conexión de México con Cuautla, algunos accionistas de la Compañía con inversiones localizadas en el poniente estatal decidieron llevar a la práctica un último recurso. Fue así como el Duque de Monteleone, Ramón Portillo, Pío Bermejillo y el mismo coronel Pacheco acordaron el 20 de mayo de 1881 ceder sus acciones fundadoras en favor de Mendoza Cortina a cambio de que éste aceptara realizar el tendido de vía hasta Cuernavaca antes del 31 de mayo del siguiente año. Hábilmente, el dueño de Coahuixtla aceptó las participaciones de los empresarios mas no las de Pacheco por los puntos de interés que lo ligaban al militar y próximo Secretario de Fomento (su nombramiento se avaló el 27 de junio de 1881), y esto lo hizo así porque, en realidad, no tenía ninguna intención de ligar el nuevo ferrocarril con Cuernavaca. Por supuesto, la maniobra le trajo al hacendado la adquisición de más cuotas de poder dentro del consorcio ferrocarrilero.

De acuerdo con el reporte de Miguel Iglesias, ingeniero inspector del proyecto de vía, una alineación total de 137.542 km de rieles coronó la primera etapa de obra del *Ferrocarril de Morelos*.<sup>163</sup> A pesar de algunas dudas técnicas expresadas para permitir el paso de trenes en el recién construido tramo México-Cuautla, la máquina de la compañía entró prestamente y por primera vez el 18 de junio de 1881 para comenzar a apresurar el tráfico de la entidad y, sobre todo, el de la Subregión de Cuautla.

---

<sup>163</sup> *Ibid.*, p. 29. En realidad, se trata del mismo ingeniero Iglesias que, por decreto imperial, fue comisionado en 1866 para llevar a cabo los estudios técnicos relacionados con el desagüe del Valle de México.

**Figura 8. Estación terminal y permanente de Cuautla**



Estación *Cuautla* del *Interoceánico* (antes, *Ferrocarril de Morelos*) en el ex convento de [San Diego](#). Fotografía de Winfield Scott. Imagen recuperada de: Fototeca Nacional del Instituto Nacional de Antropología e Historia (en adelante, FN-INAH), Colección C. B. Waite/W. Scott, MID 77\_20140827-134500:121618. Fecha: 1908.

El viaje inaugural contó con la presencia del presidente Manuel González, quien fue recibido junto con su comitiva con un suntuoso acto inaugural celebrado en el ex convento de San Diego, habilitado entonces como estación terminal (véase: Figura 8). Una breve pero ilustrativa observación indirecta del exuberante evento la ofrece Rivera Cambas, quien al respecto comentó que en la inauguración y a la entrada de la locomotora “Carlos Pacheco”,

el ayuntamiento entregó al Sr. Manuel Mendoza Cortina un clavo de plata para fijar la extremidad del último riel, y los golpes del martillo se confundieron con las aclamaciones de júbilo, los acordes de las músicas, las salvas y los vivas. Tiene el tramo desde Nepantla, mucho trabajo de zapa y albañilería para salvar las lomas de la [estación] Retorta y multitud de barrancos, sin encontrar en el trayecto más que dos pueblecillos.<sup>164</sup>

Sin embargo, no pasaría ni una semana para que esa opulencia eclipsara frente a las antes advertidas insuficiencias de construcción que hicieron colapsar el puente de *Escontzin*, o de *Esconce*, tendido para salvar el paso del arroyo de El Limón que corre sobre Atlatlahucan.

---

<sup>164</sup> Manuel Rivera Cambas, *México pintoresco...*, *op. cit.*, t. 3., p. 256. El detalle del asunto inaugural con la reproducción de los discursos de Ignacio Manuel Altamirano y de otros oradores en Valentín López González, *El Ferrocarril de Morelos...*, *op. cit.*, pp. 28-45.

El derrumbe ocurrió justamente cuatro días después de la inauguración oficial y en el mismo se involucró la caída de un convoy que regresaba desde Cuautla a la ciudad de México a eso de las cinco de la tarde del 23 del mismo mes de junio.

Según lo dicho por Rivera Cambas y también por Mariano Téllez, el tren constaba de dos máquinas, que tiraban por adelante y por detrás, y siete plataformas en las que iban las 1ª y 2ª Compañías del Tercer Batallón del Ejército (quienes en días pasados asistieron al acto inaugural para hacer los honores al presidente González). Unas horas más tarde de su salida, una intensa lluvia sorprendió a la caravana en las inmediaciones del pueblo de Atlatlahucan y “estando tan mala la noche, el maquinista se resistía a continuar, pero un oficial de la tropa, pistola en mano, lo obligó a seguir el viaje a pesar de los razonamientos en contrario”. Al pasar el tren por el puente de *Escontzin* (de cinco metros de ancho por siete de profundidad) una corriente arrasó con los muros de la estructura quedando sólo los caballetes que se habían empotrado durante la construcción en los terraplenes. La primera locomotora alcanzó a librar el tiro de la barranca quedando enterrada en la orilla opuesta, en cambio, las plataformas que le seguían se precipitaron por la fuerza que desde atrás impregnaba la segunda máquina, la cual quedó en el borde de la otra orilla. Los primeros pasajeros perecieron en el acto por la presión del peso acumulado, varios se ahogaron y otros más fallecieron por un incendio provocado por el fuego que de uno de los fogones llegó a los numerosos barriles de aguardiente y a unas cuantas cargas de cal que se transportaban en la plataforma de en medio. Se estimó que en el percance y “bautismo de sangre” del ferrocarril perdieron la vida cerca de 200 personas: 150 soldados, dos capitanes primeros, dos tenientes y dos subtenientes, además de mujeres y niños familiares de los efectivos de tropa y personal del ferrocarril.<sup>165</sup>

Varios fueron los factores que giraron alrededor de este siniestro. Desde la parte técnica, la Comisión de Ingenieros Civiles que analizó el asunto en representación de la Secretaría de Fomento concluyó que, por efectos de la lluvia abundante, una considerable cantidad de agua se infiltró en la tierra en donde descansaba un terraplén de recién hechura que aún no adquiría la suficiente cohesión, esto alteró las condiciones de equilibrio y de ello resultó la caída de los muros del puente, quedando así el tablero de rodamiento sostenido sólo

---

<sup>165</sup> Manuel Rivera Cambas, *México pintoresco...*, *op. cit.*, t. 2, pp. 153-154; Mariano Téllez Pizarro, *Breves apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la República Mexicana. Algunos comentarios relativos al ancho de las vías férreas y noticias de los ferrocarriles de los Estados Unidos de Norte América y el Canadá*, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, México, 1906, p. 21. Las comillas aluden a Rivera Cambas.

por los caballetes externos que, evidentemente, no soportaron el peso de la primera locomotora. En el dictamen final, la Comisión delegó responsabilidades a la compañía ferrocarrilera y a su ingeniero constructor; al ingeniero inspector gubernamental y al empleado de la empresa que violó el reglamento de caminos de hierro vigente, esto luego de haber permitido la colocación trasera de una locomotora y por transportar en el tren a soldados y a otras personas junto a material inflamable como lo es el aguardiente.<sup>166</sup>

Pero el suceso tuvo otros elementos de fondo. De acuerdo con lo presentado en *La Voz de México*, el último trecho de riel, en los hechos, presentaba varias deficiencias, y esto lo advirtió Iglesias con oportunidad. El ingeniero inspector del Gobierno propuso hacer algunas enmiendas para al menos funcionar provisionalmente, pero observadas tales recomendaciones en su correlato, destaca que el tramo no tenía el número suficiente de durmientes, que el puente de Atlatlahucan carecía de solidez y que debían de reemplazarse inmediatamente los numerosos puentes de madera por estructuras de mampostería. Dicho en palabras concretas, el tramo era defectuoso y no era seguro todavía para soportar el paso de trenes, al menos no de más de 50 toneladas. Sin embargo, llama la atención que todavía horas antes del accidente, Iglesias haya hecho hincapié en las deficiencias del tramo que necesitaban dos meses a lo sumo para corregirse pero, al mismo tiempo, justificaba su apertura “por estar la empresa ganosa de explotar su vía, y los habitantes y comerciantes de tierra caliente deseosos de ‘gozar de las inmensas ventajas’ del ferrocarril, es de parecer [por lo tanto] que ‘puede permitirse la exportación de esa línea’”.<sup>167</sup>

La misma publicación editorializó que en este accidente no hubo más culpables que la empresa y su “agente principal, bien conocido en esta ciudad [de México]”,<sup>168</sup> esto en clara alusión a Delfín Sánchez, un español de mediana edad, yerno de Benito Juárez y que rápidamente se estaba colocando en la sociedad ferrocarrilera de la época porfiriana. Las inculpaciones eran razonables: un frontal desacato a una presunta disposición gubernamental en la que se prohibió hacer uso del tramo por ser peligroso para el tráfico; la exclusión de la experiencia técnica para llevar a cabo los trabajos en ese segmento —esto refiriéndose al ingeniero Amador Chimalpopoca que ejecutó todos los segmentos desde Los Reyes hasta Nepantla— así como el uso de dirección y mano de obra inexpertas en el tramo hasta Cuautla.

---

<sup>166</sup> Valentín López González, *El Ferrocarril de Morelos...*, op. cit., p. 33-34.

<sup>167</sup> *La Voz de México*, vol. XII, núm. 148, 05/07/1881, p. 1.

<sup>168</sup> *Ibid.*, núm. 160, 07/07/1881, p. 1.

Del conjunto de variables que rodearon al accidente de *Esconce* se puede arriesgar una hipótesis fundada en el entendido de que el desarrollo y desenlace del siniestro fue simple secuela de los intereses tripartitas puestos en juego en esta trama de ferrocarril. Por un lado y observadas las entregas de obra pública como un instrumento de conquista de capital político, la pronta activación del *Ferrocarril de Morelos* sumaría puntos en favor de la experiencia de Pacheco (impulsor de la empresa) y el suceso públicamente no resultaría extraño como uno de los detonantes en su distinción como titular de la Secretaría de Fomento, nombramiento que en los hechos realmente se consumó y en ello no mermó el asunto de Atlatlahucan que se produjo tan sólo cuatro días antes de su designación. La opulencia de los actos inaugurales sería sólo la fachada de una decisión que ya estaba comprometida.

Por otra parte, si se toman como verdad las versiones de la falta de durmientes, la prevalencia de los puentes provisionales de madera y el uso de mano inexperta para la construcción del tramo Nepantla-Cuautla, se puede considerar a la par un posible desvío y adelgazamiento de recursos planeado por el superintendente de la obra. Visto después como un desfasado gesto de lealtad a su protector, aquello cobra cierto sentido si se considera el 5% desglosado del valor total de la obra para hacer efectivo el pago de honorarios al encargado del ferrocarril, prebenda que Mendoza Cortina aseguró cuando formalizó la subcontratación del proyecto de obra y a la cual no tardó en renunciar Delfín Sánchez.

Finalmente, la inconsistencia de las declaraciones del ingeniero Iglesias entre lo dictaminado técnicamente y su recomendación de apertura ferroviaria develan una probable coacción ejercida sobre su capacidad de decisión. En esto pudieron incurrir tanto Pacheco como Sánchez, pero no menos fuerza de presión pudo haber aplicado Mendoza Cortina, quien, de acuerdo con lo apuntado por López González, era el dueño de los barriles de aguardiente que se consumieron en el accidente. La prisa por llevar este cargamento de alcohol patentizó un deseo de salvar una carga fiscal gravada sobre el aguardiente prevista para su aplicación en el año siguiente, por ello “era importante que la introducción de los trescientos barriles de Coahuixtla se hiciera antes del primero de julio”.<sup>169</sup>

Estaba entonces demostrado el carácter personal del ferrocarril morelense y el poder del hacendado, así como el de su protegido que eran recurrentes en los altos entornos políticos

---

<sup>169</sup> Valentín López González, *El Ferrocarril de Morelos...*, *op. cit.*, p. 35. La cifra de 300 barriles debe tomarse con reserva y como dato ilustrativo ya que la mayoría de las publicaciones de la época aluden a que fueron 60 barriles los comprometidos en este viaje.

porfirianos y que pocas veces eran acotados por los mandos estatales o federales. Aunque en esto llama la atención una salvedad, y es que según lo publicado el 7 de julio en *La Voz de México*, el “agente de la empresa” pidió una orden para que el batallón tercero postergara su regreso hasta finales de junio, petición que fue negada por el secretario de guerra; “¿para qué se quería el batallón en donde no hay enemigos que combatir?”, se cuestionaba en esa editorial.<sup>170</sup> La respuesta a esa pregunta tal vez no residía tanto en objetivos de batalla como probablemente sí lo hacía en propósitos de servicios de construcción anteriormente prestados por esas fuerzas castrenses que fenecieron en la catástrofe del *Esconce*.<sup>171</sup>

El restablecimiento del servicio público del riel no tardó ni medio año en solucionarse. Para el 21 de noviembre de 1881, Delfín Sánchez informaba que el tramo Nepantla-Cuautla se encontraba libre de obras provisionales y que ya estaban atendidas las restricciones emitidas por los especialistas del Gobierno los días 18 de febrero, 30 de marzo, 3 de mayo, 20 de mayo, 10 de junio y 14 de junio de ese mismo año. Con tal fundamento, solicitó al ministro de fomento autorizar la reactivación de la línea para el próximo 1 de diciembre, a lo cual se dio el visto bueno por consideración del presidente de la República pero no sin antes llamar a la empresa a observar las últimas recomendaciones de los especialistas planteadas para hacer una mejor distribución del balastro en las curvas de la línea y dar mantenimiento a las obras de desagüe, teniendo como límite para esto la próxima temporada de lluvias.<sup>172</sup>

Sin embargo, la calidad de la vía generó muchas más críticas aún después de su reapertura ya que no se calificó su viaje como una alternativa cómoda y segura de transporte. Según Enrique Canudas, el *Ferrocarril de Morelos* se distinguió, desde la óptica de los críticos de la compañía, por sus “infectas galerías” hechas pasar por estaciones ferrocarrileras, además, sus trenes salían con retardo frente a los horarios programados y, a diferencia de los pasajeros de primera clase, los de segunda y tercera iban hacinados, de pie o colgados de los pasamanos. A esto se agregan las deficiencias técnicas que persistían para

---

<sup>170</sup> *La Voz de México*, vol. XII, núm. 150, 07/07/1881, p. 1.

<sup>171</sup> Resulta notable cómo este asunto acaparó por varios días la atención de la opinión pública nacional que, entre dimes y diretes, se manifestó en sendas notas periodísticas, columnas de opinión y la descarga de responsabilidades de Miguel Iglesias, ingeniero supervisor del proyecto por parte del Gobierno, y Amador Chimalpopoca, ingeniero de obra encargado de los tramos mexiquenses y altamente elogiado por Altamirano en los actos inaugurales de Cuautla. El alcance del accidente fue tal que incluso se escribieron poemas y guiones de teatro a títulos de, por ejemplo, *El desastre del ferrocarril de Morelos* o también, *La catástrofe del Puente Esconce*. Para profundizar este tema, véase: Clementina Díaz y de Ovando, *Un enigma de «Los Ceros»: Vicente Riva Palacio o Juan de Dios Peza*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1994, pp. 111 y ss.

<sup>172</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/472-1, ff. 1-2.

provocar accidentes y fallas del servicio, situación que no atrajo la atención ni de la Secretaría de Fomento ni la del director de línea, Delfín Sánchez Ramos.<sup>173</sup>

Con todo, las tareas de construcción siguieron su curso e inmediatamente apuntaron sus baterías hacia Yautepec, siguiente punto de entronque en la agenda de obra. Las labores iniciaron el 27 de junio de 1882 partiendo de la estación de *Cuautlixco* y desde su formación de vías en “Y” para hacer un tendido de 20 km —más breve en extensión en comparación a la sección primera— con la colaboración de 400 hombres, esto último según informó Carlos Pacheco, tres años más tarde y en su calidad de secretario de fomento.

La obra siguió ejecutándose a razón social del *Ferrocarril de Morelos* y la misma se terminó en menos de 10 meses a nombre del *Ferrocarril Interoceánico*. Fue el 13 de febrero de 1883 (fecha constitutiva de la firma mexicana interoceánica) cuando se notificó a la Secretaría de Fomento que ya estaban terminados los kilómetros 16 al 20 del tramo, por ello, la empresa solicitaba la subvención de \$40,000 correspondientes a la línea, así como la pronta inspección de la vía para ejercer de inmediato sus derechos de explotación. En los informes del inspector supervisor se daba cuenta de “once alineamientos rectos y diez curvas”. El kilómetro 16 se había instalado entre la hacienda de San Carlos y el río Yautepec, en cambio, los kilómetros del 18 al 20 surcaron los barrios aledaños al centro del distrito de Yautepec. Todo el tramo tenía un aceptable trabajo de terraplén y aunque hacían falta por construir varias obras de arte, no se expresó objeción para aprobarse la apertura del trecho ferroviario siempre y cuando se atendieran las observaciones del dictamen técnico.<sup>174</sup>

Con igual espíritu pero con menos exuberancia que la experimentada en Cuautla, en Yautepec también se hizo un acto oficial por la activación ferroviaria que ya estaba causando “un vivo entusiasmo a sus habitantes, habiéndose invitado a los ayuntamientos del distrito, que han cooperado por su parte [...] al mejor lucimiento de dicha inauguración”. Al evento acudió el gobernador Quaglia, quien fue acompañado por una comitiva de funcionarios y particulares para dar por inaugurado el tramo Cuautla-Yautepec el 2 de abril de 1883.<sup>175</sup>

---

<sup>173</sup> Enrique Sandoval Canudas, *Las venas de plata en la historia de México. Síntesis de Historia Económica. Siglo XIX*, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, Editorial Utopía, S. A. de C. V. México, 2005, t. III, pp. 1245-1246.

<sup>174</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/313-1, ff. 1-6.

<sup>175</sup> *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Morelos* (en adelante, y aludiendo también a todos los títulos de las publicaciones oficiales del estado de Morelos, POF), vol. XV, núm. 26, 19/04/1883, p. 4; POF, vol. XV, núm. 29, 01/05/1883, p. 3.

### 2.1.1.1. Manifestación geoespacial I

Una vez captado el cúmulo de intereses locales, regionales e interregionales que se derramaron sobre este primer servicio ferroviario del estado de Morelos, es preciso ahora detectar la manifestación geoespacial que de esa suma de voluntades se sintetizó en el canal de comunicación y transporte abierto desde el centro del país hasta *tierra caliente*, pero esto con especial énfasis en los 42 km de vía que penetraron hasta Cuautla y en los otros 20 km que se llevaron hasta Yautepec.

En términos de ocupación, el alzamiento de esa vía entrañó el emplome de un trazo, en principio llano y recto, que desde su punto de origen siguió el sentido del principal acceso de la metrópoli nacional: el camino de México-Veracruz. Atravesando ahí los vasos lacustres del centro del país, la ruta se hizo desviar en Ayotla para seguir por la llanura de aluvial que baja de las faldas occidentales del Iztaccíhuatl y el Popocatepetl. Es a partir de Ozumba y más específicamente en términos del pueblo de San Vicente Chimalhuacán que la ruta comenzó a adquirir una forma “embrollada”, y con la misma irregularidad zigzagueó entre los límites de las subcuencas de los ríos de Yautepec y de Cuautla para arribar al pueblo de Nepantla. La singularidad de este segmento de ruta deja entrever varios aspectos y problemas. Uno de ellos es el esfuerzo conjunto de cálculo y construcción que se llevó a cabo para tratar de franquear las dificultades del terreno que está contenido entre el campo volcánico del Ajusco-Chichinautzin y las laderas bajas del Popocatepetl. Los rodeos hechos de tal manera permitieron a los trenes transitar con pendientes de hasta 2.77% entre los pueblos de Ozumba (2345 msnm) y Nepantla (1973 msnm) pero a costa de un trazo enrevesado.<sup>176</sup>

En realidad, ese trazo intrincado suscribió la sinuosidad sur del Campo intervolcánico de Anáhuac y de la topografía de lomerío de basalto con cráteres que se distribuye también en la parte nororiental de Morelos. De hecho, esa fisonomía que continuó en la zona alta de Atlatlahucan parece apuntar al origen del nombre de la estación ferrocarrilera morelense de *Retorta*, esto por alusiones al trazo ‘retorcido’ que corrió sobre una pendiente de 2.70% en el rancho Alotepec y más adelante en la hacienda abandonada de San Diego Tepantongo,<sup>177</sup>

---

<sup>176</sup> Las cifras de pendiente mencionadas aquí y en lo sucesivo se recuperan de diversas ediciones de los horarios de trenes publicados por Ferrocarriles Nacionales de México.

<sup>177</sup> Así se registra el estado de esa propiedad en Pedro Estrada, *Nociones estadísticas del estado de Morelos. 1887*, presentación de Valentín López González, Cuadernos Históricos Morelenses, Cuernavaca, Morelos, México, 2000 (Fuentes Documentales del estado de Morelos), p. 31.

ambas áreas de propiedad privada localizadas también en el norte de Atlatlahucan y en cuya superficie de la señalada hacienda se hizo instalar la estación de *Cascada*, cuyo nombre aludía a un pequeño salto de agua local aledaño.

Con una pendiente que ya iba por debajo del 2.40%, los terraplenes se hicieron atravesar por San Miguel Tlaltetelco, primer pueblo de Morelos afectado en su geografía local de cuadro central por el diseño de una línea ferroviaria. La ruta siguió el tortuoso rodeo de un cerro localizado al oriente de Atlatlahucan y un trecho más al sur, el trazo comenzó a adquirir alineamientos un poco más rectos, esto se empieza a notar en la adyacencia de las capas geológicas de lahar con otras de basalto-andesita; curiosamente, todo esto tiene como punto de encuentro los contornos de la barranca de El Limón, es decir, en donde tuvo lugar el derrumbe del puente de *Esconce* (véase: Mapa 11).

Desde tal punto, la ruta siguió su marcha no sin antes tocar terrenos de pequeña propiedad privada, como los del pueblo de Atlatlahucan, o sobre los que eventualmente ejerció derechos de posesión Ignacio Bello, un residente de la zona con alta influencia política local. Los terraplenes alcanzaron a la hacienda de aguardiente de Nexpa, y en los límites de ésta con un conjunto privado del distrito de Cuautla se estableció la estación de *Yecapixtla*. Después de varios vuelcos hechos sobre el camino México-Cuautla, el riel ya descendía sobre los terrenos del Plan de Amilpas con una pendiente de 2.23% (véase: Perfil 3). Con ese alivio y corriendo paralelo al río Cuautla el camino de hierro tocó pequeñas propiedades privadas, el extremo oriental de la hacienda de Casasano, la estación de Cuautlixco, las afueras de la hacienda de Santa Inés para culminar en el ex convento de San Diego y seguir por el ramal de Coahuixtla que, por cierto, operó ilegalmente hasta 1889, cuando se regularizó su uso.<sup>178</sup>

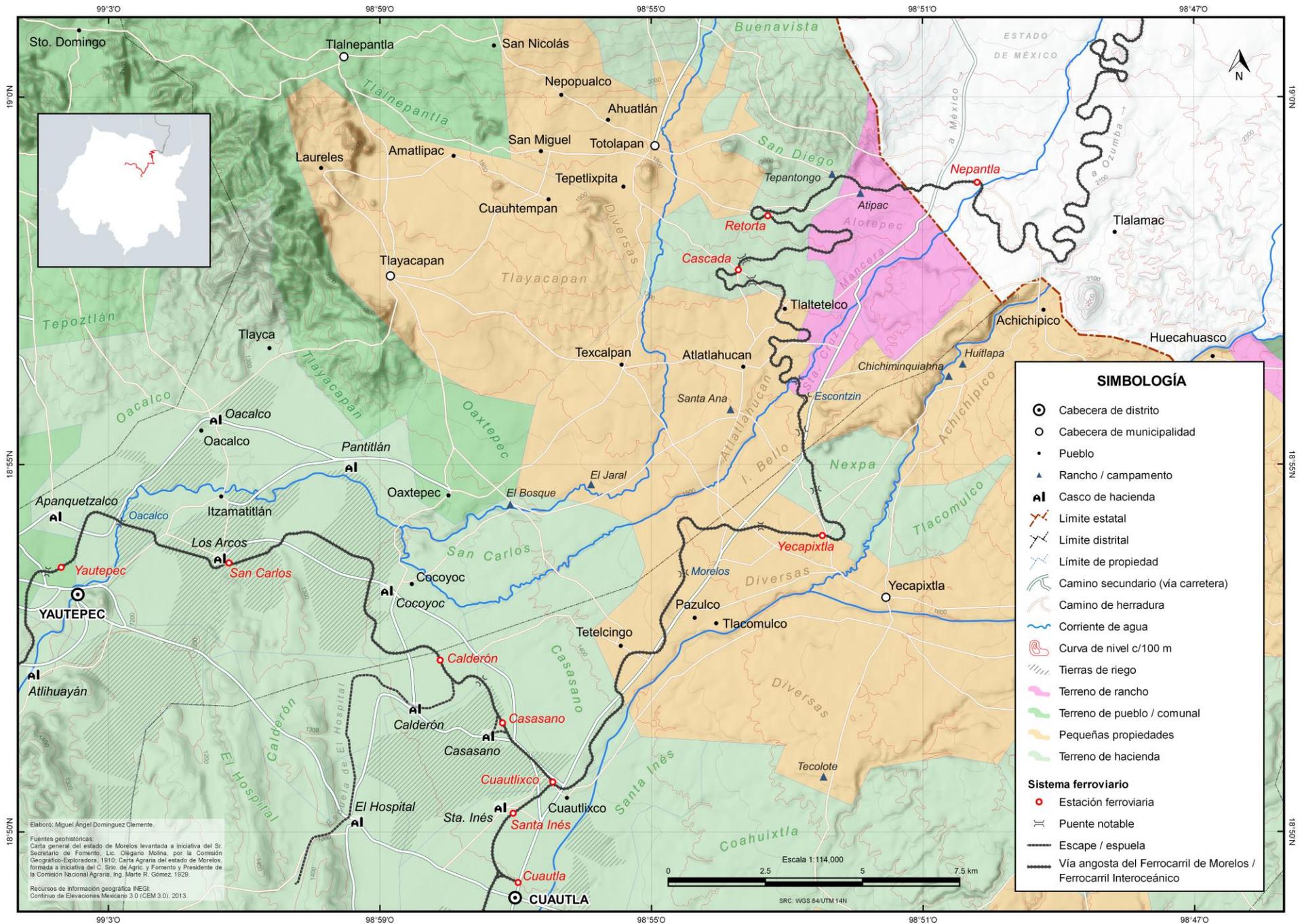
Con excepción de las habituales erosiones de suelos o la remoción de las rocas sueltas típicas de los terrenos de llanura de la Subregión de Cuautla, no parece que estos 42 km de vía hayan impactado de más la estructura de la zona ni tampoco su cobertura vegetal, salvo la de los bosques de Totolapan y de Tlayacapan cuyas maderas se talaron en demasía para la fabricación de durmientes. Por lo demás, Alfonso Luis Velasco comentó que el ferrocarril “después de faldear la Sierra Nevada, pasa cerca de Atlatlahucan, y en seguida desciende por un terreno algo accidentado, pelón y triste, luego atraviesa lomeríos estériles”.<sup>179</sup>

---

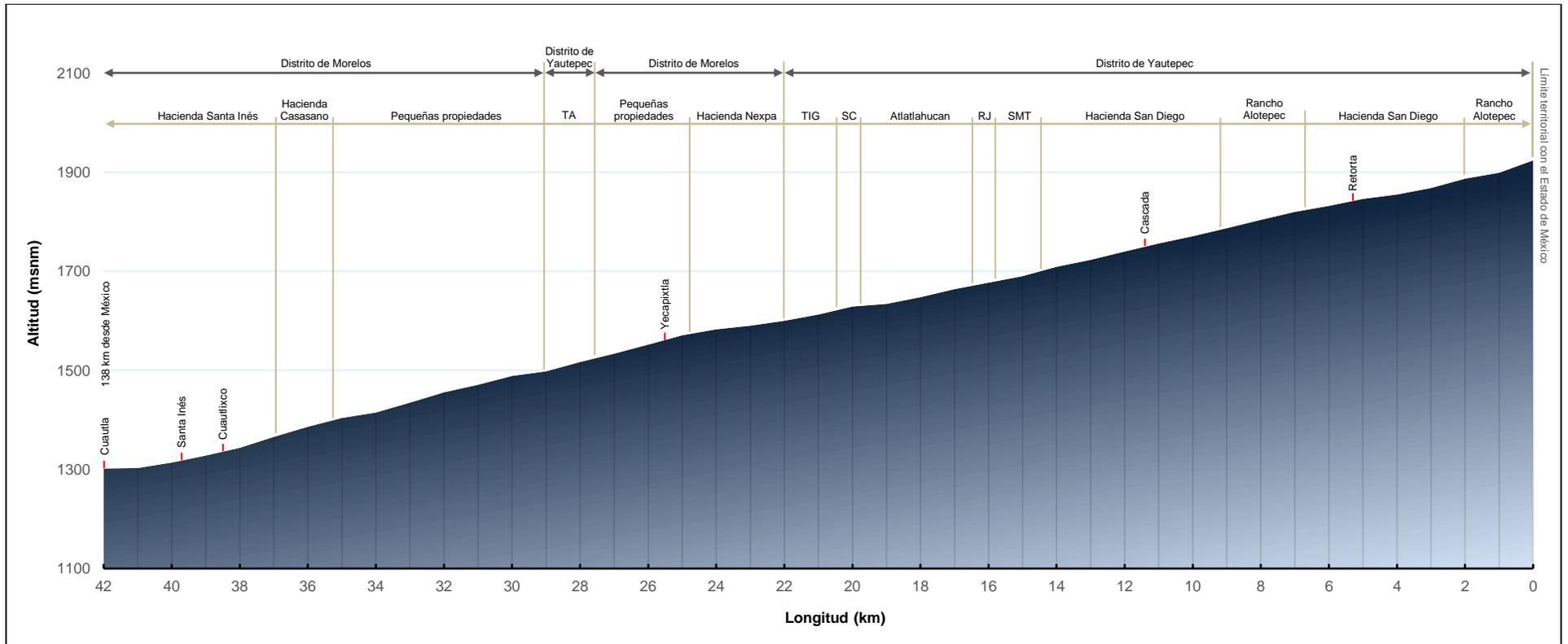
<sup>178</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/469-1, f. 17.

<sup>179</sup> Alfonso Luis Velasco, “Geografía y estadística del estado de Morelos”, en *Geografía y estadística de la República mexicana*, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, México, 1890, t. VII, p. 122.

Mapa 11. Conexión ferroviaria Nepantla-Retorta-Cuautla-Yautepec



### Perfil 3. Tramo Retorta-Cuautla



Fuente: Elaboración propia con base al procesamiento en SIG de los recursos citados en el Mapa 11.

Claves:

SMT: San Miguel Tlaltetlco; RJ: Rancho El Jagüeycillo; SC: Rancho de Santa Cruz; TIG: Terrenos de Ignacio Bello; TA: Terrenos de Atlalahucan.

A diferencia del anterior, el tramo de Cuautlixco-Yautepec corrió sobre terrenos más abiertos —propios del Plan de Amilpas— tendidos aproximadamente entre los 1300 y los 1200 msnm (véase: Perfil 4) generándose así pendientes de máximo 1.92%. Por los alrededores de Cocoyoc, el terraplén comenzó a seguir las cotas paralelas del río Yautepec, y esta será, en lo sucesivo, una característica del siguiente avance de obra llevado hasta Jojutla. En su marcha por este sector y antes de culminar en el centro de distrito, el emparrillado cruzó por encima de algunos caminos secundarios y a la par, surcó varios polígonos de tierras de riego pertenecientes a las haciendas de Casasano y de San Carlos.

La articulación de este par de ejes ferroviarios redundó positivamente en la geografía económica azucarera de la *Región*, sobre todo en la de la Subregión de Cuautla acotada por los distritos de Yautepec y de Morelos, innegable desventaja económica y de transporte para los hacendados de Cuernavaca y Tetecala. Por la cercanía a los rieles construidos en esta primera etapa, las que mayor provecho sacaron del sistema de angosta sin duda fueron las haciendas de Coahuixtla, Santa Inés, Casasano, Calderón y San Carlos. También algunas vecinas como las de Atlihuayán, Tenango o Santa Clara alcanzaron ventajas de la línea. Algunas, de hecho, construyeron sus propios escapes desde sus edificios principales hasta el paso del riel. Así ocurriría a la postre en la de Oacalco, en la cual se armó un escape desde su casco hasta el cruce del riel con el río Yautepec, y esto también fue sintomático de la finca de El Hospital que para antes de 1908 ya contaba con un escape de aproximadamente 8 km para comunicar a su edificio principal con la estación de *Calderón*.

Desde luego, el trazo de ambas líneas no afectó en el mismo nivel a los polígonos de ocupación antrópica regionales. En lo que hace al tramo Retorta-Cuautla, se observa que la hacienda de San Diego Tepantongo absorbió casi el 25% del acumulado de rieles, es decir, poco más de 10 km de línea, esto por lo redundante de las curvas ahí formadas. Le siguieron a ella las pequeñas propiedades con cerca de 9 km, los 6.5 km de vía puestos en los terrenos de Atlatlahucan y la Hacienda de Santa Inés que sostuvo unos 5 km de línea de rodamiento. Para el caso del eje Cuautlixco-Yautepec, la mayor afectación por derecho de vía se generó en la hacienda de San Carlos con poco más de 9 km que representaron casi un 50% del trecho. La propiedad particular y urbana cedieron unos 13 km, en tanto, las haciendas de Calderón y de Casasano proporcionaron cada una aproximadamente 12 km, y la de Santa Inés sostuvo para este tramo otros 7 km de franja de paso.

### 2.1.2. El engarce con el Ferrocarril Interoceánico

Una vez que se concluyó el tramo hacia Yautepec tuvieron que pasar cinco años para seguir con los trabajos de alzamiento de rieles con dirección al Amacuzac, pero tal esfuerzo se haría bajo el auspicio de la compañía del *Ferrocarril Interoceánico* en cuyo sistema ya figuraba la línea del *Morelos* como propiedad del capital inglés, esto por empeño del ya señalado Delfín Sánchez quien comenzó a empujar una amplia estrategia de negocios —por no decir que de intereses creados— para monopolizar los derechos de una troncal de comunicación interoceánica, ello incluso mucho antes de darse por activado el servicio del ferrocarril que él mismo estaba construyendo por encargo de Mendoza Cortina.

Considerando de nuevo como antecedente la línea de reconstrucción empresarial de Crespo sostenida con el análisis de 1922 del ingeniero Federico Ibarra, hay que llevar una atención inicial a la figura del ex gobernador de Morelos y secretario de fomento de Manuel González. Y es que todo apunta a que la celeridad con la que se condujo Pacheco para sacar a flote proyectos potencialmente constitutivos o torales de comunicación interoceánica respondía, en el fondo, a su interés personal de articular y encarecer una línea que pudiera vender al capital británico que, en el contexto del segundo empuje de fomento ferroviario porfirista, ya se mostraba con ánimo de invertir en un empresa de esa añeja envergadura. Atisbos de tal pretensión se advierten con la concesión federal obtenida el 27 de noviembre de 1880 por el gobernador Carlos Quaglia —en realidad, “un *hombre de paja* de Pacheco”— para enlazar a la línea de angosta todavía inconclusa del *Ferrocarril de Morelos* con el sistema de vía ancha del *Ferrocarril México-Veracruz*.<sup>180</sup>

La segunda pero todavía más importante atención se debe colocar en el hombre de confianza del potentado de Coahuixtla, a la vez superintendente y accionista de la línea de Cuautla y también biólogo español, Delfín Sánchez; esto por sus márgenes de maniobra y por sus intereses dinámicos en el negocio porfiriano ferrocarrilero que le permitieron, en menos de dos semanas contadas desde la fecha de su expedición, obtener el 11 de diciembre de 1880 los derechos del contrato recién adquirido por el gobernador Quaglia para construir una línea de enlace entre los ferrocarriles señalados y que se conocería después como *Ferrocarril de Irolo a Los Reyes*.

---

<sup>180</sup> Horacio Crespo, *Modernización...*, *op. cit.*, p. 277. Antes de su llegada a la Secretaría de Fomento, Pacheco se separó de la gubernatura de Morelos para encabezar la Secretaría de Guerra de Díaz y después, por pocos meses, se hizo cargo políticamente del Distrito Federal.

Unos meses más tarde, en febrero de 1881, Sánchez se apoderó del compromiso de construcción emitido el 8 de julio de 1880 en favor del estado de Guerrero para habilitar y explotar un camino de hierro que habría de tenderse entre la capital del país y el puerto de Acapulco.<sup>181</sup> Este se llamaría, naturalmente, *Ferrocarril de México a Acapulco*. El desarrollo de este proyecto tuvo avances menos que acotados que se redujeron a un reconocimiento de terrenos y otras actividades ejecutadas entre abril y mayo del mismo año de 1881 en términos del puerto acapulqueño, para lo cual se buscó hacer una inauguración de obra con el gobernador del estado de Guerrero y el presidente de la República.<sup>182</sup> Al final, los trabajos se interrumpieron al poco tiempo “por falta de elementos”, lo que derivó en una solicitud de prórrogas y sanciones a la compañía que se pactaron en una reforma de concesión hecha en abril de 1882.

Caso contrario revistió la línea de enlace entre el *Morelos* y *El Mexicano*. Con las bases de la concesión del 11 de diciembre de 1880, Delfín Sánchez hizo conectar la línea de México-Cuautla a través de su estación de *Los Reyes* con el riel de México-Veracruz en su paso por la estación hidalguense de *Irolo*. Por supuesto, el montaje de vía comenzó en *Los Reyes*, quedando terminados los primeros cinco kilómetros en abril de 1881. El 29 de octubre se le acreditó a Sánchez el carácter de concesionario y representante de la compañía del *Ferrocarril de Irolo a Los Reyes*,<sup>183</sup> y en el mes entrante de noviembre se terminó el kilómetro 22 que llegaba entonces a la entrada de Texcoco. Finalmente, todo el eje de enlace de 81 km culminado en Irolo se entregó el último día de 1882; con este riel se aseguró otra salida atlántica para los productos azucareros morelenses, sin embargo, la incompatibilidad de la vía estrecha del *Morelos* respecto al escantillón de *El Mexicano* hizo obligado una operación rutinaria de traspaso entre trenes.

Para el 21 de enero de 1882 el concesionario Francisco Arteaga, personaje del círculo de Sánchez, logró hacerse de un contrato para construir un circuito de ferrocarril que partiendo de *Irolo*, pasara por el estado de Puebla a través de su capital para después tocar sus localidades sureñas de Izúcar de Matamoros y Chietla y terminar entroncando con un punto de la línea férrea de Cuautla. Inmersos en un clima de especulación ferroviaria, Delfín Sánchez no tardó en comprar esa concesión, esto ocurrió el 21 de febrero del mismo año y

---

<sup>181</sup> Francisco R., Calderón, “Capítulo V. Los ferrocarriles”..., *op. cit.*, p. 531.

<sup>182</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/357-1.

<sup>183</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/111-1.

con ello se iniciaron los trabajos de construcción desde la estación de *Irolo* para producir un primer avance de obra de 15 km a finales de 1882. A lo sumo, esa concesionaria se conocería como *Ferrocarril de México a Irolo, Puebla e Izúcar de Matamoros*.

En el avance del segundo semestre de 1882, el poder de Sánchez Ramos se apuntalaría todavía más en esta creciente trama de intereses ferroviarios.<sup>184</sup> Según lo comentado por Crespo, a pesar de que Mendoza Cortina se mantenía con una amplia capacidad de control como accionista y ejecutivo dentro de la Compañía del *Ferrocarril de Morelos*, el 2 de septiembre de 1882 decidió traspasar su contrato empresarial al hombre de sus confianzas, Delfín, esto explicado probablemente “por haberse terminado el tramo hasta Cuautla que era lo que realmente interesaba al hacendado de Coahuixtla”.<sup>185</sup>

El segundo clímax de poder experimentado por Sánchez se presentó en el mes siguiente. En palabras de Calderón, “Delfín comprendió muy pronto que los trazos de las líneas de Morelos y Guerrero tenían que ser muy próximos y paralelos, con el consecuente encarecimiento de la construcción”, esa es la razón de fondo por la que Sánchez se sirvió a operar la rápida obtención de dos nuevas concesiones. La primera, con fecha de 10 de octubre de 1882, amparó la sustitución de la línea hacia el Amacuzac —que por principio reservado de contrato primitivo debía llevarse desde Cuernavaca y a partir de Cuautla— por otra que partiendo precisamente de Cuernavaca se dirigiera a Toluca para entroncar con el sistema del *Nacional Mexicano*. La otra concesión obtenida el 19 de octubre de 1882 cerró una parte del objetivo interoceánico ya que con ella se aseguró la fusión de las líneas del *Ferrocarril de Morelos*, del *Ferrocarril de México a Acapulco*, y del *Ferrocarril de México a Irolo, Puebla e Izúcar de Matamoros* en una sola firma ferroviaria denominada *Ferrocarriles Unidos de Morelos, Irolo y Acapulco*.<sup>186</sup>

De acuerdo con lo versionado por Crespo a partir de la *Memoria* presentada por Pacheco al Congreso de la Unión en 1885, esa consolidación de compañías ejecutada por Sánchez se habría realizado bajo el título de la “Compañía Nacional Interoceánica”, y en su directorio figuraron personajes del ámbito porfirista, hacendados azucareros del estado de Morelos y familiares del propio Delfín Sánchez (véase: Cuadro 2).

---

<sup>184</sup> En ese año, Delfín Sánchez ya no figuraba como superintendente del *Ferrocarril de Morelos*, en su lugar, se hizo un nombramiento en favor de Eduardo Jackson. *Cfr.* AGN, SCOP, FFCC, 9/110-1.

<sup>185</sup> Horacio Crespo, *Modernización...*, *op. cit.*, p. 278.

<sup>186</sup> Francisco R., Calderón, “Capítulo V. Los ferrocarriles”..., *op. cit.*, p. 532.

**Cuadro 2. Directorio de la Compañía Nacional Interoceánica**

Integrante	Respaldo de propiedad/económico/político/familiar
Delfín Sánchez	Concesionario
Manuel Romero Rubio	Suegro y ex secretario de gobernación de Porfirio Díaz
Romualdo Pasquel	Hacendado de Morelos
Ignacio de la Torre y Mier	Primer tesorero del <i>Ferrocarril de Morelos</i> , yerno de Porfirio Díaz y dueño de la Hacienda de Tenextepango
Ramón Fernández	Dueño de la Hacienda de Temixco
José Sánchez Ramos	Hermano de Delfín, amigo de Porfirio Díaz, con intereses en la industria papelera

Fuente: Elaboración propia con base a Horacio Crespo, *Modernización...*, *op. cit.*, p. 279.

La otra parte del proyecto de la ruta interoceánica lo aportaron las líneas que se estaban articulando en Veracruz. Retomando de nuevo a Calderón, hay que señalar primeramente a Ramón Zangronis, concesionario del *Ferrocarril de Jalapa a San Andrés Chalchicomula*, a quien el 10 de enero de 1881 y previa solicitud se le autorizó construir una línea férrea entre Jalapa y Veracruz; sin embargo se observó que el alcance de ese sistema sólo tendría un impacto de escala muy local. Con el fin de enlazar esos trechos ferroviarios con otra línea y explorar el anhelo interoceánico con miras hacia Acapulco, la empresa representada por Francisco M. Prida adquirió un contrato con fecha de 27 de junio de 1881 para montar una línea que partiendo de Chalchicomula, encontrara al ferrocarril morelense en Texcoco o en Ayotla. Para el 21 de noviembre de 1881 estas tres concesiones se refundieron para formar la empresa del *Ferrocarril Nacional Interoceánico*. Por último, esta compañía se fusionó, por contrato del 13 de febrero de 1883, con la firma de los *Ferrocarriles Unidos de Morelos, Irolo y Acapulco* para así finalmente constituir a la Compañía del *Ferrocarril Interoceánico de Acapulco, Morelos, México, Irolo y Veracruz*.<sup>187</sup>

---

<sup>187</sup> *Id.*

Mientras en territorio mexicano se estaba ordenando esta concentración de intereses ferrocarrileros, del otro lado del Atlántico, comenta Crespo, se estaba ejecutando la otra parte de la operación. Para 1880 ya estaba formada en Londres la denominada *Interoceanic Railway of Mexico (Acapulco to Veracruz), Limited*. En un maratón de negociaciones en las que no fue extraña la figura de Pacheco, el consorcio británico consumó el 5 de mayo de 1888 la compra de todas las líneas y concesiones retenidas por Delfín Sánchez y su grupo por la cantidad de &800,000 libras esterlinas, es decir, un equivalente aproximado a los cuatro millones de pesos mexicanos, pagaderos en &300,000 libras en efectivo sumadas a un medio millón de acciones remitidas en favor de los potentados mexicanos. Para dimensionar la magnitud de la maniobra ejecutada por los acaparadores mexicanos encabezados por Sánchez, baste sumar los \$2,856,398 erogados como subsidios federales a los \$70,000 desglosados también como subsidio del estado de Morelos. A simple vista, se advierte que más de la mitad del valor real de los ferrocarriles vendidos a la franquicia londinense fueron sufragados por los erarios federal y estatal, y en menos de diez años de haberse hecho tal inversión pública, el inventario ferroviario se liquidaba como propiedad privada: “el manejo y tráfico de influencias iniciado con el Ferrocarril de Morelos no podría haber sido mayor, ni la falta de escrúpulos llegar a un grado más escandaloso”. Pasados tres lustros la empresa padecería, ya se ha señalado, un grave quebranto económico y una aguda sobrecapitalización que la obligó a subastar sus deudas, entrando a su rescate el Estado mexicano para al mismo tiempo cercar los intereses estadounidenses del *Ferrocarril Nacional* que deseaba adquirir esa línea. Finalmente, el 12 de noviembre de 1903 el Estado adquirió el paquete mayoritario de la firma inglesa dándose así, concluye Crespo, el remate de “una historia bochornosa”.<sup>188</sup>

Estando ya establecida la figura inglesa del *Interoceanico*, los trabajos que quedaron pendientes en Yau-tepec se reanudaron en junio de 1888, es decir, un mes después de haberse realizado la operación de compraventa en Londres.<sup>189</sup> Para febrero de 1890 se tenían consolidados los 35.5 kilómetros de vía herrada que partiendo de Yau-tepec llegaban ya hasta el paradero de Tlaquiltenango. El 30 de agosto se daba cuenta de que los rieles ya habían arribado a la zona de Jojutla, acumulándose así un total hasta ahí de 59.5 km desde Cuautla. En su informe, el inspector comentó que dado el mismo valle que no aportaba interrupciones

---

<sup>188</sup> Horacio Crespo, *Modernización...*, *op. cit.*, p. 279-280.

<sup>189</sup> El traspaso en favor de la compañía inglesa en AGN, SCOP, FFCC, 9/504-1.

entre los puntos examinados entre Tlaquiltenango y Jojutla, el trazo satisfacía “tanto en su alineamiento como en su perfil a excelentes condiciones técnicas”. Los terraplenes eran de poca altura y el embastrado se efectuó de forma provisional con el “material arcilloso encontrado al lado de la vía”. La estación se construía con materiales pétreos y perecederos de madera, y aunque también eran temporales las siete obras de alcantarillado ahí colocadas, podían soportar el paso de trenes, los cuales, desde Tlaltizapán hasta Tlaquiltenango, ya corrían a una velocidad inferior a los 20 kilómetros por hora. Finalmente, considerando que ya estaban colocadas las estructuras permanentes de puentes y alcantarillas en el tramo de Yautepec-Tlaquiltenango, el inspector recomendó que se sustituyeran las obras provisionales de Jojutla y que además se reemplazara el balastro con otro material de calidad.<sup>190</sup>

Para el 27 de septiembre de 1890 ya se encontraba activo el servicio en el tramo de Yautepec-Jojutla. Al previo acto inaugural acudieron el secretario de fomento Carlos Pacheco y Jesús H. Preciado en su calidad de gobernador del estado de Morelos. En una sentida intervención hecha en ese evento por parte del diputado José Casarín se urgió a los contratistas llevar los beneficios del riel a la capital morelense; a ello respondió Delfín Sánchez, entonces también accionista de la compañía inglesa, que las vías de un tren estarían arribando a Cuernavaca a inicios de 1891,<sup>191</sup> compromiso de obra que en los hechos no se consumó en esa fecha ni mucho menos a través de la compañía del *Interoceánico*.

Según se registró en la *reseña histórica* formada en 1892 por la SCOP —apenas a un año de su constitución— la línea total del sistema ferroviario que se extendía entre Veracruz y Jojutla sumaba una longitud de 741.8 km. De dicho acumulado, 103 km de vía estaban en su mayoría encadenados entre los márgenes del estado de Morelos en razón de la sección de Nepantla y Jojutla; éste último destino morelense se separaba de Amecameca 128.2 km y de aquí hasta México había una distancia de 67.2 km. Con respecto a la ruta que atravesaba por la Subregión de Cuautla, se dejó señalado que

El tramo de México a Jojutla tiene también condiciones muy favorables, porque sus cosechas de tierra caliente, además del consumo que tienen en la Capital de México, se transportan de esta ciudad con ventaja al interior del país, siendo frecuente el que se lleven hasta los Estados fronterizos del Norte, y en el descenso se fleta carga de efectos de tierra fría e industriales:

---

<sup>190</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/322-1, ff. 3-9.

<sup>191</sup> Horacio Crespo, *Modernización...*, *op. cit.*, p. 281, *infra*.

tiene además la expectativa del transporte de minerales y metales, que debe ser una carga de importancia luego que el espíritu de empresas mineras se desarrolle en esa región, que encierra tantas riquezas minerales.<sup>192</sup>

En términos de la generalidad del sistema, se expresó que la inclinación máxima de la línea rondaba en el 2.5%, que el radio mínimo de las curvas era de 80 m. y que los terraplenes se construían con los materiales aledaños sobre los que se proyectaba dispersar un balasto de tezontle. También se dejó dicho que esa ruta de un solo carril empleaba rieles de acero con un peso de 40 libras por yarda montados sobre durmientes de madera y los menos de acero. Los durmientes de ocote se estaban reemplazando por otros de encino para unificar el patrón en toda la Mesa central, por otro lado, en las tierras bajas y costas, se emplearon algunos durmientes de acero y otros más de maderas tan duras como el zapote.<sup>193</sup>

La siguiente etapa de construcción que se efectuó desde Jojutla y hasta los alrededores del Amacuzac se completó en diciembre de 1893 con un primer trecho de camino encadenado con 10 km de vía, y el día 19 de ese mismo mes la empresa reportó un notable avance en “las obras de vía permanente de los restantes doce kilómetros” que se construían desde las orillas del río Amacuzac hasta el centro de Jojutla. En su peritaje, se dio cuenta de un trabajo mediano de vía en los primeros 5 km aledaños a Jojutla, esto por lo “falso” del terreno, a lo que contrastaron los otros 5 km que surcaban una superficie que se prestaba “más a la consolidación de las obras”. Los kilómetros restantes del 11 hasta el 19.5 se calificaron como un mejor trabajo al que sólo le faltaban unas cuantas labores de herraje de vía y una dispersión del balastre. Una vez atendidas algunas recomendaciones, la SCOP dio su visto bueno para el primer segmento de 10 km el 11 de enero de 1894, en tanto, los kilómetros de vía restante finalmente fueron reportados por la compañía como terminados hasta la zona de Puente de Ixtla el 3 de marzo de 1894, pero en este caso, no se contaba con alguna estación terminal, esa es la razón por la que el representante de la empresa solicitó la subvención requerida o al

---

<sup>192</sup> Secretaría de Obras Públicas, *Ferrocarriles de México: reseña histórica...*, op. cit., t. 2, p. 72. Un mapa de 1884 con título de “F.C. Interoceánico de Acapulco a Veracruz” parece ensayar esta posibilidad de transporte minero ya que emplazó el trazo ferroviario hacia Tilzapotla, una localidad morelense de cierto interés geológico y contigua a la zona mineral de Huautla. Ciertamente, ese no fue el trazo definitivo que se construyó al sur de Jojutla pero el mapa resulta ilustrativo en ese sentido y también para observar una de las primeras propuestas de línea que se pretendía llevar hasta Acapulco. Cfr. MMOyB, COyB, 2245-OYB-7261-A.

<sup>193</sup> *Ibid.*, p. 70-71.

menos parte de ella para comenzar a levantar el edificio ferroviario y otro más de nombre *San José* localizada en el polígono de la hacienda del mismo nombre.<sup>194</sup>

Con los rieles acercados al Amacuzac todo parecía apuntar a un próximo cruzamiento por los macizos de Buenavista o de Ocotlán para abrir el camino del Pacífico que daría sentido al nombre del *Interoceánico*, pero lo cierto es que esa idea ya estaba descartada desde que se traspasó el sistema al capital inglés. A los pocos días de haberse efectuado la operación de venta —lo explica Calderón— se hicieron circular los programas de suscripción a las acciones preferentes y obligaciones hipotecarias de la franquicia ferrocarrilera. En esos escritos se hizo notar al público que el fin último de esa emisión era reunir los fondos necesarios para concluir los tramos de México-Veracruz y el de Yautepec-Amacuzac, pero al mismo tiempo se advertía que la conexión con Acapulco quedaba sólo como una opción que en caso de querer retomarse, se necesitaría de una ampliación de capital. De esta forma pudo el *Interoceánico* sufragar la agenda de trabajo para terminar esos dos tramos, y es en el desarrollo de tales obras que se le presentaron a la compañía otras oportunidades para poder llegar al Pacífico.

El 27 de julio de 1891—continúa Calderón— fue comprada desde Londres un ferrocarril de 84 km (después se redujo a 76 km) que comunicaba al centro de Puebla con Izúcar, esto por un monto de &200,000 libras pagaderas en acciones comunes de la compañía. Dicha adquisición, sentenció el presidente de la empresa, se basaba en la renuncia a la idea de hacer avanzar la línea férrea a través del tramo del Amacuzac y preferir, en cambio, consumir esa meta por el lado de Izúcar ya que ofrece mejores condiciones de acceso al Pacífico. Después de una refundición de esos derechos con otra concesión fue que el 22 de abril de 1891 se obtuvo un contrato único que nuevamente se reformó el 12 de junio de 1893 por tema de ampliación de plazos de construcción hasta entonces convenidos. De tal suerte resultó que en 1894 se completara un tramo de vía entre Izúcar y Tlancualpican, una localidad situada en la orilla del río Nexapa y cercana al extremo suroriental de Morelos. En esencia, se proyectó que desde ese punto saliera la línea con destino al Pacífico, pero el tramo nunca se levantó y el 31 de diciembre de 1895 se refundió la parte no construida en el contrato del *Ferrocarril de México a Cuernavaca y el Pacífico*.<sup>195</sup>

---

<sup>194</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/321-1, ff. 4-16.

<sup>195</sup> Francisco R., Calderón, “Capítulo V. Los ferrocarriles” ..., *op. cit.*, p. 553.

Desde esa zona limítrofe en la que cruza la bajada del río Nexapa se introdujo el otro segmento de rieles aportados por el *Interoceánico* para cerrar la cobertura de la Subregión de Cuautla. Con el amparo de la concesión ya reformada y obtenida el 28 de marzo de 1898, el encadenamiento de vía para comunicar al Plan de Amilpas con el Valle de Izúcar se comenzó a perpetrar como proyecto de conexión de los ramales de Morelos y Matamoros que respectivamente aludían a los distritos políticos con capital en Cuautla e Izúcar. Para el 1 de marzo de 1899 estaban reconocidos los terrenos y los 67 km de la línea de incrustación de rieles que partía del tramo Matamoros-Tlancualpican desde la estación cercana al ingenio de Atencingo en Chietla, Puebla.<sup>196</sup>

La construcción inició hasta el 13 de abril de 1899, sin embargo, el levantamiento de línea se comenzó a afectar pasado un año por diversos contratiempos. El primero de ellos fue la suspensión de labores dado el desabastecimiento de materiales de construcción que padeció la filial del *Interoceánico* denominada *Ferrocarril de Cuautla a Chietla* en el primer trimestre de 1900, un apuro que, por cierto, sufrieron varias empresas en el mismo periodo por la alta demanda de insumos de edificación ferroviaria. Ante la imposibilidad de atender la cláusula del contrato de 1898 en la que se obligó al consorcio entregar los primeros 15 km en dos años a lo sumo, el 22 de marzo de 1900 la empresa solicitó una prórroga tomando como base de justificación todas esas atenuantes a las que se sumaron también la falta de trabajadores y lo laborioso que estaba resultando implantar el trazo en un suelo tan accidentado y de tan dura estructura. Al tomar nota del asunto y reconociendo esa generalidad de escasez de materiales de fabricación, a finales de ese mes de marzo se le dio a la empresa una prórroga de seis meses para terminar ese trecho incompleto de vía.<sup>197</sup>

Los trabajos se reanudaron al tenerse los materiales, pero al poco tiempo se volvieron a interrumpir por la constante de la “escasez de brazos” y por los estragos que dejaron las lluvias de temporada. Al respecto, se notificó que las anormales precipitaciones dejaron dañadas las terracerías apenas formadas y que el factor de peso que impidió seguir con el montaje del camino fueron las altas crecidas de agua que surcaban a través de la barranca de El Muerto, límite territorial consensuado entre Puebla y Morelos. De esto dependía completar los 15 km de vía —que ya debían penetrar en el distrito de Jonacatepec— pero los fuertes

---

<sup>196</sup> MMOyB, COyB, 2737-OYB-7249-A; CG: 9307-CGE-7249-A-001; 9307-CGE-7249-A-002.

<sup>197</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/356-1, ff. 6-10.

torrentes alimentados por la incipiente temporada de lluvias impedían colocar los cimientos, los machones y los estribos de mampostería del Puente de “Paso del Muerto”.<sup>198</sup> La falta de fuerza de trabajo derivó de la misma temporada de lluvias ya que, según informó la empresa a través de lo verificado por los jefes políticos de Chietla y Morelos, en la zona se produjo “una enfermedad de fiebre palúdica que obligó a los trabajadores a abandonar las obras, a consecuencia de lo cual se suspendieron los trabajos”, así lo constató Agustín Muñoz de Cote, encargado político sustituto del distrito de Morelos. Por lo anterior, la empresa solicitó a finales de septiembre de 1900 una nueva prórroga, la cual concedió la SCOP por otros seis meses y en calidad de última ampliación de plazo con fecha límite de entrega de obra fijada para el 15 de abril de 1901.<sup>199</sup> Los poco más de 56 km de vías complementarias instaladas en Cuautla se alzaron con más agilidad —cruzando las amplias barrancas del distrito de Jonacatepec— de tal suerte que para 1903 ya se encontraban habilitados los rieles para servir el transporte de esta zona compartida y azucarera de *tierra caliente*.

#### **2.1.2.1. Manifestación geoespacial II**

El herraje de vía que se hizo para el tramo de Yautepec-Jojutla fue montado, en contraste con el pasado por *Retorta*, sobre una ruta más recta, en una diferencia de alturas entre extremos que descendía aproximadamente de los 1,200 msnm del valle de Yautepec hasta la zona deprimida del centro de Jojutla estimada en 900 msnm. En el mismo descenso se mantuvo la línea férrea siguiendo el lado occidental del río Yautepec (véase: Mapa 12) y sin efectuar grandes pasos accidentados, salvo en el que se hizo en el viaducto de *Barranca honda*.

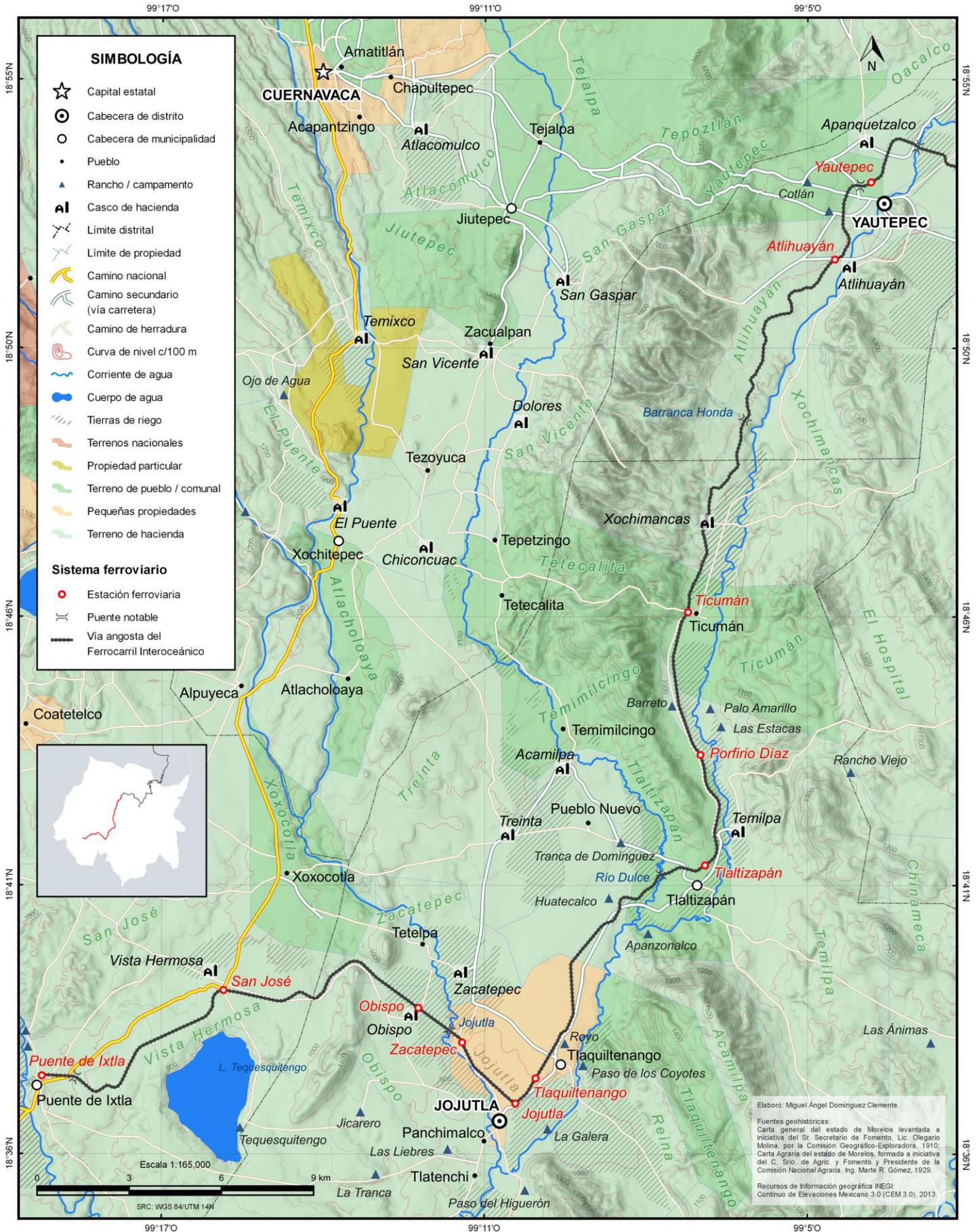
La relativa rectitud de su trazo se explica por la fisonomía de la Depresión de Tlaltizapán constituida por un valle de laderas tendidas con lomerío que descansan al pie del sistema orográfico de Montenegro y que culmina a la altura de Tlaltizapán, justo el punto en donde coinciden la Cañada de Cuernavaca y el Plan de Amilpas. Para llegar hasta ese punto la línea se empalmó sobre una pendiente de 1.91% en Yautepec, de 2,51% en la hacienda de Xochimancas y hasta un 2.23% en Tlaltizapán. Su marcha siguió por la llanura de aluvial con lomerío que descendía desde el sur de Cuernavaca y en la que se forma, en la zona de Jojutla, la sección de terrenos más baja del sistema ferroviario de la *Región*.

---

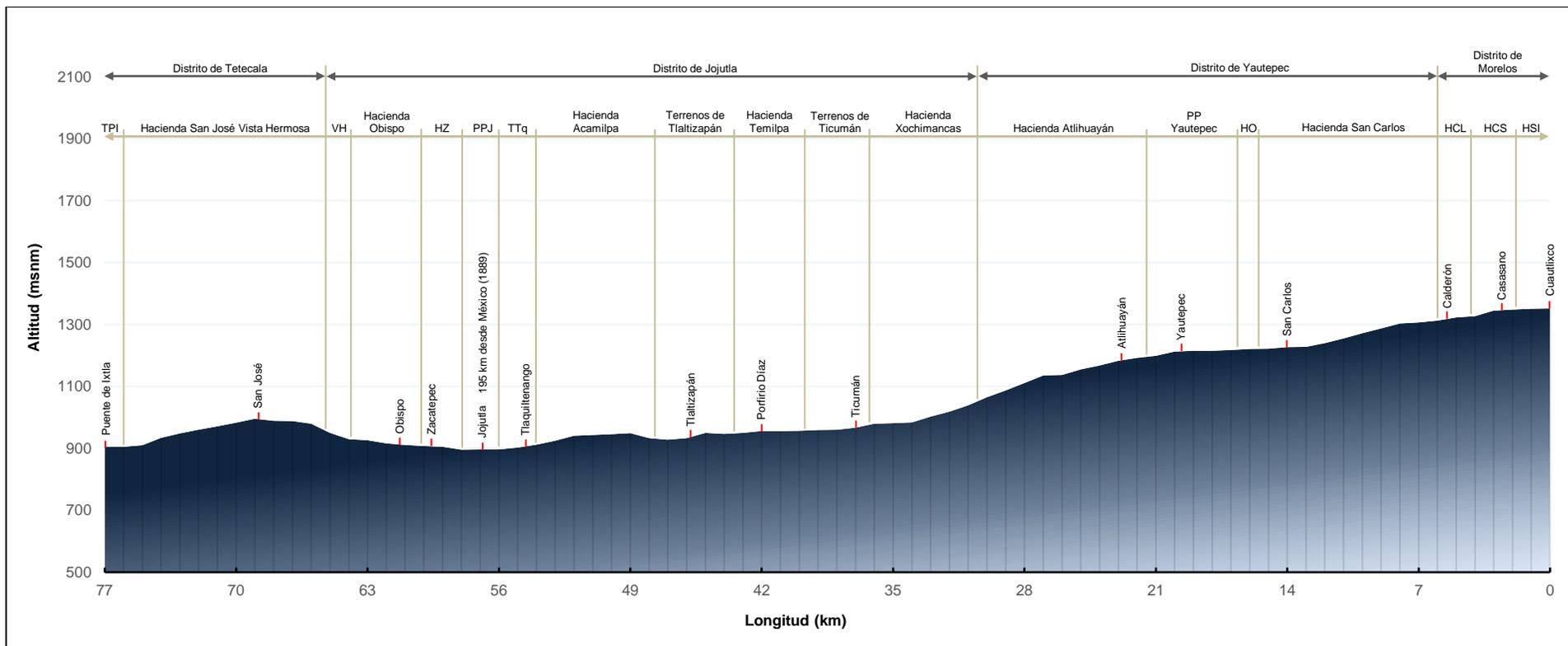
<sup>198</sup> Las especificaciones de esta estructura en AGN, SCOP, FFCC, 9/74-1, ff. 3-6.

<sup>199</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/356-1, ff. 14-22.

Mapa 12. Conexión ferroviaria Yautepec-Puente de Ixtla



### Perfil 4. Tramo Cuautlixco-Yautepec-Jojutla-Puente de Ixtla



Fuente: Elaboración propia con base al procesamiento en SIG de los recursos citados en los mapas 11 y 12.

Claves:

HSI: Hacienda de Santa Inés; HCS: Hacienda de Casasano; HCL: Hacienda de Calderón; HO: Hacienda de Oacalco; PP: Pequeñas propiedades; TTq: Terrenos de Tlaquiltenango; PPJ: Pequeñas propiedades de Jojutla; HZ: Hacienda de Zacatepec; VH: Hacienda de San José Vista Hermosa; TPI: Terrenos de Puente de Ixtla.

A la par, esa depresión constituye el extremo más bajo de la subcuenca del Apatlaco y de la Cañada de Cuernavaca; es por esa zona y ya alejándose del río Yautepec que los terraplenes se instalaron sobre la Meseta del Amacuzac de aluvión antiguo con cañadas, y por ahí bajaron rodeando el extremo norponiente del lago de Tequesquitengo para finalmente estacionarse frente a la corriente del río Tembembe en su unión con el río Chalma que a la vez son tributarios del Río Grande del Amacuzac.

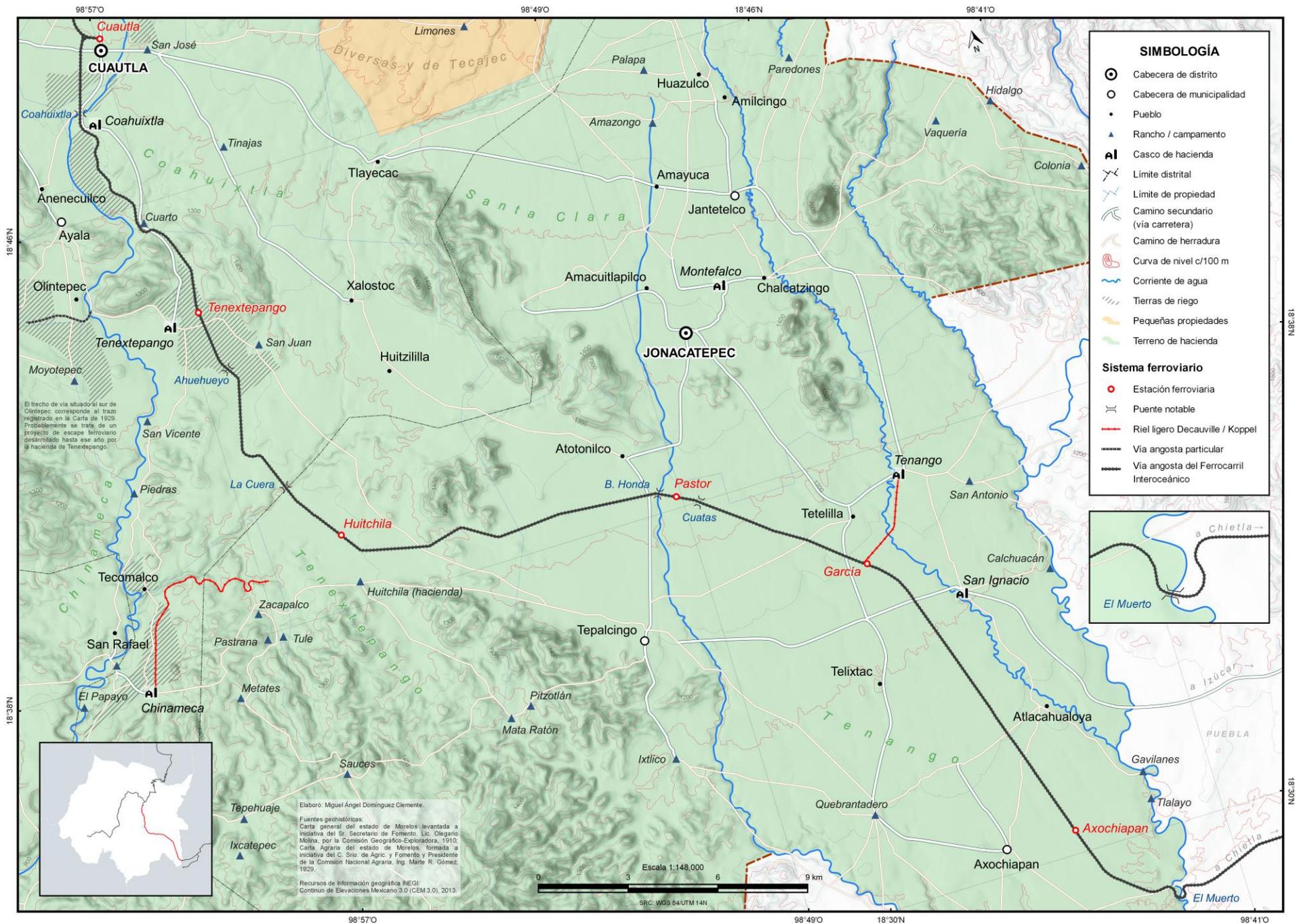
La extensión del tramo Yautepec-Jojutla generó afectaciones por derecho de vía por casi 38 km distribuidos sobre todo en el centro de los polígonos de las haciendas azucareras de los distritos de Yautepec y Juárez. La hacienda de Atlihuayán contuvo dentro de sus límites al menos 8.6 km de la línea férrea y con un promedio de poco más de 6 km le siguieron las haciendas de Xochimancas y de Acamilpa. Por su parte, los terrenos comunales de los pueblos de Ticumán y Tlaltizapán, así como la hacienda de Temilpa, captaron entre 4 y 5 km de vía y, en una menor proporción que orbitó por los 2 km, le siguieron las aportaciones de terrenos y de pequeña propiedad desagregados respectivamente de Tlaquiltenango y Jojutla (véase: Perfil 4). En lo que hace al tramo restante de 20 km llevado hasta Puente de Ixtla, las afectaciones mayores se generaron en la hacienda de San José Vista Hermosa, en ella se asentó casi un 60% del derecho de vía traducidos en 11.7 km; menos invadidas resultaron los cuadros azucareros de Obispo y Zacatepec, que en tal correspondencia fueron cruzadas por 3.7 y 2 km de rieles.

La activación del transporte ferroviario hasta las inmediaciones del Amacuzac insertó otro vuelco en la conectividad y accesibilidad de la geografía humana y económica regional que si bien benefició en mayor medida a los distritos de Yautepec y de Juárez, también trajo una lejana pero practicable vertiente de movilidad para el tráfico de los distritos de Tetecala y de Cuernavaca. En su paso por Yautepec, el tren se fundió en la geografía urbana local como elemento activo del primer cuadro de ese distrito y más adelante, hizo lo propio en el pueblo de Ticumán. Más al sur del paradero de *Ticumán* se instaló una estación de bandera de nombre *Porfirio Díaz* que igualmente servía para el servicio de transporte efectuado en la colonia italiana del mismo nombre fundada, probablemente por efectos útiles de espacio local ya comunicado por el tren, en parte de los terrenos de las haciendas de Barreto y Temilpa.<sup>200</sup>

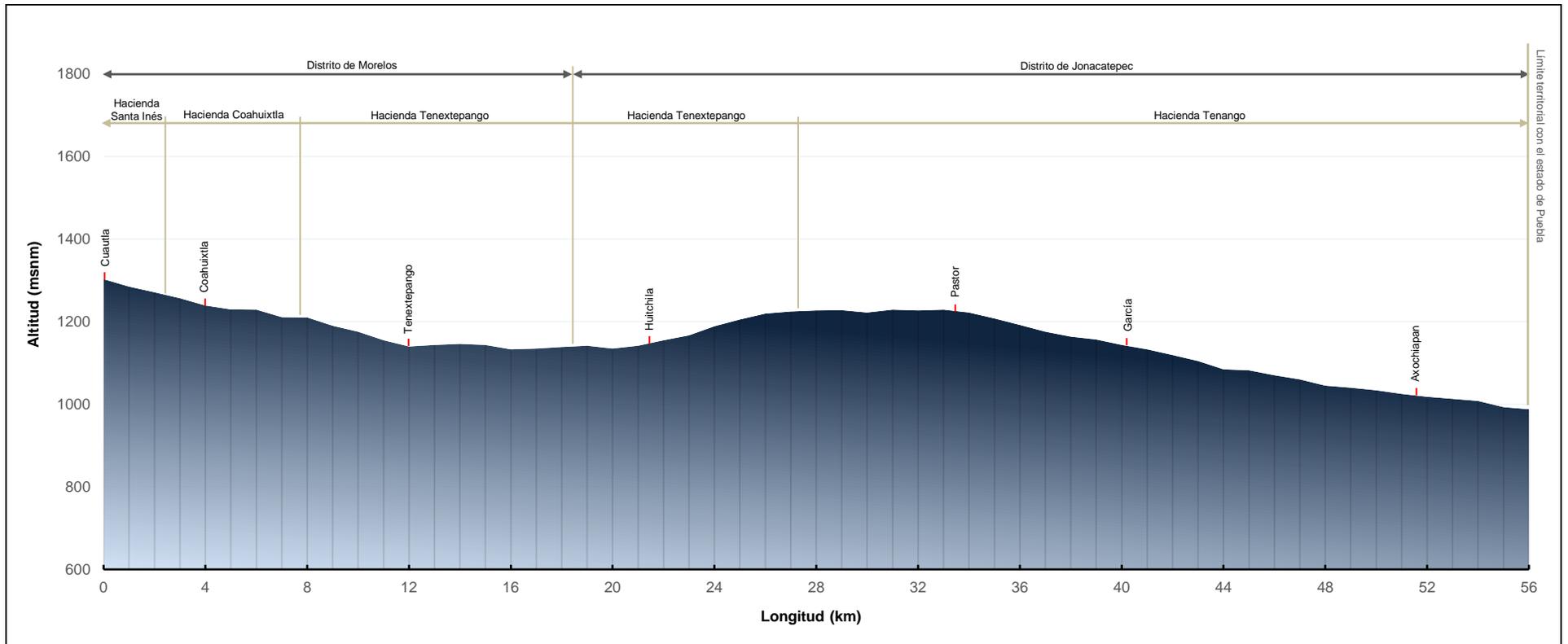
---

<sup>200</sup> Antonio García Cubas, *Diccionario geográfico, histórico y biográfico del estado de Morelos, 1888*, 2ª. ed., presentación de Valentín López González, Talleres del IEDM, México, 2000 (Fuentes Documentales del Estado de Morelos), p. 12.

Mapa 13. Conexión ferroviaria Axochiapan-Cuautla



### Perfil 5. Tramo Axochiapan-Cuautla



Fuente: Elaboración propia con base al procesamiento en SIG de los recursos citados en el Mapa 13.

Cruzando también por el primer cuadro del pueblo de Tlaltizapán y la zona en incipiente urbanización de Huatecalco, las vías del tren orbitaron por los polígonos de pequeña propiedad urbana de Tlaquiltenango y de Jojutla, en cuya sección y por efectos también de la misma comunicación ferroviaria, el 1 de junio de 1899 se puso al servicio público un tramo de 600 m de calzada que iba de Jojutla al *Interoceánico*, misma que se planeó extender hasta Tlaquiltenango.<sup>201</sup> Posteriormente, los rieles cruzaron un puente para atravesar la corriente del río Jojutla,<sup>202</sup> franquearon algunos terrenos de pastal y de temporal de la hacienda de San José Vista Hermosa y finalmente, se estacionaron en los terrenos del pueblo de Puente de Ixtla.

Por su parte y más tardíamente que los anteriores, los 56 km de terraplén formados en una inclinación ganada por los 980 msnm de la barranca de El Muerto hasta los 1300 msnm del edificio de San Diego subieron por una diagonal con ascensión izquierda formada en la subcuenca del río Nexapa (véase: Mapa 13). Ya en su paso por la subcuenca de Cuautla, la ruta fue emplomándose sobre el meridiano de la ciudad de Cuautla y cruzó su principal línea de agua a través de un puente construido en las afueras de la hacienda de Coahuixtla. El ascenso rodado sobre pendientes de entre 2.12% y hasta 2.42% se produjo a expensas del derecho de vía formulado, en toda su medida y sin cruzar el corazón de los pueblos del suroriente de Morelos, en razón de la propiedad privada de hacienda dominante en los distritos de Jonacatepec y de Morelos. La mitad de esa longitud de rieles desfilaron por el centro de la finca azucarera de Tenango con una formación de poco más de 28 km; la hacienda de Tenextepango le siguió con otros 20 km y cerraron la cifra las haciendas de Coahuixtla y de Santa Inés con 7 y 2 km respectivamente (véase: Perfil 5).

Visto en su generalidad, el montaje de rieles en ese cuadrante suroriental tuvo como telón de fondo la misma llanura de aluvial con lomerío que se abre en el oriente morelense, en cuya plataforma se expresa, en buena medida, la mejor planificación de una ruta que contrastó con el diseño del primer riel que penetró por *Retorta*. Dicho con otras palabras, la de El Muerto-Cuautla constituyó la ruta más recta y económica de la Subregión de Cuautla y también de la *Región*, superando también con tales atributos a la que se construyó unos años antes en la Subregión de Cuernavaca.

---

<sup>201</sup> POF, vol. 5, núm. 22, 03/06/1899, p. 1.

<sup>202</sup> Las especificaciones de este puente y de otras obras de arte en AGN, SCOP, FFCC, 9/134-1, 47 ff.

## 2.2. El cruce de rieles por Cuernavaca

Con la capital morelense expectante del desarrollo ferroviario de Cuautla e inmiscuida en un escenario de elevada especulación ferrocarrilera, la Subregión de Cuernavaca sirvió de inspiración para formular varios proyectos de construcción planteados en virtud de, sí, su referencia geoestratégica indisociable de la aspiración interoceánica, pero también por otros elementos de fondo bañados por la vasta Región hidrológica del Balsas.

### 2.2.1. Cuernavaca en el centro de la especulación

Dentro de los primeros proyectos más estrechos que no avanzaron más allá del papel y de algunas inspecciones de terrenos se cuentan a una preconcepción de tranvías ideada para enlazar al Amacuzac con Acapulco, así como a un rumor de enlace con el *Ferrocarril del Valle* del Distrito Federal y al mismo contrato de 1880 del *Ferrocarril de México a Acapulco* que, ya se ha dicho, fue acaparado por Delfín Sánchez.<sup>203</sup> Otra propuesta de encadenamiento de vías para el poniente estatal se delegó el 28 de junio de 1882 al concesionario José María Amat para que, a través de un medio de transporte denominado “Ferrocarril Mexicano de la Mesa Central” pudiera comunicar al centro del país con Cuernavaca, Puente de Ixtla, Tenancingo, Tenango, Toluca e Ixtapa del Oro, para después prolongar su vía hasta Zihuatanejo desde donde se armarían ramales para conectar a las poblaciones de Morelia, Tacámbaro, Ario, Huetamo, Uruapan, Pátzcuaro y Zitácuaro del estado de Michoacán.<sup>204</sup> En buena medida, este proyecto de vía enmarcó, además del objetivo interoceánico, un interés minero dada la naturaleza de cobertura interregional, y este será un rasgo distintivo de algunos de los siguientes proyectos hechos para cruzar por Cuernavaca.

El 5 de julio de 1886 se pactó otro proyecto, esta vez en favor en favor del empresario J. Augusto Verger, concesionario del denominado “Ferrocarril Mexicano del Pacífico”.<sup>205</sup> Esta conexión se pensó como una línea de largo alcance habilitada para comunicar a la ciudad de México con un punto portuario localizado entre Manzanillo y Acapulco con paso obligado

---

<sup>203</sup> El proyecto de tranvía y el *del Valle* citados respectivamente en Francisco R., Calderón, “Capítulo V. Los ferrocarriles” ..., *op. cit.*, p. 500 y Alfonso Luis Velasco, “Geografía...”, *op. cit.*, p. 123.

<sup>204</sup> *Recopilación de leyes, decretos y providencias de los Poderes Legislativo y Ejecutivo de la Unión: formada por la redacción del “Diario Oficial”*, Imprenta del Gobierno, México, 1885, t. XXXIX, núm. 1, pp. 5-8.

<sup>205</sup> *Legislación completa o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República ordenada por los licenciados Manuel Dublán y José María Lozano*, Tipografía de E. Dublán y Compañía, México, 1890, t. XIX, §10,063, p. 20.

por Cuernavaca y Puente de Ixtla; sin embargo, y pese a los reajustes solicitados en los tiempos de entrega de avance de obra, esta meta empresarial quedó cancelada. En febrero de 1896 se rescindió el contrato y se acordó la devolución a Verger el depósito de \$20,000 que en Bonos de la Deuda Pública tenía constituido en el Banco Nacional de México.<sup>206</sup>

A los pocos meses de haber asumido la dirección de la Secretaría de Fomento, Pacheco signó un machote de 16 contratos de construcción celebrados por decreto único de Manuel González. De esta forma, con fecha de 15 de noviembre de 1881 se dio el visto bueno para que Manuel Payno, representante de la “Compañía del Ferrocarril Interoceánico de la Sierra Madre y Tierra Caliente”, pudiera construir una línea desde algún punto conveniente entre Nautla y Tampico para posteriormente encauzarla a la capital nacional y a Cuernavaca a través de un ramal y así empotrar a la misma en un punto del Pacífico situado entre Chacahua y Maruata.<sup>207</sup> A ello se añadió una segunda cláusula general en la que se dio libertad para que, a juicio del Ejecutivo y los interesados, se pudieran hacer reformas al contrato al cabo del primer año.

Ese cambio se efectuó justamente unos once meses después. Haciendo uso del segundo artículo citado, Manuel González autorizó a Pacheco celebrar un contrato el 10 de octubre de 1882 con el General José Ceballos, representante del gobernador de Morelos, para que, con la base de las reformas hechas a la concesión del 16 de abril de 1878, pudiera ligar el ferrocarril de México-Cuautla con Cuernavaca y extender la línea hasta Toluca.<sup>208</sup> El contrato se volvió a reformar y el 3 de julio de 1886 se dio la autorización al estado de Morelos para construir, por su cuenta o por la de la compañía que se organizara, una línea de ferrocarril entre las ciudades de Cuernavaca y Toluca, o cualquier otro punto que fuera conveniente para su enlace con la “Compañía Constructora Nacional Mexicana”,<sup>209</sup> es decir, con la troncal del *Nacional*. A finales de ese año se ejecutó el reconocimiento de terrenos con la ayuda de los vecinos del tramo que estaría en Metepec-Santa Ana, seleccionándose así una sección firme de terreno y que sería más económica en cuanto a los menores importes de indemnización dados los derechos de propiedad ahí ejercidos.<sup>210</sup> En mayo de 1890 la

---

<sup>206</sup> *Recopilación...*, *op. cit.*, 1896, t. LXVI, núm. 150, pp. 438-439.

<sup>207</sup> *Legislación mexicana...*, *op. cit.*, t. XVI, § 8469, p. 147.

<sup>208</sup> AGN, SCOP, FFCC, 121/1-1, f. 3.

<sup>209</sup> *Ibid.*, f. 21.

<sup>210</sup> AGN, SCOP, FFCC, 121/2-1, f. 1.

concesión de línea fue solicitada por el empresario Francisco Vande-Wingaert y el 5 de junio de 1890 se le cedió el contrato para construir un ferrocarril de vía ancha que partiera de la ciudad de Toluca con destino a la de Cuernavaca.<sup>211</sup> Sin embargo, la falta de pago de quince mil pesos en certificados de la Deuda Pública no diferida que por adquisición de obligaciones debía realizarse redundó que, para enero de 1892, se dejara sin efectos dicho contrato, declarándose así caduca esa concesión.<sup>212</sup>

Por la misma época y dadas las circunstancias especulativas, el Gobierno estatal ordenó en 1890 el reconocimiento de una línea que hiciera efectivo el vínculo ferroviario de la capital morelense con las vías del *Interoceánico* que entonces ya estaban tendidas hacia el centro de Jojutla. El diseño quedó a cargo del ingeniero Aurelio Almazán y el proyecto de ramal ferroviario se hizo considerando los terraplenes que ya estaban formados en los terrenos de Amatitlán para emplomar una línea que, en su paso al pie del sistema orográfico de Monte Negro y el de Xochitepec, saliera por la zona de conjunción de la Cañada de Cuernavaca con el Plan de Amilpas, esto es, en las inmediaciones de Tlaltizapán, con punto de entronque específico situado en el pueblo de Huatecalco.<sup>213</sup> Si bien este no fue el trazo que garantizó la futura conexión ferroviaria de la metrópoli estatal, sí fue un precedente del proyecto ferroviario definitivo que entró a la Subregión Cuernavaca en el transcurso de esa última década del siglo XIX (véase: Mapa 14).

Al año siguiente de haberse declarado la nulidad de la concesión de la vía de Toluca, la zona de Cuernavaca se consideró nuevamente como punto de empalme y conclusión para un ferrocarril de cobertura minera con origen en el nororiente de Michoacán. A mediados de 1888, año en que se reestablecieron los trabajos de obra ferroviaria entre Yautepec y Jojutla, el Gobierno federal autorizó el levantamiento de una línea denominada *Ferrocarril de Maravatío a Iguala*, esto por expedición de contrato del 16 de agosto de 1888 en favor del ya conocido empresario Sebastián Camacho. El propósito inicial de esta conexión era servir el transporte a través de una vía que partiera de Maravatío y que, con paso por Zitácuaro, Temascaltepec, Sultepec, Zacualpan y Taxco, entroncara con Iguala o con otro punto conveniente del *Interoceánico*.<sup>214</sup>

---

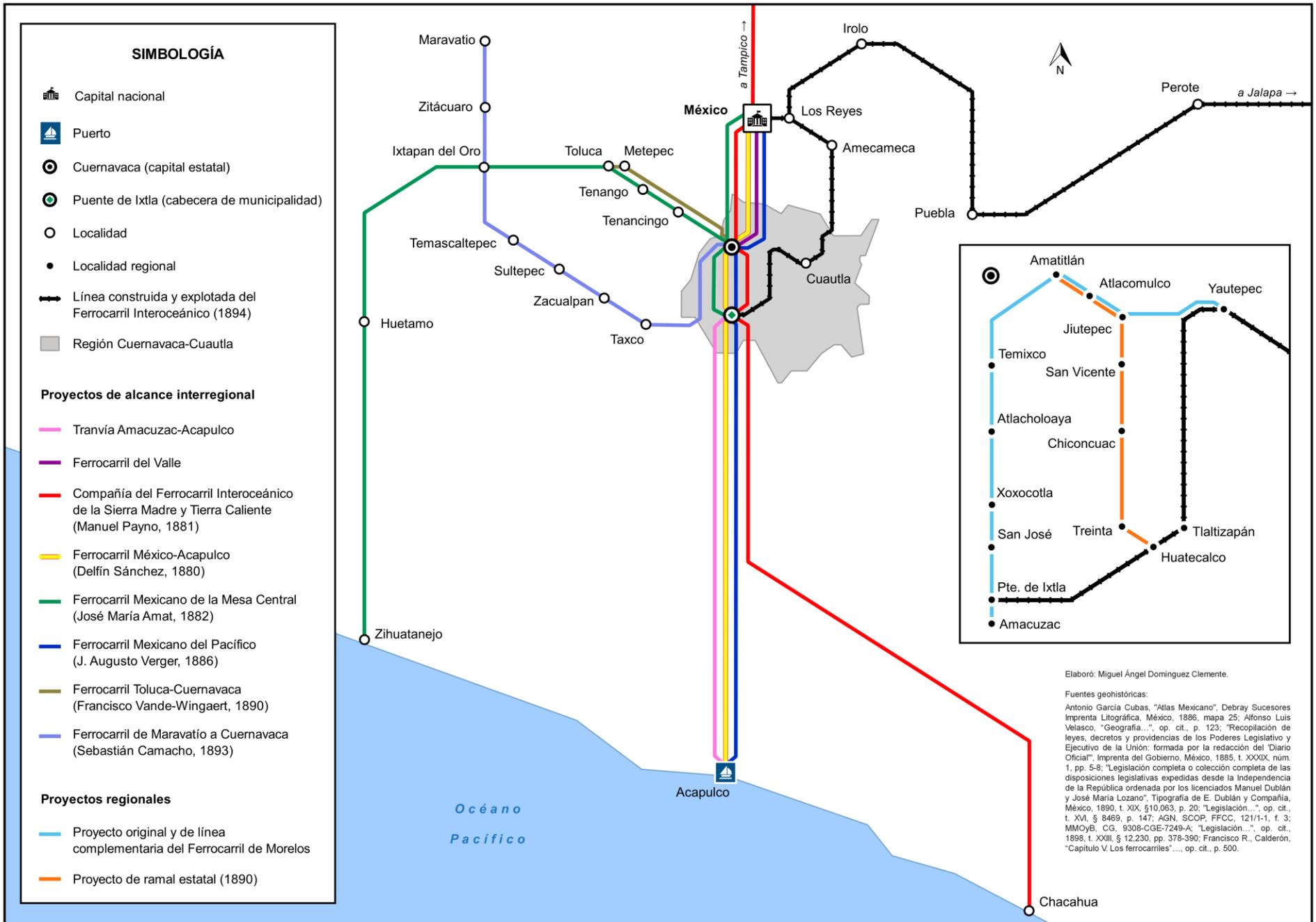
<sup>211</sup> AGN, SCOP, FFCC, 121/4-1, ff. 54-57.

<sup>212</sup> AGN, FFCC, SCOP, 121/6-1, f. 6.

<sup>213</sup> MMOyB, CG, 9308-CGE-7249-A.

<sup>214</sup> *Legislación...*, op. cit., 1890, t. XIX, § 10,234, pp. 220-221.

Mapa 14. Proyectos especulativos de conexión para Cuernavaca. 1880-1894



El desarrollo del proyecto comenzó con la construcción del eje troncal de vía angosta dispuesto entre Maravatío y Ocampo que para 1892 sumó 53 km de línea acumulada. Diferentes expectativas fueron puestas sobre este ferrocarril y en todas ellas se privilegió su valor para incentivar el desarrollo minero michoacano, mexiquense y guerrerense a propósito del transporte de carbón, oro, plata, plomo, zinc, estaño, mercurio, hierro y cobre extraído en esa región mineral. Además del entronque de las localidades mencionadas en la concesión de 1888, se sugirió extender el rango de la red y llevar sus vías hacia Ixtapan del Oro, Huitzucó, Toluca, Coyuca y Zihuatanejo ya que tal esquema redundaría positivamente en la formación de una amplia línea de transporte con entradas y salidas colocadas en Irapuato, Guadalajara, San Blas y los Estados Unidos.<sup>215</sup> Para consumir dicho objetivo se propuso que este sistema regional tuviera aproximaciones con el *Ferrocarril Nacional Mexicano* y con el *Ferrocarril Central*, planteamiento al que se agrega un sentido favorable toda vez que el engarce obligado del ferrocarril minero con el *Interoceánico*, que avanzaba en su construcción sobre el estado de Morelos, propiciaría la creación de una vía interoceánica alterna deslocalizada del puerto de Acapulco en el caso de que se considerara y sumara la ventaja oceánica de Zihuatanejo, pero tal aspiración no avanzó de ese modo.

Con la constitución de la “Compañía del Ferrocarril de Michoacán y Pacífico”, en 1893 el Gobierno Federal revalidó los derechos y obligaciones de tal sociedad constructora ante Sebastián Camacho, designado anticipadamente representante de esa empresa.<sup>216</sup> Las condiciones eran las habituales de un contrato ferroviario: se transfirieron a la compañía los privilegios de explotación de vía por 99 años, se asumió el compromiso de construir un telégrafo y se estipuló que los objetivos de obra, en este caso, se cumplieran en un plazo no mayor de ocho años contados a partir de la promulgación del decreto de concesión, cuyas cláusulas garantizaron el cumplimiento de las obligaciones contraídas por la concesionaria con la subsistencia del depósito de diez mil pesos previamente constituido por la empresa en el Banco Nacional de México a través de Bonos del Banco Hipotecario.<sup>217</sup>

Paralelo a este conjunto de refrendos, el contrato fue modificado en su artículo inicial con el fin de facultar a la compañía de las prerrogativas necesarias para extender la línea troncal de su tren minero aislando a la ciudad de Iguala. En los nuevos términos del contrato

---

<sup>215</sup> Secretaría de Obras Públicas, *Ferrocarriles de México: reseña histórica...*, op. cit., t. 2, pp. 117-118.

<sup>216</sup> *Legislación...*, op. cit., 1898, t. XXIII, § 12,230, pp. 378-390.

<sup>217</sup> *Ibid.*, pp. 379-380 y 389-390.

se afirmó el derecho de apertura de un camino de hierro que saliera de la ciudad de Maravatío y que, pasando por Ocampo, con un ramal al mineral de Anganguero, llegara a Zitácuaro o algún punto inmediato para continuar en Cuernavaca (con paso obligado por los principales núcleos mineros del Estado de México y Guerrero) o hacia uno de los ferrocarriles que estuvieran en proceso de construcción con miras al Pacífico, ya fuera el *Interoceánico* o el de *México a Cuernavaca y el Pacífico*.<sup>218</sup> Ante tales circunstancias, la Subregión de Cuernavaca se colocó nuevamente de frente a otra alternativa de comunicación formalizada entonces a la razón del *Ferrocarril de Maravatío a Cuernavaca*, cuyo significado económico estaría vinculado, por parte del espacio geográfico de Morelos, con un factor agroindustrial solventado por la actividad de los desarrollos azucareros de Cuernavaca y Tetecala.<sup>219</sup>

Es probable que la especulación de la época encuadrada por el juego y amenaza de intereses empresariales haya incidido en la reestructuración de esta línea que, a fin de cuentas, no se acercó ni remotamente a Cuernavaca. Con un mediano margen de probabilidad se puede plantear que el cambio de proyecto se debió a cuestiones de incompatibilidad de vía. Como consecuencia de su preferencia por el escantillón angosto y frente a la vía ancha del *México a Cuernavaca y el Pacífico* que ya se vería discurrir entre el Ajusco y el Amacuzac para cercar el poniente morelense, es natural que este ferrocarril minero intentara buscar mayores beneficios con el acoplamiento de su eje troncal o de sus ramales con ferrovías de la misma trocha, como las que buscaba con el *Interoceánico* o como efectivamente se practicó con la del *Nacional de México*.

De tener esa interpretación una veta de verdad, cobra sentido que se haya modificado el sentido de este ferrocarril, lo cual justamente aconteció en julio de 1896 cuando, por decreto oficial, se permitió al corporativo ferrocarrilero renunciar a su facultad de “llevar su línea desde Zitácuaro hasta Cuernavaca, al través de la sierra” y en su lugar, se consintió que la empresa construyera una vía entre la ciudad de La Piedad, Zamora, Uruapan, Taretan y la localidad michoacana de Ario,<sup>220</sup> objetivo de obra que finalmente se reformó y transfirió al *Central* en septiembre de 1898 por medio de la expedición de contrato correspondiente.<sup>221</sup>

---

<sup>218</sup> *Ibid.*, p. 379.

<sup>219</sup> Una muestra cartográfica de los primeros tramos de esta vía con tal razón empresarial en Mediateca del Instituto Nacional de Antropología e Historia (MINAH), Colección Histórica de Mapas de México (CHMM), Carta del Ferrocarril de Maravatío a Cuernavaca, 1910.

<sup>220</sup> *Legislación...*, *op. cit.*, 1898, t. XXVI, § 13,587, p. 342.

<sup>221</sup> *Legislación...*, *op. cit.*, 1899, t. XXIX, § 14,658, p. 263.

Aunque el propósito original del ferrocarril de Maravatío no se consumió, la oportunidad de establecer un tráfico en las zonas mineras de Michoacán y Guerrero figuró como un punto por conquistar para el espíritu ferroviario del momento, de ello derivó una modesta pretensión manifestada por la concesionaria del ya citado *Ferrocarril de México, Cuernavaca y el Pacífico*.

### **2.2.2. El enlace de vía de *El Gran Pacífico***

Comparado con la Subregión de Cuautla y su experiencia ferroviaria asistida inicialmente por la conjunción de intereses locales azucareros y luego por el empeño inglés interoceánico interrumpido, el encadenamiento de rieles en la Subregión de Cuernavaca se distinguió por ser un proceso constructivo especulativo y con final apego a una agenda estadounidense de objetivos de comunicación con el Pacífico que se hizo acompañar por una expectativa de explotación minera y agrícola.

En plena efervescencia de expedición de contratos, el signado el 30 de mayo de 1890 (véase: p. 94) avaló construir una conexión rielera de México a Cuernavaca con remate en la Barra de Tecopanapa y hasta Palizada (estas son dos referencias espaciales de una pequeña ensenada en la que desemboca el río Ometepepec y sobre la que extiende el actual municipio guerrerense de Marquelia). Con las reformas hechas hasta el contrato del 4 de agosto de 1893 se refrendaron esos dos puntos de destino y se exhortó a la ya instituida franquicia del *Ferrocarril de México a Cuernavaca y el Pacífico* a colocar “la línea en la parte que ofrezca menos dificultades a juicio de la Empresa, en el dicho estado de Guerrero, y los de Puebla y Oaxaca”.<sup>222</sup> El cumplimiento de las obligaciones se aseguró con la subsistencia del depósito de diez mil pesos que la empresa ya tenía constituido en el Banco Nacional de México en términos de certificados de la Deuda Pública. Los plazos de construcción para terminar la vía principal no debían exceder los diez años, además, se daba la oportunidad a la Compañía para montar ramales en ambos lados de la arteria central de la extensión necesaria para desarrollar puntos que, a consideración de la empresa, podrían desarrollar otras vertientes localizadas de tráfico. La anchura de vía se estableció para el estándar de 1.435 m sobre la cual marcharían locomotoras a vapor, y al mismo tiempo se daba la oportunidad de colocar

---

<sup>222</sup> *Legislación...*, 1898, t. XXIII, § 12,220, pp. 365-374.

un tercer riel en caso de que la empresa considerara conectarse a un sistema de angosta (como el explotado por el *Interoceánico* o el *Nacional*). De capital mayoritario estadounidense radicado en la ciudad de Denver, la empresa se formó a título de la “The Colorado México Investment Co.”, en cuyo directorio figuraron militares estadounidenses y algunos empresarios mexicanos (véase: Cuadro 3).

El corporativo del también conocido como Ferrocarril de *El Gran Pacífico* no tardó demasiado en hacer los sondeos para ampliar el entramado de su red. Para 1894 ya estaban formados los reconocimientos para extender la línea principal que en mapa y a título de “Línea A” se trazó desde México a Cuernavaca, Jojutla, Amacuzac, Iguala, Cocula, Mezcala con desvío al Balsas, con paso por la Cañada del Zopilote a Chilpancingo, a Quechultenango, con descenso por los ríos Omitlán y Papagayo para terminar en Acapulco. A la vía central se le hicieron dos desprendimientos de ramal. El de la “Línea B” se hizo salir de Jojutla y seguir la corriente del Amacuzac por Atenango y Apango para entroncar con la “Línea A” en Chilpancingo. La “Línea C”, por su parte, salía también de Jojutla, atravesaba el rancho morelense de La Era y también siguió al Amacuzac, pero esta se desvió hacia la localidad poblana de Jolalpan para descender por el río “Coetzala” y tomar el afluente oriental del Balsas que lleva a la zona limítrofe con Oaxaca, y desde ahí bajó por el río Ometepec para regresar a Acapulco a través de Tecoaapa, Palizada y San Marcos.<sup>223</sup> Dicho en palabras simples, este ferrocarril se proyectó como un circuito ferrocarrilero articulado, en muy buena medida, en función de los corrientes de agua guerrerenses tributarias del flujo principal del río Balsas y que, de haberse concluido en tales términos, habría figurado como una puerta y salida del centro de México del Pacífico monopolizada empresarialmente por el capital estadounidense de Colorado.

En lo que hace a la Subregión de Cuernavaca y antes de colocar el primer durmiente, la franquicia encomendó a la “Compañía de Investigaciones Colorado-México”, señala López González, realizar los estudios pertinentes de factibilidad, de producción económica y de recursos naturales caracterizados en la *Región*. El trabajo se delegó al mayor e ingeniero John L. Butman, quién entregó sus resultados al general Herman Sturm, entonces presidente de la compañía.<sup>224</sup>

---

<sup>223</sup> CEDIF, PT, Reconocimientos México, Cuernavaca y Pacífico, septiembre 13 de 1894.

<sup>224</sup> Valentín López González, *El Ferrocarril de Cuernavaca...*, op. cit., pp. 7-8.

**Cuadro 3. Organigrama del Ferrocarril de México, Cuernavaca y el Pacífico. 1894**

Área	Nombre	Puesto/residencia
Accionistas	The Colorado & México Investment Co.	Denver, Colorado, E. U. A.
	George L. Hodges	<i>Id.</i>
	Herman Sturm	<i>Id.</i>
	Henry H. Sturm	<i>Id.</i>
	George Fritch	<i>Id.</i>
	Charles Wheler	<i>Id.</i>
	Philip Zaug	<i>Id.</i>
	J. H. Hampson	Kansas City, Mo.
	D. B. Smith	Norristown, Pa.
	Hampson Smith Co.	México, D. F.
	W. O. Staples	<i>Id.</i>
	Luis Méndez	<i>Id.</i>
	Ignacio Sepúlveda	<i>Id.</i>
Junta de Directores	J. H. Hampson	Presidente en México
	Charles Wheler	Secretario residente en Denver
	W. O. Staples	México, D. F.
	Luis Méndez	<i>Id.</i>
	Ignacio Sepúlveda	<i>Id.</i>
	D. B. Smith	<i>Id.</i>
	George L. Hodges	Denver
Comité Ejecutivo	J. H. Hampson	-
	Luis Méndez	-
	W. O. Staples	-
Funcionarios Superiores	Luis Méndez	Representante y Consejero legal
	J. H. Hampson	Presidente
	D. B. Smith	Vicepresidente y Gerente general
	Charles Wheler	Secretario
	W. O. Staples	Prosecretario y tesorero
	T. M. Brush	Auditor y Cajero
	W. W. Mayberry	Superintendente

Fuente: AGN, SCOP, FFCC, 120/33-1, f. 6.

**Figura 9. Estación origen de *Buenavista*, México, D. F.**



Estación origen y terminal del *Central Mexicano* en Buenavista. Este edificio se conectaba a través de un riel con la estación *México*, que era una casa de madera con techo de lámina que sirvió como la primera estación de origen de *El Gran Pacífico*. Con la compra de la línea de Hampson efectuada por la gerencia del *Central*, esta edificación del complejo ferroviario de *Buenavista* (que también albergaba a las estaciones de *El Mexicano* y *El Nacional*) se convirtió en el acceso a la línea del Balsas. Fotografía: Sin datos (s. d.). Imagen recuperada de: FN-INAH, Colección Archivo Casasola, MID 77\_20140827-134500:653139. Fecha: ca. 1903

El estudio en campo lo llevó a cabo el ingeniero H. E. Matton, quien a su vez hizo un análisis detallado del “valor comercial” de la zona justificado, desde el inicio del reporte, por los bancos geológicos que podrían reportar amplios beneficios económicos; de tal suerte se destacó la zona mineral de Huautla y la del Ajusco que por cierto, también ganó grandes elogios en el informe dados los recursos forestales ahí generados que eran de gran variedad. Del mismo Ajusco se abstrajeron algunas estimaciones de curva para los pasos de un riel en la Cruz del Marqués y Huitzilac. Por lo demás, se hizo gran énfasis en los recursos hidrológicos que podrían solventar la generación de una fuerza motriz; en el potencial turístico sustentado por el clima y el valor de los paisajes locales; en las producciones frutales de la zona y en las grandes producciones azucareras del poniente estatal. Además, se dejó indicado que los ciudadanos de Cuernavaca, concluye Butman, “están dispuestos en hacer libres donaciones de tierras y aguas para la instalación de talleres del ferrocarril, terminales y edificios y lotes para habitaciones de los empleados”.<sup>225</sup>

---

<sup>225</sup> *Ibid.*, p. 14.

Con tal reconocimiento geográfico y definidas las justificaciones comerciales de explotación, el encadenamiento de vías férreas se llevó al acto y para el 2 de abril de 1893 se tuvo por inaugurado el primer tramo de 16 km comprendido entre la estación de *Buenavista* (véase: Figura 9) y la zona inmediata de la hacienda de La Castañeda.<sup>226</sup> La siguiente entrega se hizo el 16 de julio de 1894 y con ello se reportó que la obra estaba avanzada hasta el km 60, alrededor del Cerro Gordo también llamado *La Cima*. Al respecto, el encargado de la inspección de vía, el ingeniero Félix Díaz, sobrino del presidente, hizo algunas observaciones de construcción que fueron interpeladas por la Compañía, de ello tomó nota la Secretaría y se sirvió a autorizar la explotación del riel hasta ese punto siempre y cuando se atendieran algunas indicaciones de la inspección efectuada.<sup>227</sup>

El tramo hasta el punto morelense de *Fierro del Toro* fue reportado el 5 de septiembre de 1894 por el representante de la empresa, Luis Méndez, como terminado, esto resultado de “la colocación de sus rieles cosa de ocho kilómetros más allá del 61”. Aunque se dejó aclarado que hacía falta perfeccionar algunos aspectos específicos de tendido de vía, se aseguró que no representaba ningún peligro efectuar el movimiento de trenes, por lo que se urgió la apertura del tramo ya que “el público de Cuernavaca y México” solicitaron activar el pasaje de los días 7, 8, 9, 10 y del 12 al 18 de septiembre para facilitar su traslado y asistencia a las fiestas patronales que estaban por celebrarse en el pueblo de Tlaltenango; sin embargo, dadas las recomendaciones hechas por el ingeniero Díaz, la explotación de vía hasta ese punto quedó autorizado hasta el 24 de septiembre de ese año.<sup>228</sup>

Si bien la construcción parecía mantener un buen ritmo de ejecución, lo cierto es que la empresa ya comenzaba a mostrar signos de dificultades financieras. De acuerdo con López González, en ese mismo año de 1894 se redujo la cuadrilla de trabajadores destinados para las labores de desmonte y de terracerías, con ello se anticipó una probable disminución de los trabajos para llegar a Cuernavaca y ello motivó al corporativo a solicitar ayuda al Gobierno estatal. Por tal causa, el gobernador Jesús H. Preciado, quien ya había celebrado en 1893 una reunión con los potentados azucareros para involucrarlos en el tema, acordó ayudar a la firma estadounidense con una subvención por cada kilómetro construido.<sup>229</sup>

---

<sup>226</sup> Mariano Téllez Pizarro, *Breves...*, *op. cit.*, p. 27.

<sup>227</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/82-1, ff. 8-13.

<sup>228</sup> *Ibid.*, f. 21-31.

<sup>229</sup> Valentín López González, *El Ferrocarril de Cuernavaca...*, *op. cit.*, p. 23.

En esencia, por decreto del 28 de mayo de 1894 se otorgaron facultades al Ejecutivo estatal para que pudiera celebrar contratos con los ayuntamientos locales y con particulares para facilitar la construcción de vías en el estado. Tomando como base la concesión federal del 4 de agosto de 1893, el Gobierno estatal se comprometió a auxiliar al corporativo ferroviario con un subsidio de dos mil pesos por cada kilómetro construido dentro de la entidad hasta Cuernavaca, y de otros mil pesos en el mismo concepto para sacar los rieles desde la capital hasta el límite sur de Morelos. El subsidio se pagaría en bonos del Estado de mil pesos cada uno y la primera entrega de los mismos se haría cuando estuviera aprobada la construcción por parte de la SCOP hasta Huitzilac y por el número de kilómetros tendidos desde el extremo norte del estado; asimismo, se entregarían los terrenos requeridos por la empresa sin solicitar alguna retribución.<sup>230</sup> La subvención se constreñía a 54 km de construcción de vía dentro del territorio morelense, y al apoyo se agregó la cesión de un terreno de 232,943 m<sup>2</sup> localizado en Cuernavaca para poder edificar ahí la estación ferroviaria junto con su patio descarrilador, el mismo que se complementó con la expropiación de 14 predios particulares aledaños a los que se tuvo que sujetar a un proceso de expropiación.<sup>231</sup> En el tenor de este proceso de subvención, Crespo destaca que aunque el Gobierno estatal se presentó formalmente como el otorgante del subsidio, en la práctica este auxilio fue financiado por los hacendados azucareros que se beneficiaron por el tiraje de rieles, y esto se efectuó a través del pago de vencimiento de bonos que quedó como obligación de contratos.<sup>232</sup>

A partir de *Fierro del Toro* los rieles siguieron surcando el norte de Morelos y para el 6 de agosto de 1895 ya se estaban inspeccionando los trabajos efectuados hasta la localidad de Tres Marías, de tal suerte que el nuevo trecho de 8 km de vía fue autorizado para su explotación desde el 8 de agosto.<sup>233</sup> Unos meses antes y paralelo al avance del emparrillado, el tramo carretero morelense de la México-Acapulco se declaró libre de observación federal y su cuidado se delegó por disposición de la SCOP al Gobierno estatal el 3 de junio de 1895. Esta decisión introducía una nueva preocupación a la administración de Morelos ya que se haría cargo de un camino por demás adverso, como ya se ha señalado, que empeoraba su

---

<sup>230</sup> AGHEM, OP, Caja 309, Leg. 7, ff. 19-22.

<sup>231</sup> Valentín López González, *El Ferrocarril de Cuernavaca...*, op. cit., p. 26.

<sup>232</sup> Horacio Crespo, *Modernización...*, op. cit., p. 283.

<sup>233</sup> POF, vol. I, núm. 7, 17/08/1895, p. 1.

condición en la temporada de lluvias y que constituía la principal salida al Valle de México desde la capital estatal dado que la apuesta ferroviaria aún no se materializaba en Cuernavaca.

Es en tal contexto que algunos desfases ya comenzaban a reflejarse en el avance de obra. Por ejemplo, el 18 de abril de 1896 no se tenían registrado más progresos de construcción desde la estación de *Tres Marías* y la situación no mejoró pasado el año ya que el 19 de septiembre de 1896 se reconoció que el desarrollo de vía se efectuaba a un ritmo muy lento.<sup>234</sup> Para contrarrestar el retraso, Hampson ordenó llevar grupos de trabajadores (varios de ellos contratados en Guadalajara en noviembre de ese año) hasta Puente de Ixtla para desde ahí comenzar a prolongar la línea hasta Acapulco; además, se aprovechó la línea del *Interoceánico* para poder llevar hasta ahí los materiales y demás útiles de construcción, y se informó asimismo que las concesiones hasta entonces conservadas por Delfín Sánchez para la sección de Cuernavaca ya estaban consolidadas en las de Hampson.<sup>235</sup>

Por el lado del norte, las actividades se aceleraron y ya estaban adelantadas las obras en lo que correspondía a la vertiente meridional de la cordillera noreste, así como el allanamiento de terrenos en donde se colocaría la estación que no causaron derechos de registro al darse por verificado la traslación de dominio, esto según informó y ejecutó el gobernador Manuel Alarcón entre abril y septiembre de 1897.<sup>236</sup> A la postre, la línea de 120 km culminada en Cuernavaca quedó habilitada para el 1 de diciembre de 1897, y en el mismo año se hicieron articular los rieles entre Puente de Ixtla y Los Amates, Guerrero. El acto inaugural se efectuó el 11 de diciembre contado con el viaje y la presencia de Porfirio Díaz en la estación de Cuernavaca (véase: Figura 10), a lo que siguieron actos suntuosos celebrados en el Jardín Borda y el Teatro Porfirio Díaz (actualmente, Teatro Morelos).<sup>237</sup> Finalmente, la posterior entrega de tramos se manifestó con los 237 km construidos hasta Iguala el 10 de julio de 1898 y con los 292 km que ya se tenían encadenados hasta el cauce del río Balsas.<sup>238</sup> En este punto, por cierto, ya estaban ejecutándose en 1899 las labores de mampostería para tender el puente de acero que libraría el paso del mencionado caudal.<sup>239</sup>

---

<sup>234</sup> POF, vol. II, núm. 16, 18/04/1896, p. 1; vol. II, núm. 38, 19/09/1896, p. 1. La aprobación de trazo y perfil de los tramos cercanos al km 100 (aproximadamente en los límites de Tepoztlán y Cuernavaca) en AGN, SCOP, FFCC, 120/78-1, 70 ff.

<sup>235</sup> POF, vol. II, núm. 6, 08/08/1896, p. 1; *Semana Mercantil*, vol. XII, núm. 44, 02/11/1896, p. 608.

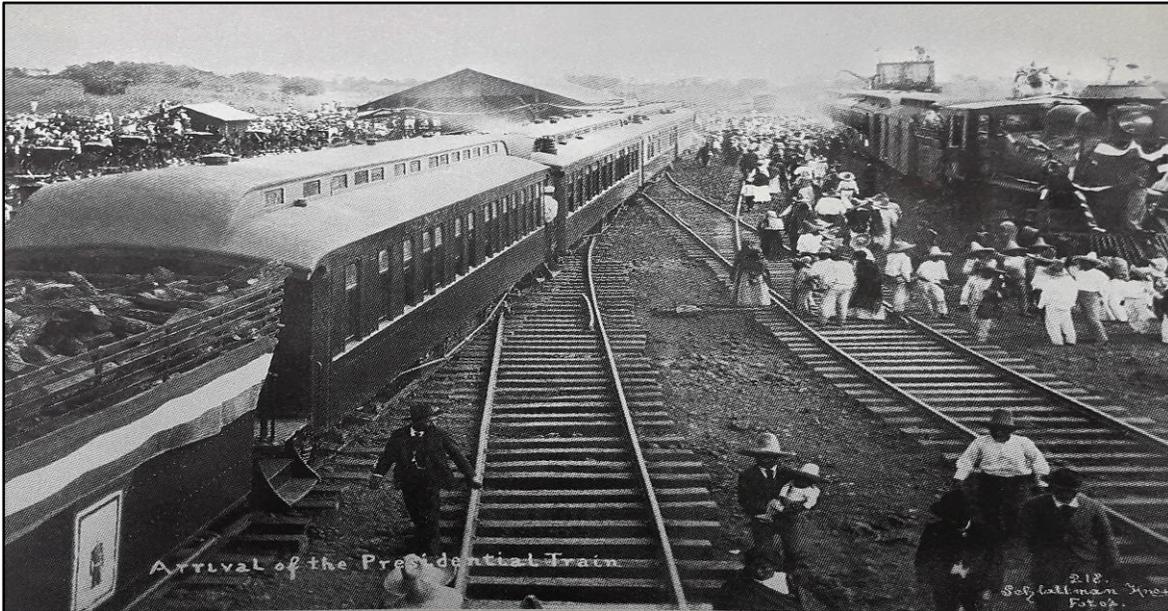
<sup>236</sup> Valentín López González, *El Ferrocarril de Cuernavaca...*, op. cit., p. 38.

<sup>237</sup> La inauguración en Valentín López González, *El Ferrocarril de Cuernavaca...*, op. cit., pp. 46 y ss.

<sup>238</sup> Mariano Téllez Pizarro, *Breves apuntes...*, op. cit., p. 27.

<sup>239</sup> AGN, FFCC, SCOP, 120/48-1, f. 2.

Figura 10. Estación destino y provisional de Cuernavaca



Vista suroriental de la primera estación de *Cuernavaca* en los actos inaugurales de vía de 1897. De acuerdo con W. Morcom este paradero comprendía un conjunto de edificios de madera y techos de lámina que daban cuerpo a la oficina principal, sala de espera, restaurant, bodega, cobertizo y talleres. Imagen recuperada de: Valentín López González, *El Ferrocarril de Cuernavaca...*, op. cit., p. 48.

Durante la fase de desarrollo, la empresa importó los rieles, las planchuelas, los clavos y demás accesorios desde Inglaterra, en cambio, algunas unidades de durmientes se forjaron con los recursos forestales locales, como los generados en los montes que explotaba el empresario local Ramón Oliveros. La fuerza de trabajo llegó a aglutinar la actividad de 3,000 hombres en el punto máximo de ejecución de obra y, según López González, la totalidad del costo de vía se estimó en los seis millones de pesos.<sup>240</sup>

Según los informes técnicos elaborados en 1901 por W. Morcom, agente de la Secretaría de Hacienda encargado de inspeccionar la condición del *Ferrocarril de México a Cuernavaca y el Pacífico*, hasta ese año estaba distribuido el balastre en un 30% de la vía (de los 292 km, 87 estaban balastrados completamente, 123 lo estaban parcialmente y faltaban 82 por balastrar) y el material empleado para ello se extraía principalmente de los bancos situados desde el sur de Cuernavaca (probablemente desde Xochitepec) hasta Puente de Ixtla. Los durmientes sumaban 548,000 unidades, de estos, 90,000 provenían de Texas y los restantes se fabricaban a partir de la explotación de los montes situadas entre la Ciudad de

<sup>240</sup> Valentín López González, *El Ferrocarril de Cuernavaca...*, op. cit., p. 19.

México y Cuernavaca. Entre la capital nacional y la estación de *El Parque* se emplearon 176,000 durmientes para ese tramo de 92 km y para el tramo de vía restante hasta el Balsas se utilizaron 372,000 durmientes aproximadamente.<sup>241</sup> En el tramo de Cima-Cuernavaca el 78% y el 22% de línea correspondían respectivamente a durmientes de ocote y madera dura, en cambio, el tramo de Cuernavaca-Puente de Ixtla comprendió también en un 78% y 22% durmientes de madera dura y ocote en tal correspondencia; en ambos casos, los de encino fueron los que menos se emplearon.<sup>242</sup> Contaba toda la línea con numerosos puentes de caballete de madera que en su claro iban de los 12 m (2 caballetes) hasta casi los 64 m (14 caballetes). En el caso de Morelos, los más notables estaban en el tramo de Zacatepec-Puente de Ixtla, específicamente en las siguientes ubicaciones: km 163 (cerca de la hacienda de Zacatepec, 7 caballetes, claro de 29 m); km 178 (en los alrededores de la hacienda de San José, 6 caballetes, claro de 28 m); km 189 (en las cercanías de la estación de *Cajones*, (12 caballetes, claro de 54.5 m) y km 196 (en los límites con el estado de Guerrero, 11 caballetes, 47.2 m de claro). Desde luego, los había también de acero y de ellos eran notables los puentes de los ríos Tetelpa (28.5 m de claro), Chalma (34.5 m) y Amacuzac (62 m), también situados en el sur de Morelos.<sup>243</sup>

Las estaciones, por otra parte, eran en su totalidad de madera y con techos de lámina de fierro galvanizado. Algunas carecían de empleado y de aparato telegráfico dadas las malas condiciones del hilo de telegrafía instalado; otras contaban con patio o vías en pera (loop), este fue el caso de la de *Tres Marías*; algunas ni siquiera contaban con algún tipo de inmueble, como la de *Mango*, en Jiutepec; otras más servían al transporte de las haciendas azucareras y sólo una contaba con estación montada en un furgón, esta fue la condición de la estación de *Méndez*, la cual sufrió un incendio que dejó inservible el edificio original de madera.<sup>244</sup>

Con respecto al tráfico, se indicó que en el tramo de México-Cuernavaca se movían “cantidades considerables de piedra, arena, madera y otros materiales de construcción para la Ciudad de México”. Para la misma metrópoli se emplazaba la leña de *Tres Marías* y la de las estaciones contiguas a la explotación de montes explotados forestalmente, y fue este rublo el que mayores utilidades trajo a la empresa de transporte en lo que corresponde a ese tramo

---

<sup>241</sup> AGN, FFCC, SCOP, 120/45-1, ff. 5-6.

<sup>242</sup> AGN, FFCC, SCOP, 120/45-1, f. 7.

<sup>243</sup> AGN, FFCC, SCOP, 120/45-1, f. 8. La inspección en AGN, SCOP, FFCC, 120/50-1.

<sup>244</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/45-1, ff. 13-15.

de los Altos de Morelos. En lo que hace al tramo Cuernavaca-Puente de Ixtla, su valor radicó en los fletes hechos para las fincas azucareras, las cuales no disminuían sus volúmenes de transporte ni aún en las temporadas de lluvia, como sí sucedía en las productoras agrícolas de las zonas templadas y con otra clase de cosechas. En general, se observó que en esta circunscripción se tenía “asegurado para todo tiempo en este rico territorio un tonelaje permanente que ha de ir aumentando constantemente”. En contraste, no se tenían grandes expectativas con el tramo que iba de Puente de Ixtla al Balsas, aunque sí se esperaba potenciar el transporte de la zona por las producciones mineras de Taxco (a través de la estación de *Naranja*) o el movimiento de maíz que podría hacerse desde el Valle de Iguala hasta la capital nacional en los años de escasez del grano.<sup>245</sup>

En general, el tráfico de carga que más dividendos reportó a la empresa fue el vinculado con el movimiento de minerales. De acuerdo con las cifras del informe citado, el transporte de piedras y ladrillos pasó de las 12,324 toneladas movilizadas en 1897 hasta las 54,689 desplazadas en el año de 1900. Seguidamente y en el mismo trienio destacan las cargas de maíz (de 3,520 a 9,485 toneladas); las de azúcar (de 1,443 a 8,031); las de sal, cal y yeso (de 1,702 a 7,021); las de maquinaria (de 208 a 3,793) y finalmente, las de carbón vegetal (de 229 a 1,509). En cambio, el transporte de pasajeros se mantuvo con cuotas de movimiento muy modestas ya que sólo corrían trenes en tal modalidad unas tres veces por semana, constituyendo ese servicio una quinta parte del ingreso total de la línea en lo que respecta al periodo de 1898-1900, un porcentaje módico si se compara con la ganancia de sus competidores que tenían servicio diario de transporte de pasajeros, como el *Interoceánico* o el *Mexicano del Sur* que en el mismo concepto reportó un tercio de sus ingresos.<sup>246</sup>

En el ámbito empresarial la línea de *El Gran Pacífico* tuvo, naturalmente, una confrontación con el *Interoceánico* sostenida por varios matices. En su dimensión espacial, la línea de El Balsas corrió, desde Puente de Ixtla hasta Zacatepec, por una cota paralela y tan cercana a la del *Interoceánico* que incluso llegaron a marchar a una distancia de 200 m. Con esto, el transporte servido a las haciendas del sur morelense se hizo más competitivo y

---

<sup>245</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/45-1, ff. 21-22.

<sup>246</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/45-1, f. 23. Hay que señalar que las corridas de trenes eran variables. En 1902, por ejemplo, ya se tenía reestablecido el servicio diario, pero éste fue modificado en julio de ese año para ofrecer tres llegadas a Cuernavaca y Puente de Ixtla desde México (lunes, miércoles y viernes); tres regresos a la capital desde ambas estaciones morelenses (martes, jueves y sábado) y un tren de excursión especial de domingo entre la capital nacional y la estatal. Véase: *El Economista Mexicano*, vol. XXXIV, núm. 18, 02/08/1902, p. 346-347.

de ello se ocupó *El Gran Pacífico* con la apertura de las estaciones de *Treinta, Zacatepec, San José y Puente de Ixtla*, todas ellas vinculadas a las haciendas del mismo nombre, salvo la última que, en la práctica, agilizaba el transporte de todo el sector azucarero de Tetecala. A esta distribución de paraderos se agregó la estación de *Méndez*, la cual se activó con el fin de evitar que el azúcar del distrito de Tetecala se embarcara en las estaciones competidoras del *Interoceánico* de *San José* o de *Puente de Ixtla*, estrategia que en algo funcionó ya que las haciendas de Miacatlán, Santa Cruz, Actopan y Cocoyotla comenzaron a transportar sus productos haciendo uso de dicha estación.<sup>247</sup> A todo esto se suma que la ventaja de la línea del Balsas era su ruta directa hacia México (180 km desde Puente de Ixtla contra 216 del *Interoceánico* desde el mismo punto), sin embargo, la diferencia entre ambas líneas fue, ya se ha dicho, la circulación asimétrica de trenes que un servicio diario de transporte ponía al *Interoceánico* en la delantera frente a su competidor de la vía de Cuernavaca. En el aspecto turístico también se presentó una competencia, y en esto llevó cierta superioridad la Subregión de Cuernavaca dados los atractivos que están comprendidos en toda esa franja, desde Huitzilac, hasta la zona sur en la que se ubican las grutas de Cacahuamilpa. No obstante, señala el informe de 1901, “la administración de los hoteles de Cuernavaca ha dejado tanto que desear que el tráfico de pasajeros se ha resentido, y mucha gente prefiere irse a Cuautla”, esto por la comunicación diaria de trenes y su amplia oferta hotelera.<sup>248</sup>

En lo que hace a la proyección de ampliación de línea, la firma de *El Gran Pacífico* ya tenía clarificados sus intenciones de cómo llegar a la costa de Guerrero. Al respecto de los reconocimientos de 1894 se consideró que la ruta propuesta de 810 km que de México iba para Jojutla, Jolalpan, Tlapa, Ometepec, Palizada y Acapulco, lo mismo que el anteproyecto de 618 km que desde la capital nacional atravesaba por Jojutla, el Amacuzac, Chilpancingo hasta Acapulco, quedaban descartadas para hacer efectivo la comunicación con el puerto guerrerense por considerarse líneas costosas, largas y difíciles. En su lugar, se optó por seguir la ruta ya avanzada hasta Puente de Ixtla, Iguala y Mezcala, para de ahí hacer avanzar la conexión a través de Chilpancingo, Dos Caminos, río Papagayo y terminar en Acapulco. De acuerdo con los ingenieros constructores, allende del Balsas aún no se vislumbraba una ruta practicable y no tan costosa, pero se esperaba que el trabajo de 235 km de vía para tender

---

<sup>247</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/45-1, f. 27.

<sup>248</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/45-1, f. 26.

entre Mezcala y Acapulco podía tomar unos dos años y medio, sin embargo, no se esperaban resultados inmediatos para activar el tráfico local.<sup>249</sup> Según el juicio de Morcom, era difícil hacer avanzar este objetivo ferroviario sin la ayuda de financiera del Gobierno.

Otro atenuante que se enfatizó para potencializar el valor de este ferrocarril fue la del valor mineral de esa porción del Balsas. En ese sentido, el representante de la Secretaría de Hacienda comentó que “la región al Sur del Río Balsas contiene mucho mineral, y parece presentar muy buena perspectiva respecto de su producción minera, tan pronto como se establezca la línea del ferrocarril, y se dé a conocer su riqueza”.<sup>250</sup>

De tal suerte —y considerando otras posibilidades de transporte para beneficio de la misma empresa y de la zona impactada— se sugirió que la Compañía presidida por Hampson extendiera, desde su proyectada troncal México-Cuernavaca-Chilpancingo-Acapulco, un ramal minero y dos más de corte agrícola. El primero debía seguir la corriente oriental del Balsas desde el punto alcanzado en Mezcala para penetrar por la zona minera de Guerrero y de Michoacán, seguir la salida del río en el Delta del Balsas para continuar por su parte por la orilla de la costa guerrerense y culminar en Zihuatanejo. Por otro lado, se recomendó extender en el sur de Morelos un ramal desde la estación de *San José* hacia Tetecala y las Grutas de Cacahuamilpa. Dicha comunicación serviría para movilizar los productos azucareros y arroceros de ese distrito aislado de la línea toral de *El Gran Pacífico* y se aprovecharía también para incentivar la actividad turística propiciada por las cavernas de Cacahuamilpa. El tercer ramal, que en los hechos funcionaría como escape, se sugirió extender desde la estación de *Zacatepec* a unos 6 o 7 kilómetros al sur para servir al abundante tráfico de pasajeros de Jojutla, así como al transporte de frutas, arroz, maíz y mercancías generales que se hacía con ese distrito.<sup>251</sup>

Con todo, el ferrocarril no pudo derivar esos proyectos de ramal y tampoco pudo tocar las costas guerrerenses. Los costos de construcción contra el regreso de la inversión fueron las razones por las que no se pudo concluir ni sostener el proyecto ya que la línea se mantenía en un esquema financiero fluctuante que reportaba más pérdidas que ganancias. Desde que llegaron las vías a Cuernavaca, los productos líquidos por año fueron los siguientes: 1897, \$6,111.61 con razón de pérdida; 1898, \$2,977.26 con aportaciones de beneficio; 1899,

---

<sup>249</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/45-1, ff. 37-40.

<sup>250</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/45-1, f. 44.

<sup>251</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/45-1, ff. 45-52.

\$10,748.78 con cuotas de pérdida; 1900, \$26,978.37 con razón de pérdida y, finalmente, los primeros cuatro meses de 1901, \$14,754.87 con razón de beneficio.<sup>252</sup>

Realidades innegables como el hecho de que el tráfico al sur de Puente de Ixtla no estaba generando las ganancias esperadas y sobre todo, las arduas condiciones económicas de la empresa de Hampson que impidieron llevar los rieles hasta las costas de Guerrero fueron las razones que incentivaron el traspaso de la escritura del ferrocarril al dominio del *Central*. Los problemas financieros ya se arrastraban desde 1897, cuando la franquicia solicitó un préstamo al Banco Nacional de México por \$700,000 y otro de \$500,000 al Banco de Londres a tres años y con un 7% de interés anual, todo esto con la autorización de la Secretaría de Hacienda y considerando que la compañía renunciaba al 15% de subvención federal por concepto de obra.<sup>253</sup> El 30 de septiembre de 1902, Luis Méndez presentó formalmente la operación de traspaso y fue en noviembre del mismo año en que se hizo oficial la venta por un monto de tres millones de pesos oro, cifra que palidecía con los seis millones de pesos mexicanos de inversión, es decir, la operación validaba una ganancia final muy modesta con respecto al costo de construcción.<sup>254</sup> En la transferencia de escritura se liberó de los pagos pendientes al *Ferrocarril de México a Cuernavaca y el Pacífico* y en su lugar, las deudas acumuladas por \$2,444,174.01 y por \$1,723,540.10 a pagarse respectivamente a los Bancos de México y de Londres quedaban oficialmente como obligaciones del *Ferrocarril Central Mexicano* a pagarse a más tardar el 1 de noviembre de 1903.<sup>255</sup>

La incapacidad de llevar los rieles hasta las costas de Guerrero ya la había anticipado Hampson en el momento en que arribaron los rieles al cauce del Balsas, cuando las brigadas de reconocimiento informaron que la conexión entre Chilpancingo y Acapulco implicaba montar una ruta sobre pendientes de 3 o 4%, con curvas muy agudas y levantar por lo menos tres cruzamientos por la cima de las montañas de la Sierra Madre del Sur, a lo cual se sumaba la ausencia de negocios en esos rumbos y todo ello se sintetizaba en obras costosas.<sup>256</sup> Ya como propiedad del *Central* y aún con la anuencia del Gobierno federal para que dicha compañía pudiera basarse en la opinión técnica de sus especialistas, la ruta no pudo avanzar

---

<sup>252</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/45-1, f. 29.

<sup>253</sup> Horacio Crespo, *Modernización...*, *op. cit.*, p. 283.

<sup>254</sup> *Id.*

<sup>255</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/22-1, ff. 77-83.

<sup>256</sup> Francisco R., Calderón, “Capítulo V. Los ferrocarriles” ..., *op. cit.*, p. 587.

ya que la franquicia se dio cuenta de lo inconveniente que iba a resultar la inversión en caso de insistir en llevar el riel hasta Acapulco. Colocando como pretexto la devaluación de la plata, la empresa solicitó prorrogar el plazo de entrega de tramos y de obra, pero el Gobierno se mostró inflexible por ser esa una línea de importancia capital, por ello se sirvió a declarar caduca la concesión y dejó en claro la pérdida del depósito de garantía de treinta mil pesos.<sup>257</sup>

### **2.2.2.1. Manifestación geoespacial III**

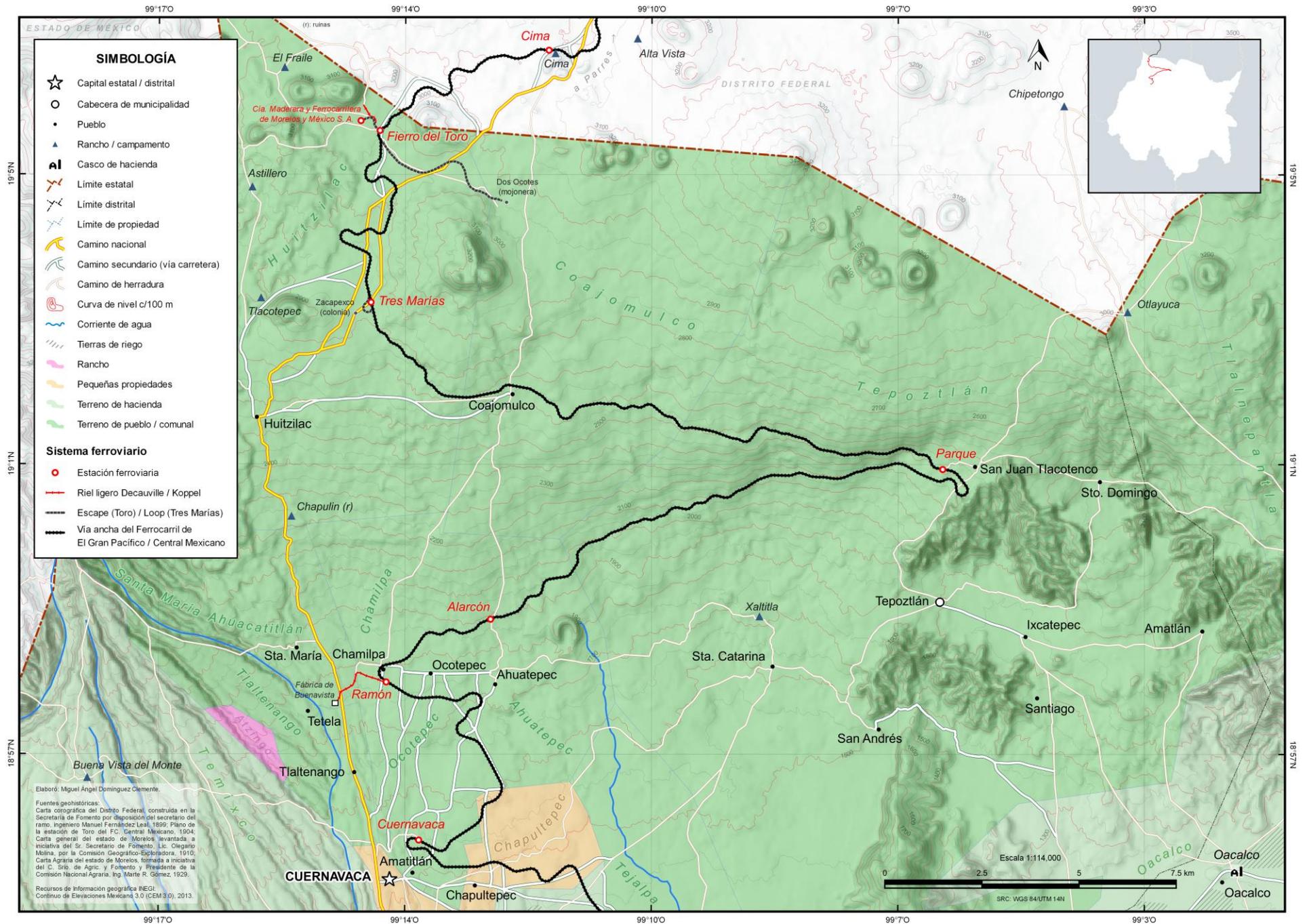
Por la estructura fisiográfica del norte de Morelos, el tramo de Toro-Cuernavaca constituyó el segmento de riel más elevado de la *Región* ya que descendió desde los 3,000 msnm de la Cruz del Marqués hasta los 1,520 msnm registrados para el centro de la capital morelense. Después de ascender por *Parres* y por *Cima*, la ruta se preparó para facilitar su bajada sobre la topografía de Sierra volcánica con estrato volcanes y volcanes aislados en la que se halla distribuida la dorsal del Ajusco-Chichinautzin. En la capa de basalto-andesita que se sitúa en la Subregión de los Altos, los terraplenes fueron descansando en las faldas y cotas que se iban sucediendo por esa zona forestal y suscribieron, con inclinaciones de 1.9% y 3.0% la fisiografía de Huitzilac y de Tepoztlán para hacer aquí una validación del concepto de peralte ferroviario, en el cual se hizo instalar la estación de *El Parque* (véase: Mapa 15). Por la forma y altitud de las Lomas y Barrancas de Cuauhnáhuac, la misma expresión de aligeramiento de pendiente se replicó en Chamilpa con una curva más abierta y con la misma lógica corrió la ruta por un lomerío de basalto para finalmente estacionarse en Amatitlán (véase: Perfil 6).

Dado el sentido de su ruta, las vías se encontraron varias veces con la Nacional de Acapulco, esto sin tocar corrientes de agua de mención considerable. Exceptuando un 1% de su longitud, el tramo de aproximadamente 54 km tuvo sus mayores afectaciones en terrenos de propiedad comunal. A causa de un regreso de vía que salvó la pendiente del Chichinautzin, las tierras comunales de Tepoztlán cedieron un derecho de vía de 20 km, es decir, poco más de un tercio del total del trecho férreo. Con un promedio de 12 km le siguieron empatadas las afectaciones de Huitzilac y las del conglomerado Chamilpa-Ocotepec-Ahuatepec; a ellas siguieron los 6 km de Coajomulco; otros 2 km del pueblo de Ocotepec y cerró la cifra el kilómetro con excedente de 100 m aportado por las pequeñas propiedades de Chapultepec.

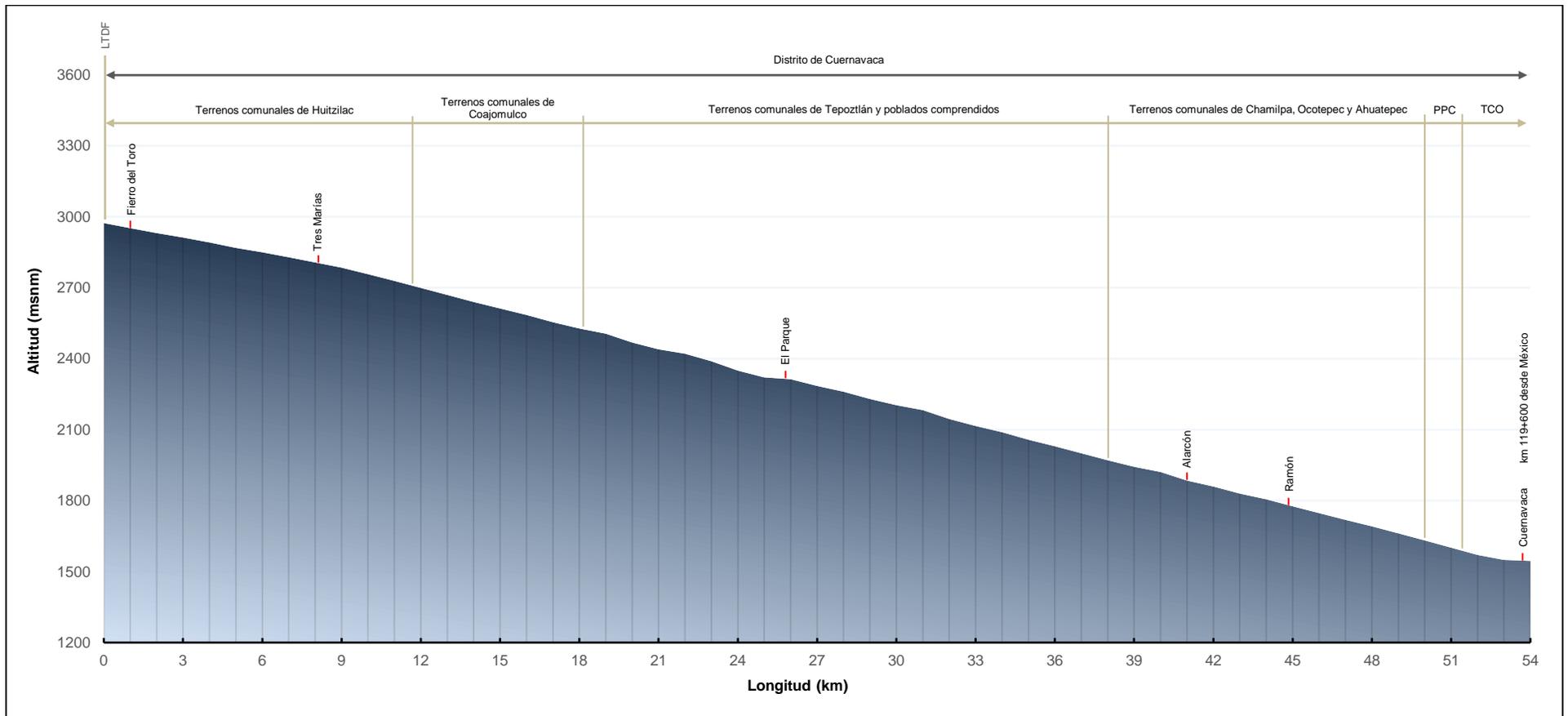
---

<sup>257</sup> *Ibid.*, p. 588.

Mapa 15. Enlace ferroviario Cima-Fierro del Toro-Cuernavaca



### Perfil 6. Tramo Fierro del Toro-Cuernavaca



Fuente: Elaboración propia con base al procesamiento en SIG de los recursos citados en el Mapa 15.

Claves:

LTDF: Límite territorial con el Distrito Federal; PPC: Pequeñas propiedades de Cuernavaca; TCO: Terrenos comunales de Ocoatepec.

La distribución del trazo contribuyó a que, por un lado, la instalación de estaciones redundara en el desarrollo de concentraciones demográficas de escala local, este fue el caso de los paraderos de *Fierro del Toro* y de *Tres Marías* que, gradualmente, se convirtieron en puntos de asentamiento y de interés económico potenciado por su capacidad de prestar fuerza de trabajo, servicios alimentarios y recursos madereros para el buen funcionamiento del tren. Más al sur el riel tocó al pueblo de Coajomulco, a San Juan Tlacotenco y el extremo norte compartido por Ahuatepec y Ocotepc, sin embargo, este último trecho de vía que evitó cruzar el primer cuadro de ambas localidades no corrió en el mismo sentido de franqueo para el caso de Chamilpa. Si bien en los reconocimientos de 1896 se contempló surcar el poniente libre de este poblado con una curva de 229.7 m de radio lo cierto fue que, al final, el recodo se amplió —tal vez por una rectificación posterior y bajo un acuerdo discrecional con comuneros o con el Gobierno estatal— hasta el primer cuadro del pueblo, penetrándose así el espacio principal de contención de ayuntamiento y de parroquia local de Chamilpa.<sup>258</sup>

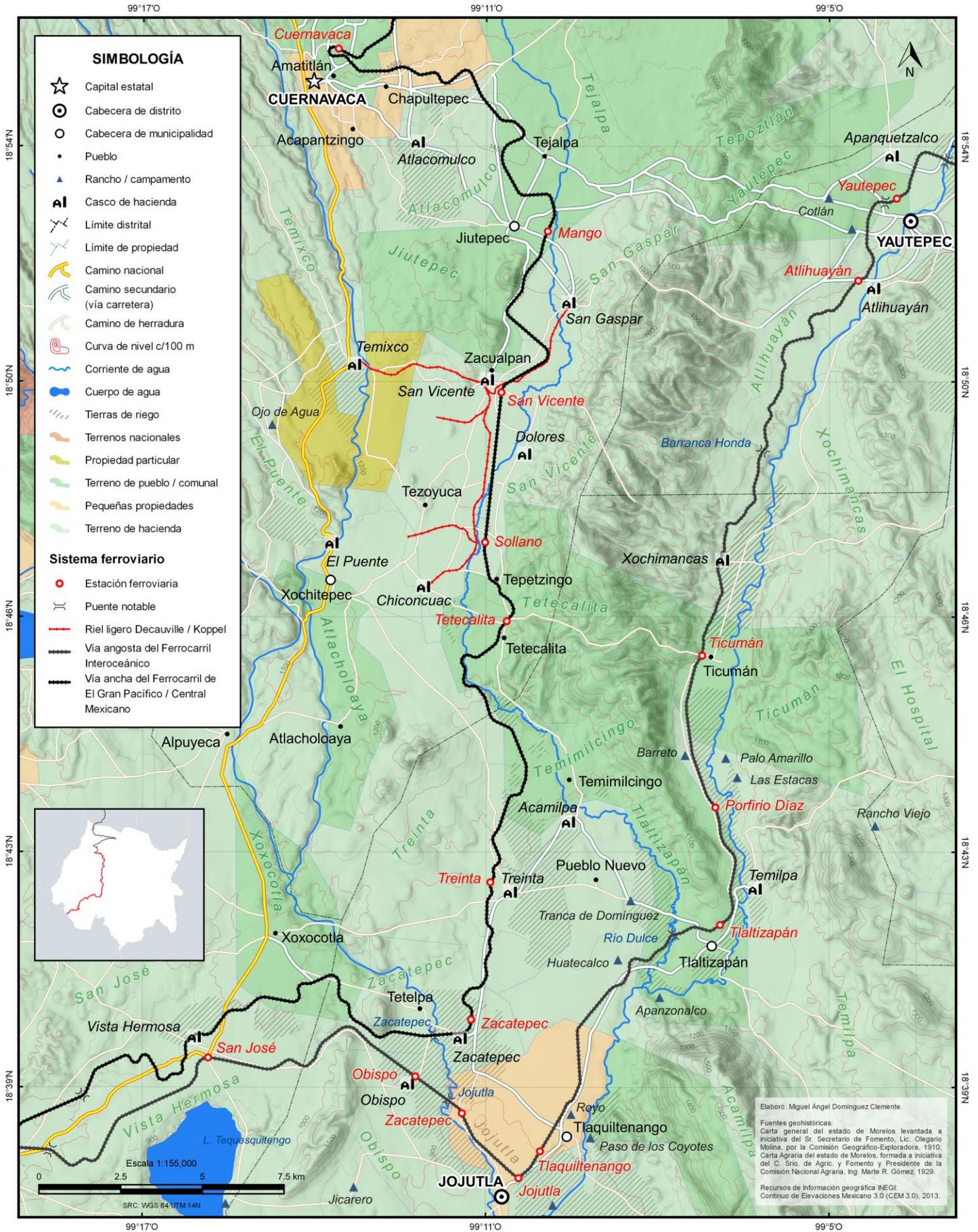
Por su parte, el tramo de Cuernavaca-Zacatepec-Cajones que descendió hasta los 900 msnm se desplantó sobre las capas de basalto-andesita y de lahar situados en la planicie occidental de la *Región* (Cañada de Cuernavaca), esto siguiendo la corriente de Arroyo Dulce y buscando el punto bajo del Apatlaco para encontrarse competitivamente con la marcha del *Interoceánico* (véase: Mapa 16). Como éste, la línea de *El Gran Pacífico* de 79 km pasó por el lado norteño del lago de Tequesquitengo y se encauzó más allá de *Puente de Ixtla* y de la Meseta del Amacuzac para cruzar justamente por el Río Grande de Amacuzac, no sin antes realizar unos ligeros cruzamientos con la Nacional de Acapulco (véase: Mapa 17).

Las pendientes que fluctuaron entre el 1.75 y 2.0% (véase: Perfil 7) corrieron también por tierras de posesión comunal, pero a diferencia del tramo norte, las del sur de la Subregión de Cuernavaca fueron absorbidas en mayor medida por los terrenos de hacienda azucarera. La de San Gabriel destacó por soportar un derecho de vía estimado en 12.5 km, cifra que apenas rebasó los 12 km de la franja de paso ferrocarrilero que proporcionó la finca de San José Vista Hermosa y los 11 km aportados por la hacienda de San Vicente, a la cual siguieron en cifra los terrenos de los pueblos de Tetelpa y Xoxocotla, con un estimado línea de paso de 8 km, y las tierras cañeras de la hacienda de Treinta que absorbieron poco más de 6 km de derecho de vía.

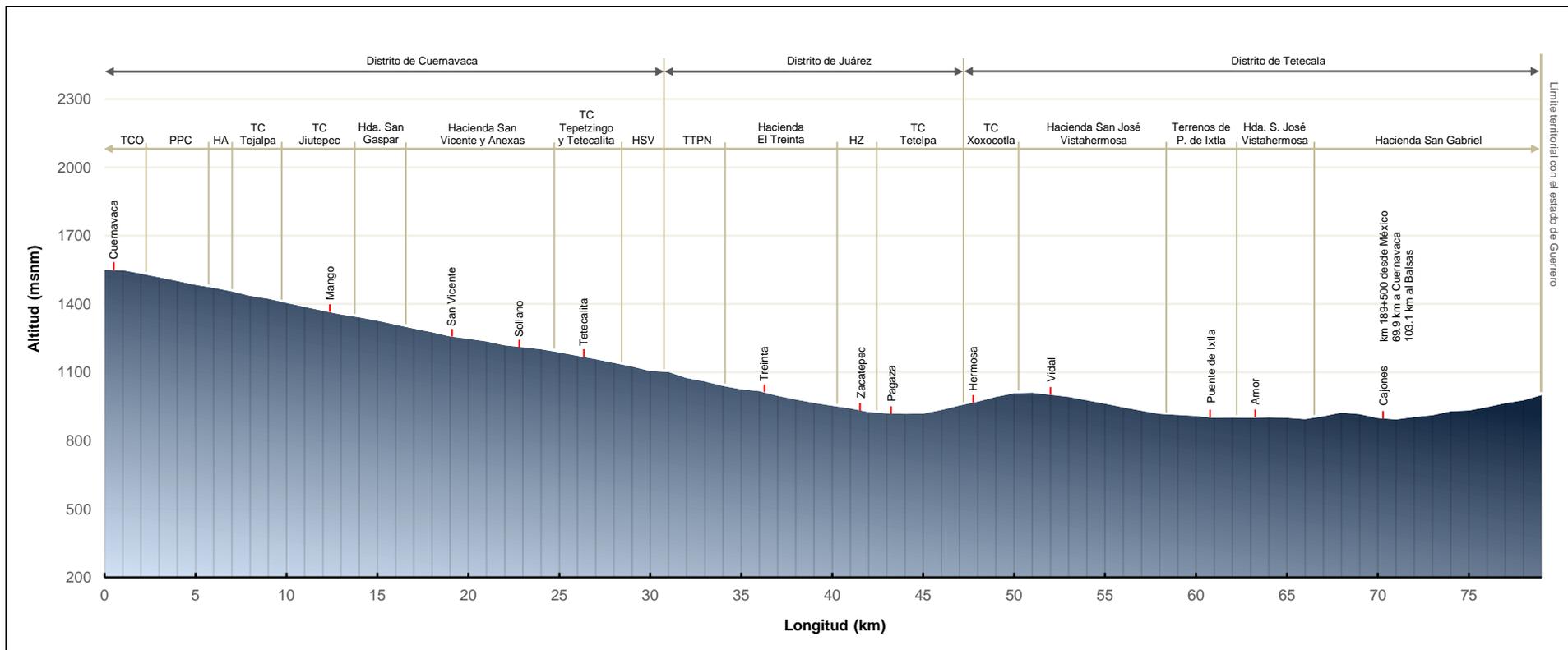
---

<sup>258</sup> Cfr. MMOyB, CDD, DDR-77-DDR-7249-A-06.

Mapa 16. Enlace ferroviario Cuernavaca-Zacatepec



### Perfil 7. Tramo Cuernavaca-Zacatepec-Cajones

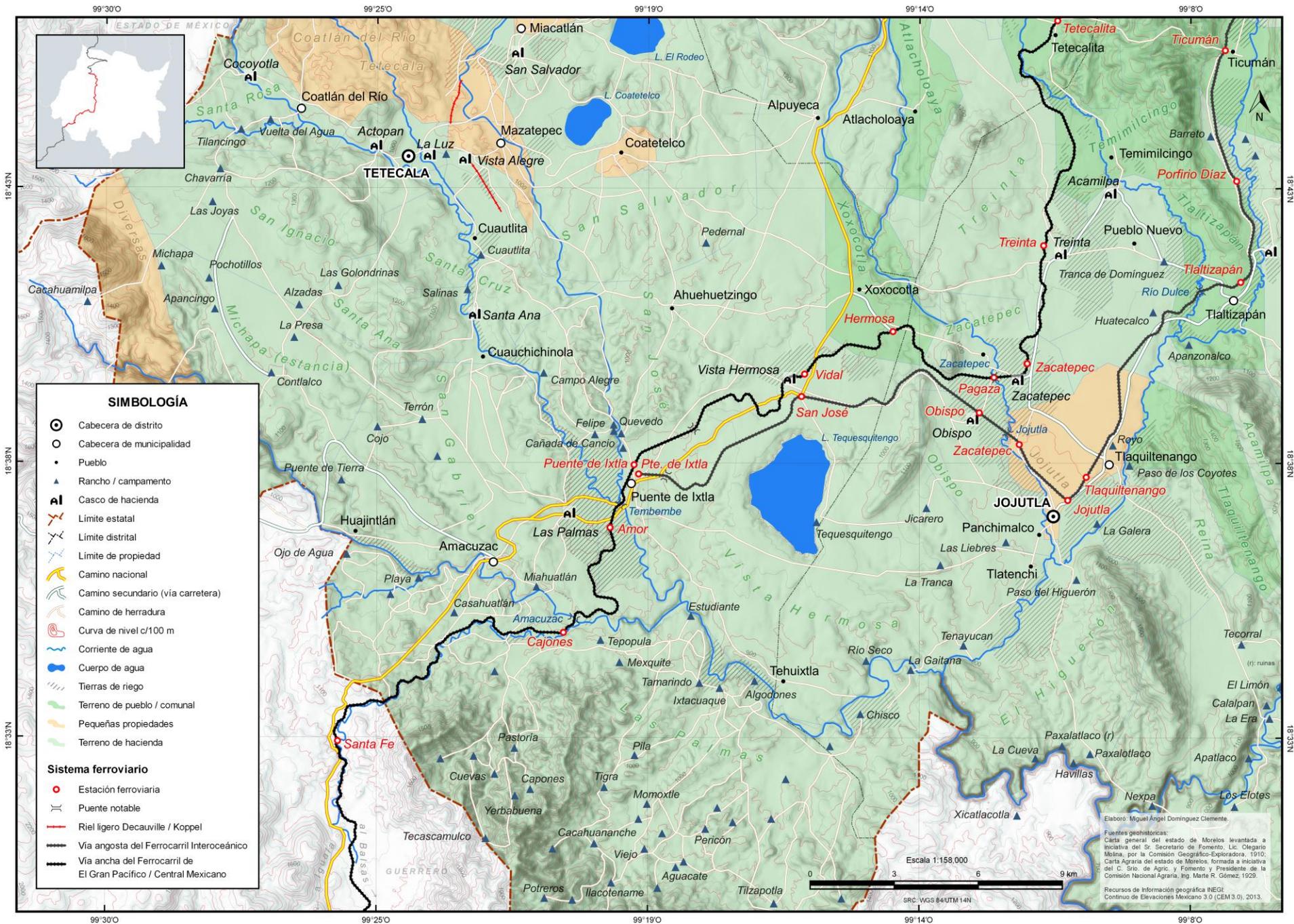


Fuente: Elaboración propia con base al procesamiento en SIG de los recursos citados en los mapas 16 y 17.

Claves:

TCO: Terrenos comunales de Ocotepc; PPC: Pequeñas propiedades de Chapultepec; HA: Hacienda de Atacomulco; TC: Terrenos comunales; HSV: Hacienda de San Vicente; TTPN: Temimilcingo y terrenos de Pueblo Nuevo; HZ: Hacienda de Zacatepec.

Mapa 17. Enlace ferroviario Zacatepec-Cajones-Santa Fe



A diferencia de los demás tramos de vías hasta ahora revisados, los que se instalaron en la Subregión de Cuernavaca sí tuvieron un impacto ambiental directo precisado en términos de la amplia cobertura forestal del cuadrante norte-centro de la *Región*. Según lo publicado en 1925 por Felipe Ruiz de Velasco, el paso del ferrocarril por la zona de Temixco trajo consigo la deforestación de los bosques de la hacienda de Temixco que se prolongaban hasta el norte, ahí se contaba con una instalación para aserradero y con una conexión que entroncaba con la línea del *Central*, en la estación de *San Vicente* y al interior de la hacienda del mismo nombre.<sup>259</sup> Más al norte, la cobertura de encinos, ocotes y oyameles que estaban formados a lo largo del trazo desde Huitzilac hasta su culminación en Cuernavaca fue objeto de una explotación que trajo consigo, comenta Felipe Ruiz, la extracción de grandes cantidades maderas para durmientes, leña y carbón; ello trajo cambios en el régimen pluviométrico (un menor número de días de lluvia por año); alteración de los flujos de agua; aumento en los factores de evaporación y escurrimiento por la pérdida de la capa de tierra vegetal protegida por la arboleda.<sup>260</sup>

La zona boscosa del Ajusco-Chichinautzin provocó diversos intereses de explotación, prueba de ello están en los diversos alzamientos de escapes o ramales que, por ejemplo, se gestaron en 1894 por parte de la franquicia de Hampson para explotar los montes de Coajomulco a partir de un ramal de 7 km extendido desde *Fierro del Toro*,<sup>261</sup> o el que con un kilómetro de vía explotada se hizo quitar desde el mismo punto en 1898 por estar agotada alguna opción situada de explotación forestal.<sup>262</sup> Otra voluntad empresarial y lateral en el rubro se hizo notar con la construcción de un ramal derivado desde el mismo paradero de *Toro* hasta los terrenos del rancho de “El Capulín”, en el estado de México. En este caso, en septiembre de 1900 se expresó que el dueño de la hacienda de “Las Prietas” pactó con la empresa de Hampson la ejecución de un proyecto de ramal destinado para transportar maderas hacia la mencionada hacienda.<sup>263</sup> También se suma a este esquema de explotación

---

<sup>259</sup> Héctor Ávila Sánchez, *Aspectos...*, *op. cit.*, p. 60.

<sup>260</sup> *Ibid.*, p. 59. Una muestra de la alta franja forestal morelense en MMOyB, CDD, DDR-70-DDR-7249-A.

<sup>261</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/55-1, f. 1.

<sup>262</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/58-1, f. 1.

<sup>263</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/54-1, f. 1. La hacienda de “Las Prietas” fue un núcleo económico mexiquense situado en Ocuilan destinado a la explotación agrícola y ganadera. Hacia 1906 se encontraba bajo el dominio de la “Compañía explotadora de la Hacienda Las Prietas de Ocuilan y Anexas”, en ella figuraron empresarios de la talla de Manuel de Gamboa y esposa, Ángel Álvarez, Alberto Moreno, Fernando Pimentel y Fagoaga, Jesús Salcido y Luis Barroso Arias. Este último era un empresario español con numerosos intereses que también abarcaron el ramo textil a través de la Compañía Industrial de Atlixco, S. A., la cual tenía inversiones en la

y de impacto ambiental el impulso ejecutado hacia 1904 por la “Compañía Maderera y Ferrocarrilera de Morelos y México, S. A.”, cuya estación ferroviaria privada se conectaba con la estación de *Fierro del Toro* a través de un ramal de casi un kilómetro en el que paralelamente marchaba el pequeño “Tranvía Decauville del Sr. Entrambasaguas”.<sup>264</sup> Con gran probabilidad se trataba de Ángel Entrambasaguas (o de sus hijos, Ángel o Enrique), quien era un oligarca porfiriano con fuertes intereses depositados en la zona del Ajusco manifestados, entre otros, en la hacienda de La Venta y en el rancho de El Fraile, este último ubicado en los límites de los estado de México y de Morelos.<sup>265</sup>

### **2.3. El problema ferrocarrilero en lo Altos**

En realidad, los activos empresariales locales revisados en líneas arriba caminaron sobre una veta económica que pocas veces se dejó de explotar y que no se limitó a los contornos de la estación de *Toro*, Huitzilac o Tepoztlán, también fue un asunto de interés llevado a otros puntos de la Subregión de los Altos consignados por los bosques Tlalnepantla y los de Ocuituco, áreas boscosas que fueron penetradas respectivamente por una vía ancha y otra angosta que en la misma correspondencia solventaron los intereses del ya citado coronel Hampson y los del consorcio mexiquense de las Fábricas de papel de San Rafael y Anexas.

#### **2.3.1. El Ferrocarril Hampson**

Como su nombre lo indica, este fue un proyecto de vía articulado por el ya señalado coronel estadounidense J. H. Hampson, quien puso en marcha otro plan ferrocarrilero apenas pasado el año de operación de traspaso de *El Gran Pacífico* al dominio del *Central*, pero en esta ocasión buscó ejecutar una obra de escala más reducida para fines de explotación forestal de cedros, ayacahuites, caobas, encinos y diversas clases de oyamel situados en los montes de los Altos de Morelos en su corte con Tepoztlán y, especialmente, con Tlalnepantla.

---

hacienda textil poblana de San Diego Metepec y en la Compañía del Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, S. A. Cfr. Eunice Ruiz Zamudio, “Burguesía empresarial, 1880-1915: un empresario mexicano el caso de Luis Barroso Arias y socios”, tesis de licenciatura en Historia, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, 2006, pp. 100-102; Mariano Castellanos Arena (coord.), *Inventario del Fondo Compañía Industrial de Atlixco, Ecomuseo de Metepec, Puebla*, Apoyo al Desarrollo de Archivos y Bibliotecas de México, A. C., México, 2005, p. 12.

<sup>264</sup> CEDIF, PT, Estación de Toro, agosto 16 de 1904.

<sup>265</sup> Nicole Pecheron, *Problemas agrarios del Ajusco: Siete comunidades agrarias de la periferia de México (Siglos XVI-XX)*, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, México, 2010, *loc. cit.*

Entre el 5 y el 7 de noviembre de 1903 circuló en medios impresos una breve nota acerca del levantamiento de una nueva línea férrea a colocarse en el sur de la capital del país. Al respecto se mencionó que las autoridades de Milpa Alta informaron al Gobierno del Distrito Federal que una cuadrilla de trabajadores encabezados por el ingeniero H. B. Lacham arribaron al pueblo de Oztotepec para dirigir un reconocimiento de terrenos a fin de instalar un ramal de ferrocarril. La vía subsidiaria se planeaba construir desde un punto intermedio ubicado entre los kilómetros 54 y 57 del *Central mexicano* y su trazo sortearía los rasgos topográficos del área forestal que corre desde los cerros de “Tulmiaqui”, “Tuxtepec” y “Ololique” hasta los bosques de Tlalnepantla, Morelos.<sup>266</sup>

En los hechos y en el marco de la obra pública, el desarrollo de esta ferrovía inició el 15 de agosto de 1904 con las gestiones hechas por el propio Hampson, quien expresó a la SCOP su necesidad de construir un ferrocarril para efectos de explotación de unos montes que tenía contratados con los ayuntamientos de Tlalnepantla y Tepoztlán del estado de Morelos. Se refería el coronel en ese sentido al contrato de diciembre de 1903 que su sobrino, Hary H. Hampson, había obtenido en representación suya en la primera instancia del distrito de Yautepec y con la presencia del síndico de Tlalnepantla para explotar los montes de dicha municipalidad con propósitos de corte y venta de madera por un periodo de diez años y con distintas especificaciones de pago por cada árbol cortado en beneficio de Tlalnepantla.<sup>267</sup>

Así, el contratista estadounidense solicitó autorización para explotar un ferrocarril de vía ancha de aproximadamente de 40 km de extensión, con su línea de telégrafo o teléfono correspondiente y sin incluir la medida en la línea principal de los escapes, cambios o ramales necesarios para la explotación de sus montes. En el proyecto se propuso hacer un tiraje de vías desde el Rancho del Guarda (km 57 del *Central*, División de Cuernavaca; véase: Figura 11), continuar por los terrenos de Topilejo, de San Pablo Oztotepec (“El Pedregal”, “Tulmiac Ojo de Agua” y “Zoquiac”), de Milpa Alta (“Llano de Morales”), seguir por los de Tlalnepantla (al este de las montañas de “Otlayuca” y “Tezonza”) para concluir la ruta del ferrocarril en la Cañada de Neapanapa.<sup>268</sup>

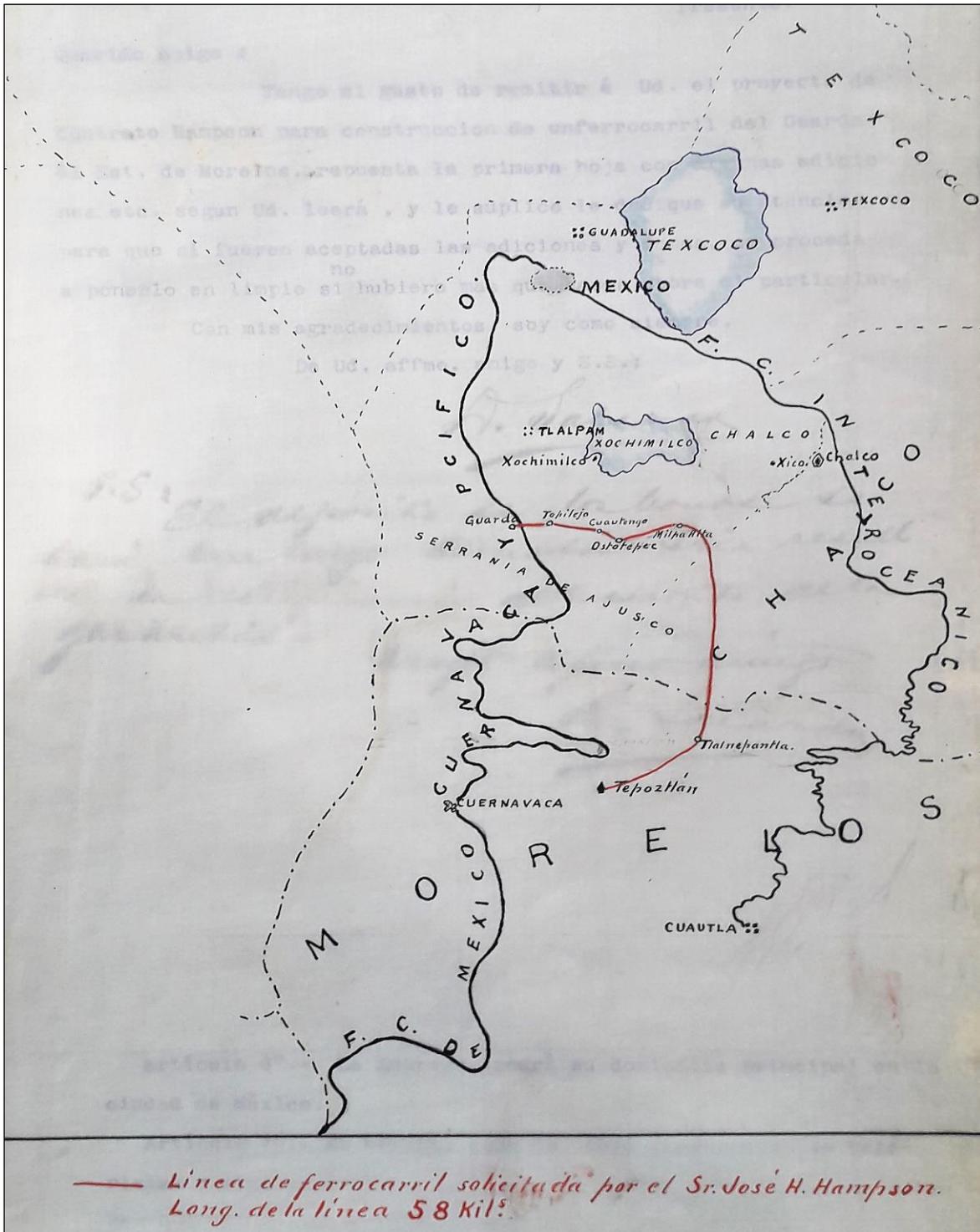
---

<sup>266</sup> *El Popular*, VII, núm. 2,423, 05/11/1903, p. 1; *La Patria de México*, XXVII, núm. 8,080, 7/11/1903, p. 2. Cabe subrayar que ambas notas son imprecisas en el sentido de que mencionan a Tlalnepantla, Estado de México, como el punto final para el proyecto de esta ferrovía.

<sup>267</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/15-1, f. 7.

<sup>268</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/1-1, f. 1. Por las indicaciones empresariales expresadas en el croquis de línea, es probable que el proyecto se diseñara antes de que Hampson cediera su concesión al *Ferrocarril Central*.

Figura 11. Localización de la primera línea solicitada por Hampson



Croquis anexo a la solicitud de Hampson de 1904 para explotar una vía de 58 km que, en principio y antes reorientarse el trazo hacia la cañada de Neapanapa, se planeaba construir desde la línea Cuernavaca y el Pacífico, a la altura del rancho de El Guarda, hasta la localidad de Tepoztlán. Imagen recuperada de: AGN, SCOP, FFCC, 279/1-1, f. 2.

Hampson alentó a la Secretaría para dar agilidad al trámite ya que buscaba aprovechar la temporada de secas del segundo semestre de 1904 y terminar los 40 km en el plazo de un año apelando a sus capacidades de construcción. De esta forma, hizo acompañar su petición con las prerrogativas comunes que otorgaba la Ley de Ferrocarriles de 1899, haciendo especial énfasis en la importación libre de derechos aduanales por cinco años de los materiales empleados para la construcción y en la no asignación de contratos de construcción de ferrocarriles paralelos en una zona de 15 km a ambos lados de la línea solicitada.<sup>269</sup>

Para el 22 de agosto se tasó un depósito de \$8,700 en Bonos de la Deuda Pública que debía ser cubierto para garantizar la construcción del *Ferrocarril El Guarda-Nepanapa*, no obstante, Hampson solicitó rectificar el monto del depósito a \$6,600 en términos de los mismos bonos ya que hasta el 2 de septiembre, la línea sólo estaba reconocida en sus primeros 30 km y aún faltaban por estudiar otros 10 o 15 km para lo cual era necesario unos tres o cuatro meses.<sup>270</sup> Una semana después se decidió que el nuevo monto requerido para efectuar el contrato de construcción debía ser de \$6,750 y de esta manera, quedaron constituidos el 23 de septiembre en la Tesorería General de la Nación los bonos requeridos para la celebración del contrato en favor de la compañía de Hampson.<sup>271</sup>

Finalmente, el 12 de octubre de 1904 el contrato de construcción de este ferrocarril fue asignado al solicitante con el consentimiento de Leandro Fernández, Secretario del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas. En la concesión se estipularon 12 cláusulas, de ellas destaca el derecho de explotación de línea por 99 años; obligación de montaje de línea telegráfica; derecho a construir escapes o ramales en caso de demandarlo la actividad económica forestal de la vía; obligación adjudicada al concesionario de terminar 10 km en el primer año, otros 10 en el segundo y completar el faltante del camino en el tercer año; separación de vía por un ancho de 1435 mm sobre el que avanzaría el material rodante a partir de fuerza de vapor y por último, acuerdo de cuotas de cobro por telegramas, transporte de pasajero, maletas y mercancías.<sup>272</sup>

El 29 de octubre se presentó el plano del trazo y perfil definitivo de los primeros 30 km del ferrocarril. Por situarse el origen de la línea a un costado del *Ferrocarril Central*, en

---

<sup>269</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/1-1, f. 1.

<sup>270</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/1-1, f. 17, 18 y 20.

<sup>271</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/1-1, f. 24-26.

<sup>272</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/1-1, f. 29.

los terrenos del rancho del Guarda y en las faldas de la sierra del Ajusco, los planos del proyecto y la misma línea fueron etiquetados como “Ferrocarril de Ajusco a Tlalnepantla”, sin embargo, los técnicos de la Secretaría recomendaron cambiar el nombre para evitar confusiones con la demarcación mexiquense (como efectivamente aconteció en las notas periodísticas del momento) y no sólo eso, devolvieron los tres planos con la observación de que debían ajustarse los radios mínimos de las curvas conforme a la norma vigente para vía ancha y no para trocha angosta como inicialmente lo calcularon los técnicos de este ferrocarril; paralelamente, se hicieron señalamientos sobre las medidas de la sección mínima de los terraplenes y cortes y se emplazó a la compañía a seguir las especificaciones del reglamento para el caso de la medida ancha de vía.<sup>273</sup>

El 29 de diciembre de 1904 la Secretaría recibió las correcciones y los nuevos planos para su aprobación a través del licenciado Demetrio Salazar, apoderado de J. H. Hampson y de quien obtuvo el poder especial de representación desde el 14 de octubre de 1904 para vigilar todo lo relativo a esta concesión. Fue hasta el 25 de enero de 1905 en que la Sección de Cartografía y Dibujo de la Secretaría expresó su visto bueno al trazo de la vía en el que se presentó una pendiente máxima de 3% en un tramo de los primeros 10 km y 2% en el resto del camino y en el que también se corrigió el problema las curvas ajustándose a un radio de 100 m, asimismo, se fijó en 40 m la faja del derecho de vía (véase: Mapa 18 y Perfil 8).<sup>274</sup> La construcción y administración de esta vía fue, sin embargo, bastante accidentada si se consideran los cambios efectuados en la agenda de construcción y la misma liquidez de la figura empresarial de Hampson.

Según lo estipulado en el contrato, en 1905 los primeros 10 km de vía deberían estar terminados, pero para el 3 de julio de ese año fue solicitada por la representación del concesionario una prórroga de construcción, por lo que se fijó el 12 de abril de 1906 como fecha límite para terminar la primera sección del ferrocarril.<sup>275</sup> Hasta febrero de 1906, año en el que se comenzarían a levantar los rieles de la segunda etapa de construcción, el desarrollo de la obra parecía seguir un ritmo normal ya que Demetrio Salazar solicitó a la Secretaría de Comunicaciones la expropiación de terrenos en Milpa Alta para garantizar y hacer efectivos

---

<sup>273</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/16-1, ff. 2-4. Los folios siguientes corresponden respectivamente a los planos de los kilómetros 0-10, 10-20 y 20-30 del proyecto inicial.

<sup>274</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/16-1, f. 13. Los planos corregidos en los folios 15, 16 y 17.

<sup>275</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/21-1, f. 4.

los derechos de vía del tramo comprendido entre los kilómetros 11 y 20 del proyecto.<sup>276</sup> Pero el avance de obra llevaba aún un ligero retraso toda vez que el 15 de marzo de ese año se modificó la tercera cláusula de la concesión para prorrogar nuevamente el plazo de entrega, en consecuencia, la Secretaría conminó al concesionario a terminar los trabajos de construcción de los primeros 10 km antes del 12 de junio de 1906.<sup>277</sup>

La construcción no sólo se cumplió en tiempo y forma sino que avanzó de forma considerable en la segunda etapa. El 14 de mayo de 1906 el Secretario de Comunicaciones fue informado de la terminación del primer tramo de 10 kilómetros y del avance en la segunda sección por 5 km más, cuyo montaje en conjunto daba muestras de encontrarse en buen estado, “cosa poca frecuente en las líneas recién construidas” según el juicio del inspector.<sup>278</sup>

De acuerdo a esa revisión hecha *in situ*, el radio mínimo de curvatura se ajustó a los 100 m en el km 4 y todos los demás se estimaron de 114 m en adelante; los primeros 11 km de la línea se construyeron en las municipalidades de Topilejo y Oztotepec y el resto, sobre la municipalidad de Milpa Alta. El terreno del Ajusco, evaluado entonces como una “ceniza volcánica”, permitió formar buenas terracerías a las que se integraron pocas “obras de arte” (es decir, alcantarillas, puentes, etc.) dada la ausencia de corrientes de agua de gran caudal. Se emplearon durmientes de ocote procedentes de Tres Marías y se colocaron 16 piezas por cada riel de acero de 9.14 m de extensión. La línea estaba bien nivelada y tenía un buen trabajo de dispersión de balasto, el cual era del mismo material volcánico que formaba los terrenos del Ajusco. Al mismo tiempo, se estaban recibiendo los postes de telégrafo para establecer la comunicación entre la estación de Parres y el km 20, en donde se proyectó establecer un campamento para llevar a cabo desde ahí los trabajos del ferrocarril y la explotación forestal planeada. Aunque el paradero de Parres figuraba todavía como estación de bandera, se sabía que se le iba a dotar de una oficina, por ello se consideró que la línea de Neapanapa tendría comunicación directa con la ciudad de México. El servicio de agua se pretendía abastecer en el km 7 a través de un tanque alimentado con una corriente de agua entubada y conducida desde un manantial del Ajusco situado a una altura mayor al de la línea de ferrocarril. Finalmente, se informó que hasta la fecha de la inspección se tenían en servicio

---

<sup>276</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/18-1, f. 1.

<sup>277</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/27-1, f. 2.

<sup>278</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/21-1, f. 1.

una locomotora y varias plataformas alquiladas al *Ferrocarril Central*.<sup>279</sup> En el mes siguiente la Secretaría pronunció su visto bueno para el tramo construido de 15 km y seguidamente, por solicitud expresa del representante del coronel Hampson, dio su autorización el 18 de junio de 1906 al concesionario para poder explotar la línea en los términos convenidos y previa presentación de los horarios y tarifas respectivas.<sup>280</sup>

Para la conclusión de los siguientes 5 km (y por ende de la segunda etapa de obra) la empresa declaró estar impedida para terminar la ejecución en los tiempos acordados dado que atravesaba algunas dificultades internas, en consecuencia, solicitó otra prórroga por 90 días a manera de cerrar los trabajos del tramo a principios de 1907 en lugar de hacerlo en octubre de 1906 como estaba señalado en la concesión.<sup>281</sup> De esta manera la sección se terminó a finales de enero de 1907 y poco después, el 2 de febrero próximo, el técnico de la Secretaría encargado de la inspección dio cuenta del avance de obra señalando, entre otras cosas, que el balasto se formó con piedra quebrada y pedacería de tezontle; que se encontraban ya colocados los postes kilométricos reglamentarios y que se estaban levantado mástiles de ocote a razón de 16 unidades por kilómetro para sostener un hilo telefónico en lugar del cable de telégrafo contemplado. Con respecto al servicio de agua seguía pendiente la construcción del depósito en el km 7, por lo que la línea se abastecía con el líquido transportado desde la estación del Ajusco por el *Ferrocarril Central*, compañía a la que aún se le rentaba material rodante;<sup>282</sup> en este marco, el 6 de febrero se autorizó la explotación del ferrocarril hasta este tramo.<sup>283</sup> A pesar de las buenas expectativas, la línea no quedó exenta de ser escenario de incidentes ferroviarios; tal vez el primero de ellos sea el que tuvo lugar en las cercanías del campamento maderero de Chipetongo el 9 abril de ese mismo año, fecha en que se produjo el descarrilamiento de una máquina cuya volcadura, aunque dejó ilesos a cuatro hombres, provocó la muerte de un cargador de madera y dejó severos daños a la vía.<sup>284</sup>

Para el levantamiento de los siguientes 10 km de vía y terminación de la última etapa la agenda de trabajo se sometió a un reajuste técnico y la entrega nuevamente fue prorrogada en la construcción del último tramo. En mayo de 1907 el ingeniero encargado de los trabajos

---

<sup>279</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/21-1, ff. 1-2.

<sup>280</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/21-1, f. 9.

<sup>281</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/21-1, f. 14.

<sup>282</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/21-1, f. 13.

<sup>283</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/21-1, f. 15.

<sup>284</sup> *The Mexican Herald*, XXIV, núm. 37, 09/04/1907, p. 1.

comunicó a la Secretaría que encontró posible hacer unos cambios al trazo del proyecto a fin de modificar favorablemente tanto las condiciones de pendiente como de curvatura.<sup>285</sup> El constructor buscaba con esto, desde luego, sortear de forma más segura las condiciones topográficas accidentadas de la zona de los Altos de Morelos comprendida por los bosques de Tepoztlán y Tlalnepantla. Con la autorización gubernamental obtenida para ejecutar tales cambios, la compañía continuó y mejoró los estudios que ya tenía del terreno, esto permitió que en agosto de 1907 se formara el plano del tramo comprendido entre el km 20 y el km 25, el cual fue entregado el 11 de octubre por Hampson a la Secretaria y esta a su vez autorizó el nuevo trazo tres días después.<sup>286</sup>

Todo parece indicar que la construcción se ejecutó en paralelo a los procedimientos administrativos pues, el 8 de octubre de ese año, Hampson informó a las autoridades en Obras Públicas que se encontraba terminada esta quinta sección de la vía.<sup>287</sup> En la inspección correspondiente se informó que los rieles estaban bien nivelados, salvo algunos trechos en los que los terraplenes fueron afectados por las lluvias abundantes de la temporada y que ya eran atendidos por una cuadrilla de 15 trabajadores. Como en las secciones anteriores, el balasto se formó con el material pétreo de la zona; se emplearon durmientes de ocote y como en los tramos anteriores, se montaron rieles con peso de 19.84 kg por metro lineal hasta el km 20+800, de ese punto en adelante fueron colocados rieles de 24.80 kg por metro.<sup>288</sup> El cable telefónico, que se puso en duda llevarlo hasta el fin de la línea, llegaba ya al campamento de Otlayuca situado en el km 21, lugar en donde se instaló un tanque de madera para la alimentación de las máquinas que para ese momento se contaban en una sola locomotora activa.<sup>289</sup> Las condiciones del tramo y sus especificaciones fueron aprobadas para su explotación el 19 de octubre de 1907.<sup>290</sup>

Sobre la instalación de los últimos rieles cabe apuntar que esta fase fue mucho más morosa y no se logró culminar en términos de la extensión de vía ni de los tiempos planeados. Parte de estas circunstancias se hacen patentes con el hecho de que el plano correspondiente

---

<sup>285</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/16-1, f. 20.

<sup>286</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/16-1, f. 26. El plano de este tramo en el folio siguiente. Otra copia en MMOyB, CG, 9314-CGE-7249-A-001.

<sup>287</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/21-1, f. 16.

<sup>288</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/21-1, f. 19.

<sup>289</sup> *Id.*

<sup>290</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/21-1, f. 21.

al tramo final no se obtuvo sino hasta el 29 de junio de 1908,<sup>291</sup> a esto se agrega la obligación para entregar la obra concluida en sus 30 km el 26 de octubre del mismo año,<sup>292</sup> objetivo que no se cumplió y que tuvo que replantearse a través de una prórroga y una nueva reforma a la concesión. Por otro lado, figuran también como factor de retraso las circunstancias hidrometeorológicas del momento, esto en el sentido de que el año de 1909 se registró como “excepcionalmente lluvioso”, particularmente en la región boscosa del Ajusco y de los Altos de Morelos, es por tal motivo que las obras de terracería sólo se pudieron finalizar hasta septiembre de 1909.<sup>293</sup>

Posteriormente, la concesión se sujetó a otro par de reformas: una tuvo lugar el 26 de octubre de 1909 y otra más se celebró justamente un año después, momento en que la obra progresó hasta el km 28 para no avanzar más ya que, por mutuo acuerdo celebrado el 16 de octubre de 1910, se convino dar por terminada la línea del ferrocarril hasta ese kilómetro y se liberó a la compañía de la obligación de llevar los rieles hasta la cañada de Neapanapa en el km 30 como se estipuló en el contrato original.<sup>294</sup> El 3 de noviembre se dio por terminada la construcción de vía y la última inspección se realizó el 9 de noviembre de 1910, registrándose en ella casi las mismas observaciones que las revisiones anteriores exceptuando lo siguiente: se utilizaron rieles de acero con un peso de 22.32 kg por cada metro lineal; la línea telefónica se prolongó hasta el mismo km 28; el tráfico sólo estaba destinado al acarreo de leña y maderas ya que en la zona circundante no existían centros de población significativos que requirieran transporte público y, finalmente, el inspector hizo hincapié en la falta de los postes kilométricos, una condición extraña a juicio del técnico considerando que la compañía siempre acataba las especificaciones.<sup>295</sup>

Todavía cabe decir que, como ocurrió con *El Gran Pacífico*, esta vía tampoco fue ajena a las incertidumbres financieras. Ellas se aducen de la atención a un esquema de dos hipotecas: una contraída el 24 de diciembre de 1906 con la “United States Banking Co.” por \$51,000 con réditos al 10% anual, y otra más con fecha del 19 de septiembre de 1908 con el Banco Nacional por \$92,616.93 también con réditos del 10% anual.<sup>296</sup>

---

<sup>291</sup> MMOyB, CG, 9314-CGE-7249-A-002.

<sup>292</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/16-1, f. 30.

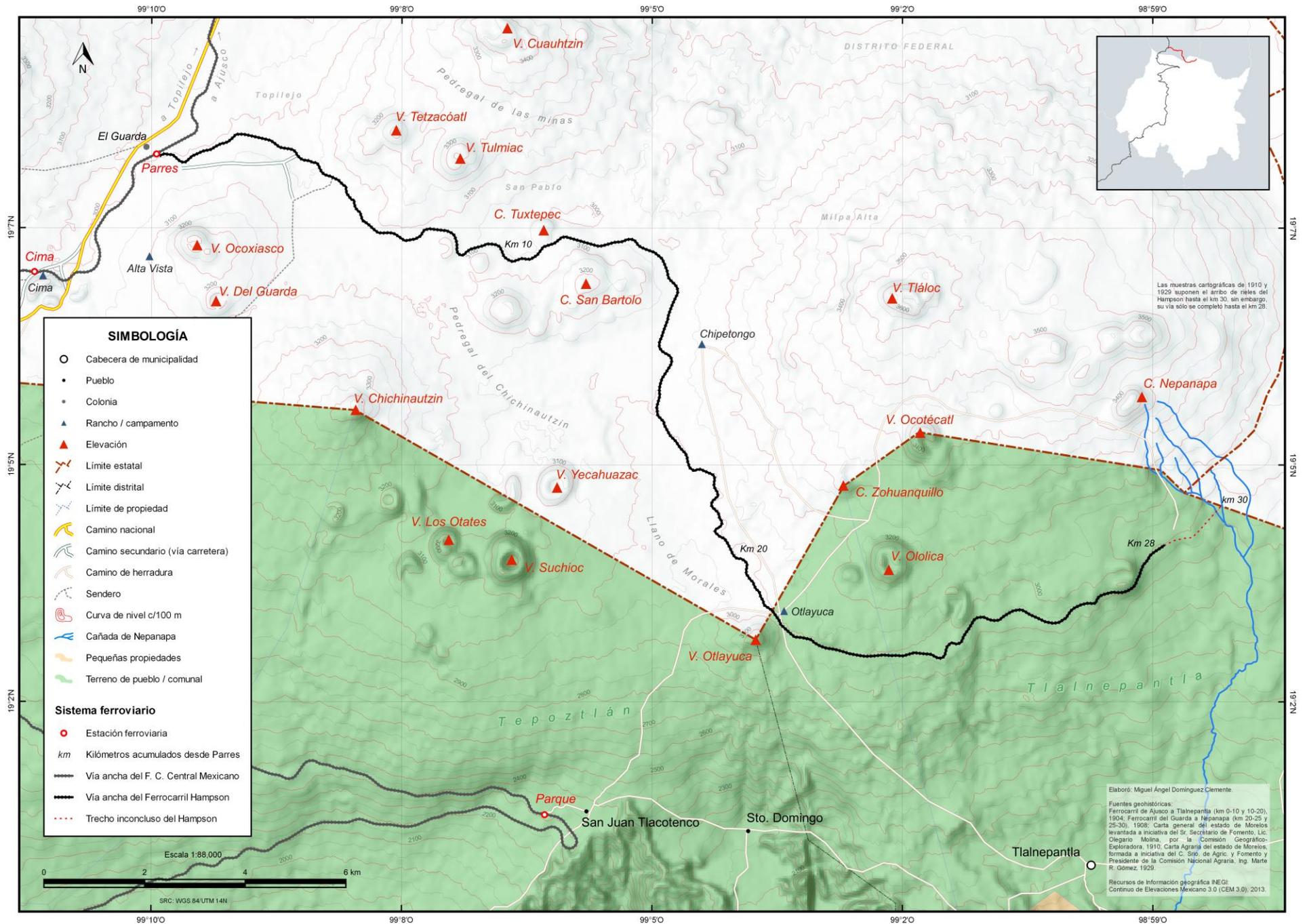
<sup>293</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/21-1, ff. 24-25.

<sup>294</sup> POF, vol. XX, núm. 26, 08/07/1911, pp. 4-5.

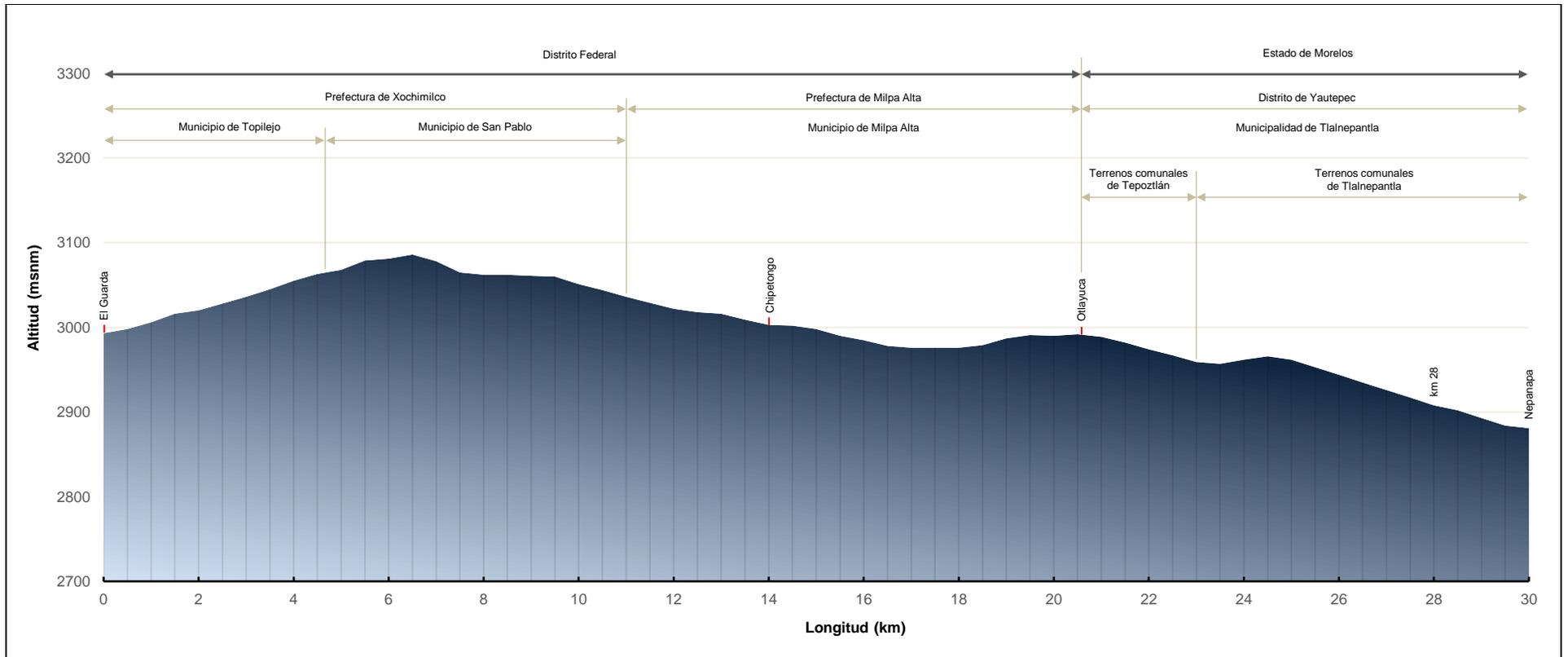
<sup>295</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/21-1, ff. 25-26.

<sup>296</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/22-1, f. 9. La hipoteca de la casa estadounidense en AGN, SCOP, FFCC, 279/6-1.

Mapa 18. Trazo del Ferrocarril Hampson



### Perfil 8. Ferrocarril Hampson



Fuente: Elaboración propia con base al procesamiento en SIG de los recursos citados en el Mapa 18.

Al margen de tales hipotecas, lo cierto es que el interés personal de Hampson ya estaba asegurado por lo menos hasta 1911 y el mismo nunca tuvo que ver con el transporte de pasajeros más que con el objetivo económico forestal. Esto explica el porqué de la reconfiguración del proyecto original del camino de hierro de 58 km que, desde la localidad de Parres, buscaría conectar a las cabeceras de Topilejo, Cuauhtenco, Oztotepec y Milpa Alta del Distrito Federal con las morelenses de Tlalnepantla y de Tepoztlán (véase: Figura 11). En los hechos, este ferrocarril funcionó en favor de Hampson sólo “para fines industriales sirviéndole para traer maderas del estado de Morelos y beneficiarlas en un aserradero que montó en la terminal de la línea”,<sup>297</sup> el cual, en las vísperas de la bancarrota y a lo largo de 1912 se hizo pública su venta justamente en términos de la venta del aserradero instalado en la zona de Peralvillo (zona cercana a la estación de *Buena Vista del Central*) y que perteneció a la “Hampson Lumber Co.” En la oferta publicitada en diversos periódicos se presentó un inventario que incluía edificios; sierras de banda y circulares; máquinas para cantar madera; un motor de vapor; tres calderas; rodillos y bandas; poleas; flechas y cadenas, es decir, una planta de aserrar completa y de muy poco uso, según lo anunciado.<sup>298</sup>

### 2.3.2. El Ferrocarril de San Rafael-Atlixco

Dentro de una lógica similar a la de la línea del *Hampson*, la de *San Rafael-Atlixco* se alzó también para fines de explotación maderera, sólo que su vía surcó las faldas occidentales del Iztaccíhuatl y las veredas meridionales del Popocatepetl desde la demarcación mexiquense de Tlalmanalco para internarse con una muy breve extensión de vía en la zona forestal de Ocuituco y penetrar la franja natural de la Sierra del Popocatepetl contenedora de encinos, cedros, oyameles y ocotes en beneficio de la “Compañía de las Fábricas de papel de San Rafael y Anexas, S. A”, esto es, una de las empresas papeleras más importantes de América Latina junto a las productoras centrales de Brasil y de Argentina.<sup>299</sup>

---

<sup>297</sup> *Ibid.*, 279/22-1, f. 6.

<sup>298</sup> *El Diario*, vol. I, núm. 1593, 29/07/1912, p. 7.

<sup>299</sup> El comparativo en Silvia Badoza y Claudio Belini, “Origen, desarrollo y límites estructurales de la industria del papel en la Argentina, 1880-1940”, *Revista de historia industrial*, vol. XXI, núm. 53, 2013, p. 113. El impacto de la empresa se puede dimensionar en lo político, en lo cultural, en lo urbano y hasta en lo socioespacial ya que este desarrollo industrial impulsó toda una reconfiguración física y económica del pueblo mexiquense de San Rafael. Un testimonio directo y empresarial en *Homenaje de la Compañía de las Fábricas de Papel de San Rafael y Anexas, S. A. al Congreso Mundial de Prensa*, Imprenta Manuel León Sánchez, S. A., México, 1931.

Desde 1840, la zona en donde se emplazó la fábrica de San Rafael ya se beneficiaba de una mesurada vocación industrial toda vez que una ferrería local comenzó a generar una pequeña actividad productiva. Hacia el año de 1889, la Sociedad Ahedo y Compañía que estaba formada por los industriales españoles Andrés Ahedo y José Sánchez Ramos (hermano del ya señalado Delfín Sánchez) se propuso articular ahí un primer impulso fabril a razón de la “Fábrica de Papel de San Rafael”. Pero no fue sino hasta 1894 —y ante la disolución de dicha sociedad— que José Sánchez Ramos, quien se desempeñó como principal promotor de la empresa extinta, se sirvió a invitar al norteamericano Tomás Braniff para constituir a la “Compañía de las Fábricas de papel de San Rafael y Anexas, S. A.” la cual, para fines de ese siglo, contaría ya con una inversión francesa calculada en siete millones de pesos.<sup>300</sup> La importancia del complejo de San Rafael no fue menor, y es que en sus talleres se produjeron los mayores volúmenes de papel empleados en el país por los medios impresos del Porfiriato.

El éxito del desarrollo sanrafaelino se debe observar, por citar algunos elementos, en virtud del factor geográfico, la inversión privada y la mano de obra empleada. El factor de localización le permitió a la fábrica tener una relativa cercanía con el mercado de medios impresos de la Ciudad de México pero además, su instalación al pie del volcán le permitió acceder a recursos acuíferos y madereros, al tiempo de que los pueblos y ranchos aledaños significaron una fuente importante de mano de obra para emplearse en la elaboración de los diversos tipos de papel.

La suma de tales variables se tradujo en el apogeo de un emporio que progresivamente se fue ampliando gracias a los volúmenes de papel demandados por la prensa comercial; esto significó que, para fines del Porfiriato, la empresa produjera aproximadamente 20 mil toneladas anuales de papel, la mayor parte de ellas, utilizadas por los periódicos mexicanos.<sup>301</sup> Así, la alta producción y la cercanía con la capital se conjugaron para que la empresa buscara una línea de transporte, tanto para desplazar los insumos papeleros de las prensas periódicas así como para extraer los recursos madereros explotados a más de 100 km al sur de la planta matriz.

---

<sup>300</sup> Laura Espejel López, “San Rafael: Un pueblo y una empresa. Imágenes de su historia en el proceso de trabajo, 1890-1940”, en *Historias. Revista de la Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia*, núm. 24, México, 1990, p. 33-34.

<sup>301</sup> Margarita García Luna, *El movimiento obrero en el Estado de México. Primeras fábricas, obreros y huelgas (1830-1910)*, Universidad Autónoma del Estado de México, México, 1996, p. 165.

De acuerdo con la línea de reconstrucción de Huerta González, la conexión ferroviaria de San Rafael comenzó a despuntar desde 1897, cuando la “Negociación Agrícola de Xico y Anexas, S. A.”, la empresa agrícola local de Noriega y Asociados así como el mismo consorcio papelerero sanrafaelino adquirieron conjuntamente el *Ferrocarril de Tlalmanalco*, con lo cual se aseguraba la vinculación de esa zona económicamente activa con la Ciudad de México y asimismo, se producía un significativo ahorro de tiempo en el transporte de materias primas, maquinaria y productos terminados. Eventualmente y teniendo a esa línea como un primer fundamento de comunicación, la fábrica de San Rafael se hizo en propiedad de las haciendas de Zavaleta, en Tlalmanalco; la de Guadalupe, en Amecameca y de los corredores forestales de Apapasco y Santa Calina, situados respectivamente en Morelos y Puebla, cuyos espacios fueron aprovechados para la instalación de viveros y, sobre todo, para ejercer derechos de explotación maderera.<sup>302</sup> Naturalmente, la apropiación de esos terrenos boscosos creó lateralmente una necesidad de transporte que debía atenderse en términos de una agilidad que sólo podía prestar el servicio ferroviario.

Concretamente y en términos de ese anhelo ferroviario, el 23 de marzo de 1898 se obtuvo una concesión con la que se autorizó la construcción y explotación de una línea de vía angosta que iniciando en la Ciudad de México fuera a terminar en Chalco. En tal proyecto quedaba patente el uso de los derechos de vía del *Ferrocarril de Tlalmanalco* que operaba con fuerza de sangre desde ahí hasta Amecameca, y considerando este último punto, se dejaba abierta la posibilidad de extender la vía hasta Atlixco junto con otra línea que se tendería entre Chalco y Río Frío con el propósito de hacer un encuentro ferroviario con la ruta del *Interoceánico*.<sup>303</sup> En su ejecución, esa línea cobró forma material en razón del *Ferrocarril de Xico y San Rafael* y según el estudio de trocha angosta elaborado por el historiador ferroviario Gerald M. Best, se constituyó como un ambicioso proyecto diseñado para dotar de las pulpas necesarias a la fábrica de San Rafael en un intento de hacer a México más independiente de la producción papelería extranjera.<sup>304</sup>

---

<sup>302</sup> Rodolfo Huerta González, “Historia social de los obreros de San Rafael y Miraflores, estado de México, 1890-1939”, tesis de maestría en Historia, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, 1995, pp. 40-41.

<sup>303</sup> W. Rodney Long, *Railways of Mexico*, Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Washington Government Printing Office, Washington, D. C., United States of America, 1925, p. 179. La traducción es de autor.

<sup>304</sup> Gerald M. Best, *Mexican Narrow Gauge*, Howell-North Books, California, 1968, p. 77. La traducción es de autor y lo mismo los siguientes pasajes expuestos al respecto de esta publicación estadounidense.

Al final, se le autorizó a la empresa del ferrocarril extender la línea hasta Atlixco y también la de Rio Frio a Puebla. La concesión obligaba a terminar las obras en un plazo de cinco años y entregar en los dos primeros aproximadamente unos 20 km de línea principal y otros 10 km de ramales. Se garantizó un subsidio para ejecutar las líneas Amecameca-Atlixco y Chalco-Rio Frio por \$650,000 y \$287,500 respectivamente y para el 20 de diciembre de 1899 se incluyeron dentro de la concesión los derechos de construcción de la línea de Tlalmanalco-San Rafael, quedando eventualmente construido un ramal desde *Zavaleta* hasta la matriz papelera.<sup>305</sup> Por el lado de Puebla y en una primera etapa, la obra avanzó desde Atlixco hasta Metepec una distancia aproximada de 10 km, dejando pendiente otro tramo de poco más de 56 km para formar la comunicación entre Atlixco y la Ciudad de México. Sin embargo, sigue señalado aquí Gerald M. Best, ese trecho involucraba ejecutar una costosa construcción, con pendientes pesadas, con demasiadas curvas que se requerían para cruzar decenas de arroyos que alimentaban su cauce con las nieves del Popocatepetl. Es por ello que teniendo la base de explotación forestal del sur de Ozumba, los trabajos se detuvieron en 1902 y se dejó inconcluso el tramo que debía ir desde Atlixco hasta Ozumba.<sup>306</sup>

El 11 de abril de 1902 se reorganizó el *Mexican Great Eastern Railroad* y los nuevos dueños anunciaron planes para completar el ferrocarril de San Rafael —en donde tenían una participación accionaria— y extender su vía hasta Coatzacoalcos, esto con el fin de crear una línea competidora del *Interoceánico*. Sin embargo e igual que sus primeros propietarios, la franquicia no pudo hacer frente a un esquema de pagos de cargos fijos y con ese interés empresarial fuera de la palestra, José Sánchez Ramos renovó el consorcio ferroviario y el 19 de noviembre de 1903 creó la “Compañía del Ferrocarril de San Rafael y Atlixco”.<sup>307</sup> Más tarde y con la habilitación del emparrillado que desde México ya llegaba hasta la barranca de Apapasco en Morelos fue que se pusieron a rodar los trenes, de tal suerte que en 1905 se hizo público que el *Ferrocarril San Rafael y Atlixco* ofrecía servicios diarios entre México, Tláhuac, Chalco, La Compañía, Miraflores, Tlalmanalco, Zavaleta, Amecameca, Atlautla, Ozumba, Ecatzingo y Apapasco.<sup>308</sup> No obstante, el transporte de pasajeros se fue acotando y eventualmente únicamente se explotó ese servicio desde la capital nacional hasta Ozumba.

---

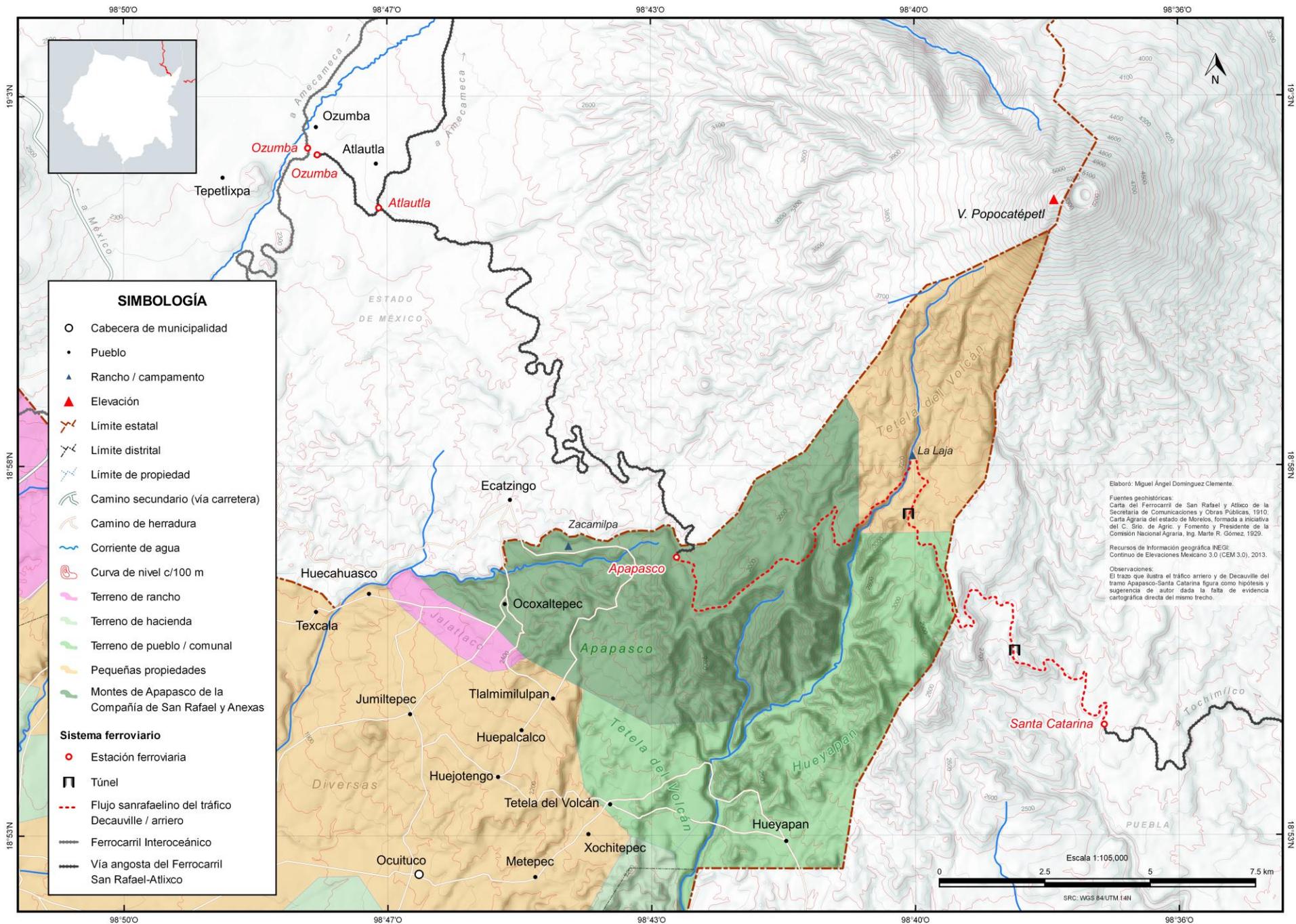
<sup>305</sup> W. Rodney Long, *Railways...*, *op. cit.*, p. 179.

<sup>306</sup> Gerald M. Best, *Mexican...*, *op. cit.*, p. 77; *El Progreso de México*, vol. X, núm. 481, 08/10/1903, pp. 779.

<sup>307</sup> *Ibid.*, 77-79.

<sup>308</sup> *El Imparcial*, vol. XIX, núm. 3249, 23/08/1905, p. 4.

Mapa 19. Trazo del Ferrocarril San Rafael-Atlixco



**SIMBOLOGÍA**

- Cabecera de municipalidad
- Pueblo
- ▲ Rancho / campamento
- ▲ Elevación
- Limite estatal
- Limite distrital
- Limite de propiedad
- Camino secundario (vía carretera)
- Camino de herradura
- Corriente de agua
- Curva de nivel c/100 m
- Terreno de rancho
- Terreno de hacienda
- Terreno de pueblo / comunal
- Pequeñas propiedades
- Montes de Apapasco de la Compañía de San Rafael y Anexas
- Sistema ferroviario**
- Estación ferroviaria
- ▣ Túnel
- - - Flujo sanrafaelino del tráfico Decauville / arriero
- Ferrocarril Interoceánico
- Vía angosta del Ferrocarril San Rafael-Atlixco

Elaboró: Miguel Ángel Domínguez Clemente.  
 Fuentes geohistóricas:  
 Carta del Ferrocarril de San Rafael y Atlixco de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1910.  
 Carta Agraria del estado de Morelos, formada a iniciativa del C. Srío. de Agric. y Fomento y Presidente de la Comisión Nacional Agraria, Ing. Marte R. Gómez, 1929.  
 Recursos de Información geográfica INEGI:  
 Continuo de Elevaciones Mexicano 3.0 (CEM 3.0), 2013.  
 Observaciones:  
 El trazo que ilustra el tráfico arriero y de Decauville del tramo Apapasco-Santa Catarina figura como hipótesis y sugerencia de autor dada la falta de evidencia cartográfica directa del mismo trecho.

Escala 1:105,000  
 0 2.5 5 7.5 km  
 SRC, WGS 84/UTM 14N

Los bosques de Apapasco o los “Montes de Apaxco de la Compañía de San Rafael y Anexas”,<sup>309</sup> constituyeron, indica Silva Barragán, una franja forestal contigua a los terrenos de Santa Catalina, Puebla y que en 1902 formaba parte de las propiedades de José Sánchez Ramos. En conjunto, estos terrenos de bosque situados en el extremo nororiental de Morelos formaban parte de los pueblos de Tlalmimilulpan, Tetela del Volcán y Hueyapan, y su valor como área de recursos forestales estaban valuados en \$21,134.44. Posteriormente, esos montes pasaron a ser propiedad de la compañía sanrafaelina por una compra hecha efectiva por \$53,570.55. La adquisición incluyó construcciones, maquinaria, instalaciones y herramientas que estaban destinadas para efectuar las labores de explotación forestal. Ya para 1909, esas propiedades boscosas alcanzaban una extensión de 2,562 ha de monte y por cada unidad se les asignó el valor de cien pesos. No queda tan claro el procedimiento de apropiación por parte del capital privado, pero a decir de Arturo Warman, se asume que la explotación de montes comunales solo se realizaba por concesión federal que era otorgada a grandes empresas papeleras.<sup>310</sup>

En el mismo año de 1903 en que se completó el tramo ferroviario entre Cuautla y Atencingo fue que, a falta del trecho pendiente de Apapasco-Atlixco, la empresa papelera comenzó a utilizar ese ramal del *Interoceánico* para llevar las pulpas desde Atlixco hasta Ozumba. No obstante, la Compañía decidió seguir los trabajos en el tramo faltante, y fue así como en 1908 se avanzó en un tiraje de poco más de 30 km de rieles desde el último punto conquistado hasta Yancuitalpan (una localidad situada al norte de Tochimilco), dejándose así pendientes menos de 25 km hasta el campamento de Apapasco (véase: Mapa 19). Pero las obras no avanzaron más allá de Santa Catalina, y es que nuevamente se advirtió que los cañones que bajan por las faldas del Popocatepetl sumada las demás condiciones geográficas accidentadas de la zona incrementarían excesivamente los costos de construcción, es por ello por lo que la fábrica papelera de San Rafael canceló todo plan de obra complementaria y por muchos años movilizó sus insumos madereros desde Atlixco por el *Interoceánico* y hasta Amecameca.<sup>311</sup>

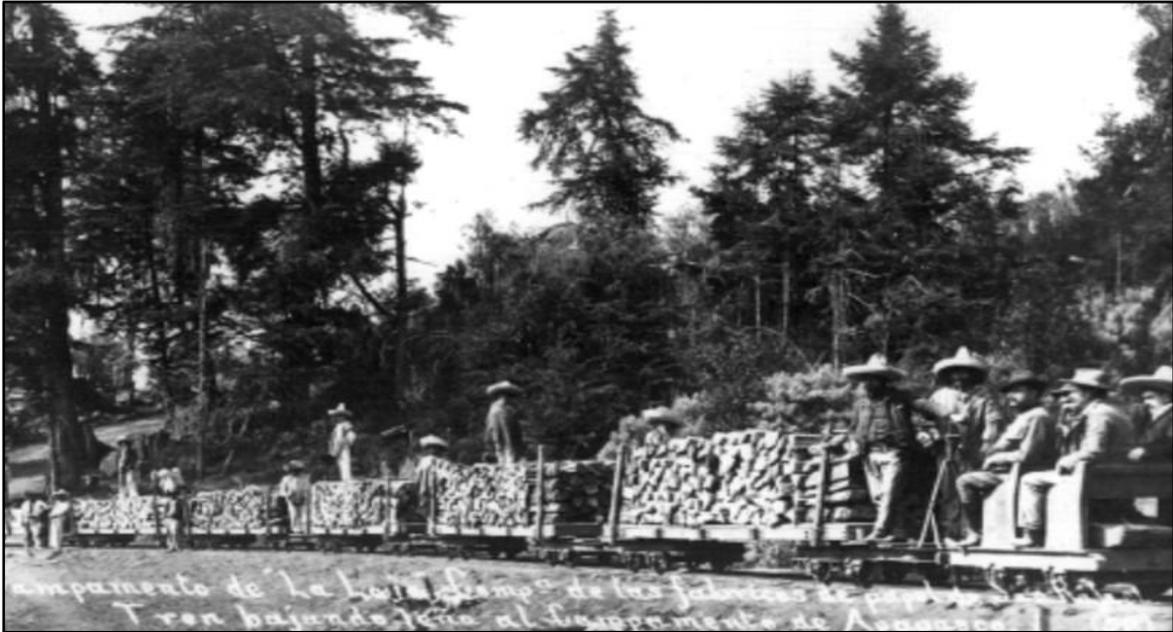
---

<sup>309</sup> MMOyB, CG, 10635-CGE-7249-A-012.

<sup>310</sup> Andrea Silva Barragán, “Fábrica de San Rafael. El legado físico de la industria papelera y su valor como tema de estudio, 1894-1910”, *Boletín de Monumentos Históricos*, 3ª época, núm. 25, 2012, p. 82. La alusión de Warman la realiza la misma autora desde la obra de Arturo Warman, *Y venimos a contradecir. Los campesinos de Morelos y el Estado Nacional*, SEP, México, 1988, p. 58.

<sup>311</sup> Gerald M. Best, *Mexican...*, *op. cit.*, p. 79.

**Figura 12. Tren Apapasco-Santa Catalina (subsidiario del *San Rafael-Atlixco*)**



Vía *Decauville* sanrafaelina en la que se arrastran las plataformas para bajar las cargas de madera desde el [campamento](#) de “La Laja” (3194 msnm) hasta la estación de *Apapasco* (2710 msnm). Imagen recuperada de: FN-INAH, Colección Felipe Teixidor, MID 77\_20140827-134500:429005. Fecha: ca. 1905.

Hasta 1906 la línea de San Rafael-Atlixco tenía construidos unos 152.29 km de vía angosta, pero sólo explotaba “110 km de México, por Tláhuac, Chalco, La Compañía, Miraflores, Tlalmanalco, Zavaleta y Amecameca, y de allí por Atlautla y Ecatzingo hasta Apapasco, con trenes de carga mixtos, por lo que el servicio [fue] muy irregular para pasajeros”, y es que, en la práctica, en la vía se emplearon cinco locomotoras que movieron 64 carros de carga y sólo ocho coches para pasajeros.<sup>312</sup> En 1908 se suspendió el escaso tráfico de pasajeros generado en la estación de *Apapasco* y la misma se comenzó a utilizar sólo para la carga de maderas. Aunque se construyeron un par de túneles en el tramo faltante de Santa Catalina y Apapasco, lo cierto es que los rieles de angosta no correrían por ahí, pero sí lo hicieron las vías de 2 pies de ancho habilitadas para el tráfico ligero. Para 1910, la papelera de San Rafael ya tenía instalados varios rieles del sistema *Decauville* en ese trecho de casi 24 km, esto para agilizar el tráfico entre los campamentos de “Apapasco” y “La Laja” (véase: Figura 12), con lo cual se garantizó el mejor movimiento de las maderas explotadas, al menos así se efectuó hasta antes del estallido y avance de la Revolución mexicana sobre esa zona forestal.<sup>313</sup>

<sup>312</sup> Mariano Téllez Pizarro, *Breves apuntes...*, op. cit., p. 32.

<sup>313</sup> “La Laja” se ubicó en los límites indeterminados de Morelos y Puebla. Actualmente es un paraje poblano.

## **2.4. Desarrollos de obra secundarios**

Como último apunte del periodo examinado y a modo de abrir un paréntesis temático relacionado con la materia, es de señalarse que la expansión del espíritu ferroviario trajo consigo una serie de beneficios accesorios que se aprovecharon tanto en el espacio urbano como en el paisaje agroindustrial. En este sentido, no sobra decir que el herraje de los dos sistemas torales del *Interoceánico* y de *El Balsas* se hizo acompañar del montaje de rieles más acotados tanto en su trocha como en su extensión que servían para el transporte ligero e intensivo en beneficio de intereses privados, sobre todo los encarnados por el arquetipo azucarero. Esta posibilidad de tráfico se sintetizó en la instalación de varios kilómetros de vías *Decauville* y *Koppel*, así como en el establecimiento de dos sistemas de transporte urbano emplazados en Cuernavaca y Jojutla bajo la modalidad de los “trenes de mulitas”, cuya efigie en suelo bien pudo signar en la época todo un signo ciudadano de modernización y de tecnificación de los espacios locales.

### **2.4.1. Los sistemas *Decauville* y *Koppel***

Patentadas por el ingeniero agrónomo francés Paul Decauville entre 1873 y 1885 para satisfacer un requerimiento azucarero de carácter personal, las vías *Decauville* comenzaron a figurar desde entonces en el escenario ferroviario global como un modelo de transporte explotado en razón del encadenamiento de rieles ligeros, portátiles y desmontables que se hacían colocar directamente sobre el terreno o bien, por encima de los caminos existentes, esto sin la necesidad de ejecutar mayores obras de preparación topográfica y que dependiendo de la especificación de peso de los rieles por enlazar, sólo necesitarían de la conformación de una base de apoyo moldeada con durmientes delgados de madera.

Con una medida definida por los 60 cm, los rieles del modelo francés *Decauville* permitían movilizar góndolas o carros usando una tracción de vapor o de fuerza de sangre. Para la agroindustria azucarera su empleo fue muy útil ya que permitía reacomodar los rieles en la medida en que se avanzaba en los cortes de caña, pasándose así las labores de una zona ya labrada a otra por explotar. Por su éxito en ascenso, el prototipo de Paul Decauville fue reproducido por otras armadoras ferroviarias, ejemplo de ello fueron la firma alemana *Orenstein & Koppel*, la inglesa *Hunslet* y la francesa *Petolat*, y es en este marco competitivo que se comenzó a generalizar el término de “ferrocarriles ligeros” para no confundir al

mercado con el estándar del *Decauville*.<sup>314</sup> La llegada de este modelo a México se dio justo en el auge ferroviario porfiriano y por supuesto, fue un medio de transporte ampliamente explotado por los centros azucareros de la *Región*, tanto para su dinámica interna como para el intercambio efectuado con las troncales extendidas en el oriente y poniente de Morelos.

Joaquín García Icazbalceta —escritor, historiador y dueño de las fincas azucareras de Santa Clara Montefalco y de Santa Ana Tenango del distrito de Jonacatepec— se alzó como el primer inversionista de la *Región* (y probablemente del país) en aprovechar los beneficios de esa forma de transporte. Según el estudio y compilado de sus cartas personales elaborado por Emma Rivas y Edgar Gutiérrez, García Icazbalceta gustaba de mantenerse al tanto de las innovaciones tecnológicas de su época, por ello fue por lo que se apresuró a adquirir ese dispositivo con el fin de explotarlo en los campos y fábricas de sus haciendas y así, disponer también de una conexión directa con las estaciones ferroviarias para recibir insumos y para colocar los productos terminados de sus haciendas en el mercado central del Valle de México (véase: Figuras 13 y 14).

Por su pronta implementación en el país, —según el testimonio de Joaquín García Pimentel y Braniff, bisnieto del potentado azucarero y bibliógrafo— el ingeniero Decauville se permitió bautizar a una de las plataformas de su sistema como “Tenango”, esto en honor al nombre de la hacienda que en primer lugar hizo uso de esta modalidad ferroviaria ligera en México.<sup>315</sup> De acuerdo con la misiva remitida a su hijo Luis García Pimentel con fecha del 27 de noviembre de 1878, el equipo del modelo *Decauville* ya estaba adquiriéndose en términos de un “peso enorme” de 18,630 libras de rieles y 1,065 de placas y tornillos; sin embargo, García Icazbalceta se lamentó por haber hecho “una barbaridad imperdonable en comprar eso”. Con todo, los rieles ya estaban instalándose el 20 de enero de 1880 en Tenango y de ello se quejó el historiador en el sentido de que los trabajadores colocaron al ferrocarril distante de la puerta de calderas.<sup>316</sup>

---

<sup>314</sup> Juana María Rangel Vargas, “Los ferrocarriles portátiles Decauville. Un instrumento de incidencia mundial”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 06, septiembre-diciembre 2008, p. 50.

<sup>315</sup> *Cartas de las Haciendas: Joaquín García Icazbalceta escribe a su hijo Luis, 1877-1894*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2013 (compilación, estudio introductorio, transcripción y notas de Emma Rivas Mata y Edgar O. Gutiérrez L.), p. 132. La correspondencia tiene varias cuotas de interés ferroviario ya que dan cuenta de la posición del hacendado frente al fenómeno ferrocarrilero del momento, tanto para el uso privado dentro de sus haciendas, así como en razón de su posición crítica frente a la Junta Directiva y de accionistas del *Ferrocarril de Morelos*.

<sup>316</sup> *Ibid.*, pp. 132 y 274.

**Figura 13. Vía interna *Decauville* de la hacienda de Tenango**



Potentada y trabajador situados a un lado de la línea activa del ferrocarril *Decauville* que hacia el año de 1906 ya surcaba la explanada y el interior de uno de los edificios de la hacienda de Santa Ana Tenango. Fotografía de Archivo de Pablo Bernal. Imagen recuperada de: Carolina Moguel Pasquel, “Un empresario agrícola porfirista en Morelos. El caso de Luis García Pimentel”, *Mirada ferroviaria*, núm. 35, enero-abril 2019, p. 19.

Aunque a primera vista el encadenamiento de los *Decauville* y *Koppel* pudiera parecer una prerrogativa de privados absuelta de toda norma gubernamental dado sus limitados impactos de escala local, lo cierto fue que su montaje siempre estuvo sometido a un código federal. La Ley de Ferrocarriles de 1899 obligó a reglamentar su construcción con apego a su capítulo primero y octavo artículo que definía como líneas ferrocarrileras a las de un metro cuatrocientos treinta y cinco centímetros, las de novecientos catorce milímetros y las de sesenta centímetros. En la práctica, las vías *Decauville* de 600 mm sólo se emplearon para el tráfico particular de centros mineros, haciendas, ingenios, fábricas y depósitos,<sup>317</sup> aunque también las hubo para el transporte de pasajeros. En cualquier caso, la Ley se aplicaba a los rieles ligeros con los mismos criterios de las vías pesadas: constitución de compañías; obtención de contratos y derechos de vía; privilegios de explotación por 99 años; observación de especificaciones técnicas; cumplimiento de plazos para entrega de obra; pago de las cuotas de inspección hechas por la SCOP y establecimiento de tarifas públicas por concepto de transporte de pasajeros, de carga y envío de telegramas.

---

<sup>317</sup> Juana María Rangel Vargas, “Los ferrocarriles... *op. cit.*”, p. 51.

**Figura 14. Restos materiales de la vía *Decauville* de Tenango**



Parte de la línea *Decauville* empleada para uso interno de la hacienda de Tenango (1198 msnm). Los restos de vía expuestos se localizan en el extremo norte del casco, a un costado de un depósito en el que actualmente se conservan apilados varios rieles de este sistema. Fotografía de autor obtenida en trabajo de campo. Fecha: marzo de 2022. [Localización](#): 18°37'14.69" N, 98°45'07.24" O.

Una muestra representativa de los procedimientos y los problemas implicados en la conexión de ferrocarriles ligeros se advierte en los tendidos formados en los terrenos de las haciendas de San Vicente y de Temixco.<sup>318</sup> El 30 de enero de 1902 se otorgaron en concesión a Ramón Fernández del Río, propietario de la hacienda de Temixco, los derechos de construcción y explotación de un ferrocarril que “partiendo de la Estación de San Vicente, del Ferrocarril de México a Cuernavaca y el Pacífico, con el cual se entroncará en ese punto, termine en la hacienda de Temixco en un punto que linde con el camino Nacional de México a Acapulco”. Desde la firma de contrato, se impusieron como plazos de entrega un mes para comenzar la ejecución de obra y dos años como máximo para terminar la línea, a lo cual se sumó la integración de cupones de garantía y la liquidación de pagos por inspección,<sup>319</sup> pero los problemas se suscitaron cuando el trazo propuesto interfería con la continuidad económica de la hacienda de San Vicente.

Pasadas unas semanas de expedido el contrato, el 7 de marzo se procedió a objetar el sentido del trazo, esto por interés de Felicitas Juárez —viuda de Delfín Sánchez y propietaria de San Vicente— y en razón de que el concesionario de Temixco se proponía a hacer un “ferrocarril en miniatura” cuya línea surcaría “los más ricos campos de San Vicente, cortándolos, dividiendo sus riegos, entorpeciendo los trabajos agrícolas, dificultando y haciendo costosísimo o casi imposible el acarreo de caña en las vías férreas portátiles que [usaba] esa hacienda [de San Vicente]”, lo cual matizaba un problema especificado por lo nocivo de ese trazo que interrumpía el montaje de los rieles portátiles *Koppel* de San Vicente cuya constante reubicación dependía de las necesidades del corte de caña.<sup>320</sup> En el tema se involucraron cuestiones técnicas y de conveniencia (para ambas partes) presentadas como justificaciones ante la SCOP, y aunque Ramón Fernández solicitó en 1904 la rescisión de ese contrato,<sup>321</sup> lo cierto es que Temixco se hizo más adelante de su propio ferrocarril ligero.

Sobre el caso de la hacienda de San Vicente, Alejandro Tortolero señala que fue desde 1893 en que se comenzó a implementar una serie de innovaciones tecnológicas que incluían

---

<sup>318</sup> Originalmente, el proyecto de Temixco se planeó para vía ancha; poco después se optó por el riel de 60 cm.

<sup>319</sup> *Colección legislativa completa de la República Mexicana con todas las disposiciones expedidas para la Federación, el Distrito y los Territorios federales. Año de 1902, continuación de la legislación mexicana de Dublán y Lozano, única edición oficial de la Secretaría de Justicia, formada por el Lic. Manuel Fernández Villareal y Francisco Barbero*, Tipografía de la viuda de F. Díaz de León, México, 1907, t. XXXIV, pp. 53-54; AGN, SCOP, FFCC, 243/1-1, 3-1, 4-1, 6-1.

<sup>320</sup> AGN, SCOP, FFCC, 243/5-1, f. 7.

<sup>321</sup> AGN, SCOP, FFCC, 243/2-1, 7-1.

un par de locomotoras y varios kilómetros de rieles portátiles empleados para el transporte de caña hasta el centro de patio de la hacienda, donde se pesaba en una báscula para después acercarse a dos trapiches por medio de una grúa de vapor. En total, el ferrocarril significó para la fábrica de San Vicente un activo con avalúos de \$130,000.00 y \$172,411.00 estimados respectivamente para los años de 1909 y 1911 distinguidos entre sí por un factor de aumento de \$43,411.55. Así, para 1911 se calculaba que San Vicente contaba con 40 km de vías de ferrocarril, la mitad fijas y la otra parte de tipo portátil; tres locomotoras y 120 plataformas de acero con capacidad de arrastre de 40,000 arrobas de caña en doce horas.<sup>322</sup> Por cierto, en lo que hace a los aspectos técnicos, todavía cabe apuntar que los cruzamientos de vías ligeras también provocaron toda una planeación debía justificarse con estudios topográficos y con cálculo de pendientes y de estructuras el paso los rieles de 60 cm sobre una vía ancha o angosta; este también fue el caso del llamado *Ferrocarril de la hacienda de San Vicente a la hacienda de Atlacomulco*, que no fue otra cosa que un pequeño riel que se hizo cruzar por el km 132+988 del *Central*, en las cercanías de la estación de *Mango*, diseñado en 1908 para comunicar a la hacienda de San Gaspar (anexa a la de San Vicente) con la finca azucarera de Atlacomulco.<sup>323</sup>

En lo general, los ferrocarriles ligeros tuvieron como función principal la satisfacción de dos intereses económicos: el del ramo maderero y, en primer lugar, el de la agroindustria cañera. De los *Decauville* de uso forestal todavía cabe redondear que su uso se ajustó para fines empresariales, en efecto, del ya señalado Ángel Entrambasaguas, de la Fábrica de San Rafael y de la hacienda de Temixco (véase: p. 163), cuya línea, así lo comenta Domingo Diez, partía desde su edificio principal hasta la localidad de Buenavista del Monte, y como los de su tipo, se construyó “al amparo de escandalosas concesiones”, participando así en la tala de bosques y causando “gravísimos males”.<sup>324</sup>

---

<sup>322</sup> Alejandro Tortolero Villaseñor, *De la coa a la máquina de vapor. Actividad agrícola e innovación tecnológica en las haciendas mexicanas: 1880-1914*, 2ª ed., Siglo XXI, México, 1998, pp. 341-342.

<sup>323</sup> AGN, SCOP, FFCC, 17/188-1, 26 ff. El expediente contiene un plano técnico muy detallado del riel de escantillón ancho cruzado con el riel ligero de la hacienda, así como otro más de la base topográfica por donde se hacía correr a esta pequeña línea local.

<sup>324</sup> Domingo Diez, *Bibliografía...*, *op. cit.*, t. 1, p. LIII. A este respecto, es oportuno mencionar que algunos vecinos originarios de Santa María Ahuacatlán han señalado y recordado la existencia de una añeja y ahora desaparecida actividad maderera realizada en los terrenos forestales del pueblo, así como la presencia de túneles en las inmediaciones de ciertas barrancas en los que estaban corridas unas “vías”. A reserva de confirmación *in situ*, es probable que su testimonio remita a los rieles del ferrocarril particular de Temixco. Comunicación personal con la familia Ruiz Flores, noviembre de 2022.

Con buena probabilidad el mismo tráfico maderero se pretendió practicar en la factoría de Buenavista, la cual tuvo a su alcance inmediato una significativa franja forestal que propició la generación de un primer interés papelerero manifestado con la que sería la “Nueva fábrica de papel” y que, siendo explotada por “Ramón Portillo e hijos”, buscó establecerse como “una fábrica de cartulina y de papel, compuesta de cuatro molinetes y una genovesa, movidos por vapor”,<sup>325</sup> pero como se sabe, este interés no tuvo cumplimiento y transmutó a la postre a la producción de alcoholes. De acuerdo con las declaraciones patrimoniales de 1909 presentadas al administrador de Rentas del distrito de Cuernavaca con motivo de actualización de avalúos, la fábrica de Buenavista albergaba en ese año una infraestructura en desuso que contaba con dos kilómetros de vía de 60 centímetros y que conectaba a ese centro fabril con la estación de *Ramón*,<sup>326</sup> ésta localizada al sur próximo del centro de Chamilpa. A este respecto, no está por demás señalar que dicho establecimiento alcoholero fue propiedad de María Portillo de Diez de Sollano, heredera de Ramón Portillo y Gómez, quien a su vez fue esposo de Dolores Sollano, de ello se desprende el nombre de las estaciones ferrocarrileras de *Ramón* y *Sollano*, este último fue un paradero de bandera que se situó al sur de la hacienda de San Vicente.<sup>327</sup>

Finalmente, y de acuerdo con los recursos de información ordenados en el Cuadro 4, se puede inferir que en el estado de Morelos se explotaron por lo menos unos 255.5 km de rieles fijos y desmontables de los sistemas *Decauville* y *Koppel* (véase: Cuadro 4), cuyos materiales rodantes fueron traccionados tanto por máquinas de vapor como por fuerza de sangre. Las haciendas de San Vicente, Temixco, El Hospital, Chinameca y la de Tenango contaron con los mayores inventarios de estos enseres tecnológicos que se emplearon para la movilización de insumos, transporte de infraestructura y, sobre todo, para la carga de cosechas y productos terminados correspondientes a la actividad cañera de la *Región*.<sup>328</sup>

---

<sup>325</sup> POF, vol. II, núm. 42, 17/10/1896, p. 5.

<sup>326</sup> Horacio Crespo y Enrique Vega V., *Tierra y propiedad en el fin del Porfiriato: III Manifestaciones de Haciendas, Ranchos y Bienes Comunales. Estado de Morelos, 1909*, Centro de Estudios Históricos del Agrarismo en México, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México, 1982, p. 14. De acuerdo con la misma fuente de información, esta unidad productiva ocupó una superficie de 132,199 metros ceñidos por los terrenos de Santa María y Tlaltenango por el norte y el sur respectivamente, por el poniente por la barranca de San Pedro y al oriente por el Camino Nacional, actualmente conocida como avenida Emiliano Zapata.

<sup>327</sup> MMOyB, CG, 10635-CGE-7249-A-009.

<sup>328</sup> Una reconstrucción aproximada del trazo de algunas de estas vías ligeras en su modalidad de rieles fijos se muestra en la cartografía histórica de las subsecciones anteriores.

**Cuadro 4. Relación de vías ligeras explotadas en Morelos hasta 1910**

Distrito	Zona de tendido vial	Inventario	Tracción	km
Cuernavaca	Hacienda de San Vicente y sus anexas, San Gaspar, Dolores y Chiconcuac	25 km de vía férrea Koppel, fija y portátil (+15) 2 Locomotoras (+1) 104 plataformas de acero (+16)	Vapor	40
	Hacienda de Temixco	20 km de vía fija de ferrocarril de 60 cm (+12) 2 locomotoras alemanas de 80 caballos 20 plataformas	Vapor	32
	Hacienda El Puente	6.5 km de vía férrea Koppel, fija y de 60 cm 6 km de vía férrea Decauville, portátil, de 60 cm con cinco cambios 25 plataformas de hierro y acero 1 pequeño armón de madera para transportar rieles 4 carrotanques de vía ancha para transportar miel	Animal	12.5
	Fábrica de Buenavista	2 km de vía fija, de 60 cm	Animal	2
	Hacienda de Atlacomulco	?	-	-
	Estación <i>Fierro del Toro</i>	1 km de vía	Vapor	1
	Estación <i>Tres Marías</i>	7 km de vía	Animal	1
	Morelos	Hacienda de Tenextepango	18 km de vía férrea Decauville	Vapor
Hacienda de Chinameca		25 km de vía Decauville fija y portátil *	Vapor	25
Hacienda Santa Inés		17 km de vía férrea Decauville de 60 cm	Animal	17
Hacienda de El Hospital		30 km de vía enlazada con Calderón *	-	30
Montes de Apapasco		10 km de vía férrea Decauville **	-	10
Jonacatepec	Hacienda de Santa Ana Tenango	20 km de vía férrea, fija y portátil de 60 cm 58 plataformas para ferrocarril	Animal	20
	Hacienda de Santa Clara	?	Animal	-
Juárez	Hacienda San Nicolás Obispo	13 km de vía férrea Decauville de 60 cm 40 plataformas	Vapor	13
	Jojutla-Tlaquiltenango	7 km de vía ligera para tráfico urbano y agrícola **	(a)	7
Tetecala	Hacienda Santa Cruz Vista Alegre	4 km de vía férrea Decauville de 60 cm 8 armones o plataformas en mal estado	Animal	4
	Santa Rosa Cocoyotla	8 km de vía férrea *	-	8
Yautepec	Atlihuayán	15 km de vía férrea Decauville de 60 cm	Vapor	15
	Oacalco	?	-	-

Fuente: Elaboración propia a partir de: Horacio Crespo y Enrique Vega V., *Tierra y propiedad...*, op. cit., p. 14 et passim; Juana María Rangel Vargas, “Los ferrocarriles... op. cit., p. 52; Francisco Plancarte y Navarrete, *Apuntes para la geografía del estado de Morelos*, Cuadernos Históricos Morelenses, México, 1999, p. 50; Isabel Bonilla Galindo, “Los ferrocarriles en el estado de Morelos: un acercamiento desde las fuentes documentales, impresas y gráficas del Cedif”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 45, mayo-agosto 2022, p. 66; Alejandro Tortolero Villaseñor, *De la coa...*, op. cit., p. 344 y 347. Notas: (a): vapor y animal. La mayor parte de los datos corresponden a Crespo y Vega, salvo los señalados (\*) que son de Tortolero, los marcados (+) que se retoman de las demás fuentes citadas y los apuntados (\*\*) que son cifras procesadas por esta investigación.

#### 2.4.2. El circuito de los Tranvías de Cuernavaca

Siguiendo con los ferrocarriles de alcance local, en la capital morelense se activó uno de fuerza de sangre como consecuencia de la aceleración del tráfico emprendido desde el Valle de México hasta Cuernavaca. Así, el paso de *El Gran Pacífico* introdujo otro acento de urbanización para comunicar a la estación ferroviaria con el centro de Cuernavaca que en ese entonces sólo efectuaba con los recorridos hechos sobre el camino “Carlos Quaglia”, una calzada que se comenzó a construir el primero de octubre de 1880 y que se inauguró hasta el 4 de noviembre de 1884 para facilitar el tránsito emprendido desde Gualupita (barrio antiquísimo aledaño a la estación de *Cuernavaca* y conocido por su recursos acuíferos) hasta el primer cuadro de la ciudad cuernavaquense.<sup>329</sup>

Para agilizar el tránsito y el turismo que descendía de la línea de México-Cuernavaca, en 1898 se hizo público que seguían con un ritmo constante las “mejoras materiales en esta ciudad” y que “la extensión de las calles y calzadas, cuyo suelo y pendiente se arreglaron abriendo a trechos tajos considerables, para una comunicación cómoda entre el centro de la ciudad y la estación del ferrocarril, mide 1 kilómetro 210 metros”. En paralelo, se informó que estaba garantizado el montaje de un tranvía, y fue en tal interés que el Ejecutivo ordenó encontrar el trazo más conveniente en el que ya se estaban realizando las obras de terracería para conectar a la estación hasta el punto en el que se une el callejón “Gómez Farías” con la avenida “Matamoros” para así coadyuvar en la habilitación del tranvía.<sup>330</sup>

La construcción vial que por instrucción del Ejecutivo estatal se bautizó como “Calzada de Leandro Valle” siguió la cota de los 1545 msnm e incluyó el echado de un puente llamado “Porfirio Díaz,” cuya estructura de mampostería sirvió para salvar el profundo encañonado de agua generado por el paso de la barranca de Amanalco. La inauguración de la obra se efectuó pasados casi tres años después de la activación del servicio ferroviario México-Cuernavaca, es decir, el 15 de septiembre de 1900.<sup>331</sup> La calzada de doce metros de ancho alcanzó una pendiente máxima de 1.06% y su cimentación acusó un gasto de \$18,000.00 que eran velados por Eugenio J. Cañas, jefe encargado del proyecto.<sup>332</sup>

---

<sup>329</sup> POF, vol. XVI, núm. 86, 07/11/1884, p. 1.

<sup>330</sup> POF, vol. IV, núm. 16, 16/04/1898, p. 2.

<sup>331</sup> POF, vol. VI, núm. 37, 16/09/1900, pp. 2-6.

<sup>332</sup> Valentín López González, *Cuernavaca. Visión retrospectiva de una ciudad*, 3ª ed., Instituto Estatal de Documentación de Morelos, Gobierno del Estado de Morelos, México, 1999, pp. 141-142.

**Figura 15. Tranvía de Cuernavaca**



Servicio de transporte de pasajeros del “Tren de Mulitas” circulando sobre la calzada de Leandro Valle, en las inmediaciones del puente “Porfirio Díaz”. Sin fecha (s. f.). Imagen recuperada de: Valentín López González, *El Ferrocarril de Cuernavaca...*, *op. cit.*, p. 87.

En el establecimiento del servicio ferrocarrilero urbano de Cuernavaca gestado desde el último semestre del siglo XX se hizo presente el interés de William Thomas Pritchard, un empresario de ascendencia británica que estuvo involucrado en algunos temas y proyectos mexicanos de obra ferroviaria.<sup>333</sup> Con fecha del 13 de febrero de 1899, se firmó un contrato entre Luis Flores, representante del Ejecutivo estatal, y el mencionado negociante Pritchard, esto en aras de estipular la construcción de un sistema de tranvías para servir el tráfico de la ciudad de Cuernavaca y sus alrededores.<sup>334</sup> En dicho contrato se autorizaba la construcción de “un ferrocarril urbano que ligue la plaza Juárez de esta ciudad, con la estación del Ferrocarril de México a Cuernavaca y el Pacífico”, así como el montaje y explotación de los ramales estimados convenientes por el concesionario para conectar a las zonas periféricas de la ciudad con la línea principal, considerando también para ello “construir las líneas de

---

<sup>333</sup> En 1896, por ejemplo, representó a la “Compañía de Colonización y del Ferrocarril de México a Guatemala” para obtener el contrato de construcción de un ferrocarril entre los estados de Chiapas y Oaxaca, *Cfr. Legislación...*, *op. cit.*, 1898, t. XXVI, § 13,773, p. 527. Por cuestiones de percepción directa de paisaje valdría la pena revisar su trabajo alusivo a la línea construida por Hampson, *Cfr. William T. Pritchard, Over the Hills and Down the Dales, Mexico, Cuernavaca and Pacific Railway: History and Traditions, Ruins and Landscapes*, Universal Steam Printing Works, s. l., 1898.

<sup>334</sup> Valentín López González, “Apéndice documental. Minuta del contrato de tranvías, número XXXVII”, en *El Ferrocarril de Cuernavaca...*, *op. cit.*, pp. 105-109.

telégrafo o teléfono para el servicio de las mismas vías” que quedaron definidas en razón de la medida angosta de 914 milímetros. Los plazos de construcción quedaron estipulados con fecha de inicio 15 días después de firmado el contrato para ejecución de los primeros trabajos de terracerías desde la estación hasta el puente de Amanalco, y se obligó a tener a la vía angosta en estado de explotación el 15 de mayo de ese mismo año. Los derechos de usufructo de vía se reconocieron hasta por 50 años con opción de revalidación y prestando servicios a través de una fuerza de sangre derivada del tiro de bestias (véase: Figura 15).

La construcción del tranvía comenzó a ejecutarse a nombre del corporativo “Tranvías de Cuernavaca, S. A.”, cuya consolidación empresarial se efectuó el 22 de febrero de 1899, figurando en su directorio el propio Pritchard como presidente y su socio, Manuel Cortina e Icaza —hermano de María de los Dolores Cortina e Icaza, a su vez esposa de Manuel Mendoza Cortina— como encargado y director de la compañía en su sucursal de Cuernavaca (recuérdese que toda firma ferroviaria debía domiciliarse en la Ciudad de México). Sin embargo, el 6 de septiembre de 1901 se declaró que, ante la falta del ingreso en los canales conducentes de escritura pública en favor del ferrocarril señalado y considerando la pública notoriedad de que Pritchard se había desprendido de toda injerencia y participación en ese negocio de tranvías, el contrato del 13 de febrero quedaba en estado de insubsistencia “por no existir la persona legal a quien se hizo, y por lo tanto, procede que así se declare al Sr. D. Manuel Cortina, como materialmente interesado en este asunto”. El problema se redujo a la firma de un nuevo contrato expedido a nombre de Cortina e Icaza, el cual no difirió sustancialmente en cláusulas con respecto al documento primigenio. Con esa base de derechos, la concesión fue signada por el Gobierno morelense y autorizada por el legislativo estatal el 19 de octubre y el 13 de noviembre de 1901 respectivamente.<sup>335</sup>

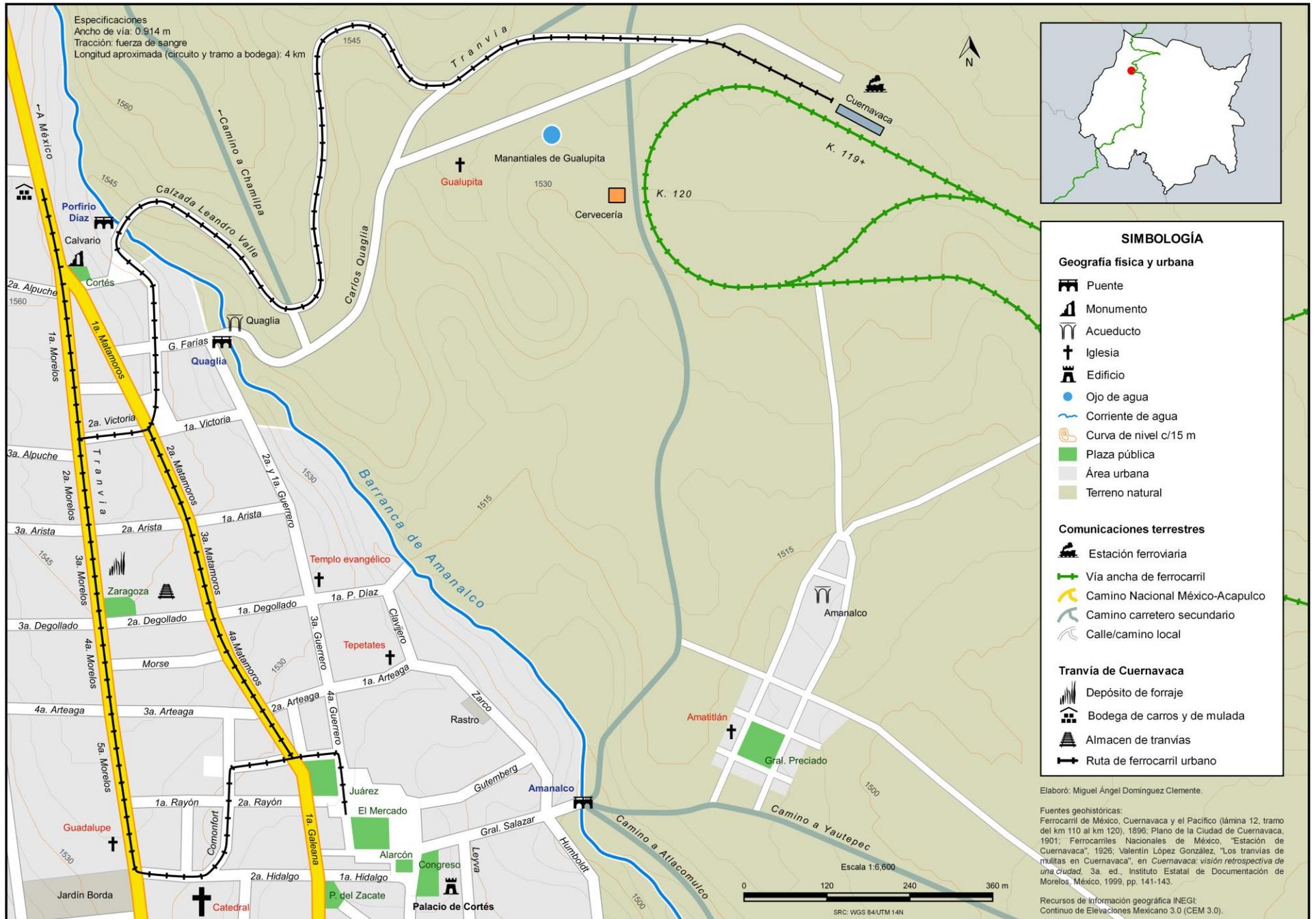
Según la línea de reconstrucción de López González, la entrega de obra estuvo condicionada por algunos retrasos pero al final, según lo informó el gobernador con respecto al contrato del 13 de febrero, el tráfico del tranvía se inauguró “en los primeros días de noviembre de 1899, posteriormente se hizo más expedito mediante la construcción de la vía férrea que corre de la plaza Juárez por las calles de Comonfort, Hidalgo, Avenida Morelos y se enlaza con las calles de Matamoros, formando un circuito”.<sup>336</sup> (Véase: Mapa 20).

---

<sup>335</sup> POF, vol. VII, núm. 47, 23/11/1901, pp. 1-4.

<sup>336</sup> Valentín López González, *Cuernavaca...*, op. cit., p. 142.

Mapa 20. Circuito del Ferrocarril Urbano de Cuernavaca



En último término, la concesión del tranvía fue adquirida por Eugenio J. Cañas, empresario, tesorero del estado en la administración de Alarcón y figura política local que también fue conocido por sus inclinaciones de explotación acuífera ejecutadas en su aprovechamiento para la generación de fuerza motriz. La empresa formada en tal espíritu tuvo por gerente y administrador respectivamente a Manuel Nandín y a Camilo Neri, este último dispuso de un depósito localizado en el Camino Nacional, a unos metros del monumento al Calvario (de acuerdo con el cronista López González, éste se ubicó en los terrenos del que llegó a funcionar como Hotel “Los Canarios”), en donde se almacenaron los carros de pasajeros, las plataformas de carga y la mulada empleada en la operación de línea.<sup>337</sup> Asimismo, el sistema de transporte contó con un depósito de tranvías instalado en el costado oriente de la Plaza Zaragoza (actual Plaza San Juan).<sup>338</sup> Hay que decir, sin embargo, que este no fue el único negocio ferroviario que acaparó la atención y el interés empresarial de Cañas.

#### **2.4.3. El Ferrocarril Agrícola de Juárez**

Dentro de los impulsos ferroviarios gestados en un nivel local, el caso de Jojutla cobró su particularidad por causa de los intereses agroindustriales azucareros y arroceros convocados en la construcción del entonces llamado *Ferrocarril Agrícola de Juárez*, cuya línea se diseñó para servir el transporte de carga y pasajeros entre Zacatepec, Jojutla y Tlaquiltenango.

La cobertura de esta línea de comunicación recuerda, en buena medida, al sentido de vía del tercer ramal propuesto en 1901 por W. Morcom para la compañía de Hampson. Pero en términos reales, su origen se ancla en una primera concesión obtenida el 26 de octubre de 1904 por Eugenio Cañas para ejecutar la construcción de un ferrocarril de vía angosta entre la ciudad de Jojutla y la estación puesta en Zacatepec al paso del *Central*, por una parte, y por otra, que fuera de esa misma ciudad hasta la villa de Tlaquiltenango, considerando con ello extender otros ramales hacia diversos puntos del distrito de Juárez.<sup>339</sup>

Formalmente, la articulación de esta vía comenzó con la firma de contrato del 12 de mayo de 1905 en el que se autorizó a Eugenio Cañas la construcción y explotación hasta por 99 años de una vía de ferrocarril y de su correspondiente telégrafo que partiendo de Zacatepec

---

<sup>337</sup> *Ibid.*, p. 143.

<sup>338</sup> Horacio Crespo, *Tierra y propiedad...*, op. cit., p. 186.

<sup>339</sup> POF, vol. XII, núm. 44, 29/10/1904, p. 3.

terminara en Jojutla y Tlaquiltenango, con posibilidad de extender un ramal a la hacienda de San Nicolás. Los estudios de reconocimiento de terrenos se iniciarían a los tres meses de haberse firmado el contrato y los primeros cuatro kilómetros del proyecto deberían estar listos por lo menos en el primer año dejando para el segundo el complemento de obra que, en conjunto, soportaría el montaje de rieles de 60 cm sobre los que planeó dejar actuar a una tracción eléctrica u otro sistema de arrastre avalado por la SCOP.<sup>340</sup>

El 23 de octubre de 1905 se celebró la consolidación y escritura de una sociedad mercantil anónima en razón de la “Compañía Constructora y Explotadora del Ferrocarril Agrícola de Juárez S. A.”, en la cual participaban Eugenio J. Cañas, Felipe Ruiz de Velasco, Alberto Gómez, Andrés Omaña, León Castresana y Juan E. Reyna, presidente del corporativo.<sup>341</sup> La mayoría de ellos conservaba intereses agroeconómicos en esta zona suriana y otros eran además avezados personajes del campo técnico de la ingeniería, y es en esa comunión de objetivos empresariales que el grupo decidió escoger como representante al también diputado local y figura cercana al gobernador Alarcón, Eugenio Cañas. La sociedad se constituyó inicialmente con 150 acciones liberadas de cien pesos y con un primer capital financiero de \$65,000 de plata mexicana, cuyas cuotas iniciales de depósito se verificaron por Felipe Ruiz de Velasco, desempeñado entonces como agente del Banco de Morelos.<sup>342</sup> Con la signatura de estatutos de la compañía efectuada el 24 de noviembre de 1906 se afianzó el capital social y su monto inicial se incrementó hasta los \$79,000 (véase: Cuadro 5), esto por la inserción final del capital de Estanislao Olea, un cacique español avecindado en Tlaquiltenango, dueño de la hacienda de Guadalupe y respaldado por sus inversiones arroceras, azucareras y de usura.

Al margen de su estructura fundamentada en notaría pública sin mayor obstáculo, hay que señalar un asunto que probablemente se manejó sobre la línea de la discrecionalidad. En febrero de ese mismo año de 1906 se generó un problema de incompatibilidad de vía ya que Cañas y asociados ostentaban dos concesiones de ruta: la de 1904, de vía angosta, y la de 1905, de vía ligera. El problema escaló de tal forma que se involucraron los ámbitos estatal y federal, sin embargo, la lógica de interconexión local del escantillón angosto se reconoció

---

<sup>340</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/2-1, f. 4.

<sup>341</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/2-1, ff. 2-3.

<sup>342</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/2-1, ff. 14-15. El contrato de escritura transcrito como copia en 1922 en el mismo expediente, entre los folios 11 y 18.

como un recorrido subordinado a los parámetros de la concesión del riel ligero. Ello fue respaldado y promulgado en mayo de 1908 por el gobernador Alarcón,<sup>343</sup> lo cual puede ser un indicador del nivel de influencia de Cañas en el ámbito político estatal para llevar a cabo este esfuerzo que, por cierto, varias veces fue prorrogado por incapacidad de entrega de obra en los plazos acordados y por diversas dificultades financieras.

**Cuadro 5. Capital social del Ferrocarril Agrícola de Juárez. 1905-1906**

Accionista	Respaldo accionario	Capital acumulado
Eugenio J. Cañas	250	\$25,000
León Castresana	90	\$9,000
Alberto Gómez	150	\$15,000
Estanislao Olea	60	\$6,000
Andrés Omaña	70	\$7,000
Felipe Ruiz de Velasco	70	\$7,000
Juan E. Reyna	100	\$10,000
		Total: \$79,000

Fuente: AGN, SCOP, FFCC, 284/16-1, ff. 1-2.

La decisión que favoreció a Cañas implicó el uso de escantillón ligero de 60 cm que desde octubre de 1905 se había elegido para el ferrocarril. Con tales condiciones, la empresa obtuvo la autorización de la SCOP para emplear rieles de acero de 12 kg por metro lineal de la fábrica alemana de *Orenstein & Koppel*, así como un estimado de 1,400 durmientes de madera imputrescible propia de *Tierra caliente* cuya variedad incluía árboles de Tepehuaje, tepemezquite, cuajote, quiebra hacha y otros de similar textura dimensionados en 130 cm de largo, 10 a 12 de ancho y 8 a 10 cm de grueso. También se comentaba que en la vía rodaría una máquina locomotora del modelo “Zacrio” de 7.12 toneladas alemanas repartidas en seis ruedas y que igualmente se comercializaba a través de la firma armadora de *Koppel*.<sup>344</sup>

<sup>343</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/2-1, f. 35.

<sup>344</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/18-1, f. 1.

El estudio del trazo se llevó a cabo según lo acordado, y para el 9 de noviembre de 1905 ya se tenía reconocida la ruta entre la estación de *Jojutla y Zacatepec*, con pendientes máximas de 1.3% y con una longitud de 5.94 km. El otro tramo de ruta hallado correspondía al de Tlaquiltenango-Jojutla con pendientes máximas de 0.9% y una extensión de 2.99 km al que se unía un ramal de 1.88 km proveniente del río El Higuierón. No obstante, con la inspección se hizo notar que el concesionario sólo tenía derecho de construir la línea desde *Zacatepec* hasta *Jojutla y Tlaquiltenango*, no así el ramal que iba justamente a *Jojutla* y El Higuierón. Esto generó un problema que se acrecentó cuando los apoderados de la hacienda de San Juan (Sociedad Hijos de Crescencio Reyna) se quejaron de la invasión.<sup>345</sup> Al final se obligó a la empresa a corregir su trazo que también invadía el sentido de una calzada tendida entre *Jojutla* y Tlaquiltenango y así, se obtuvo un derecho de vía de 12 m.<sup>346</sup>

Los avances de obra reportados hasta el 19 de julio de 1906 daban cuenta que el tramo *Jojutla-Tlaquiltenango* de 2.8 km de extensión ya estaba armado y consolidado con una capa de balastre de 0.2 m de espesor colocada bajo los durmientes y en los cajones formados por los mismos. Por otra parte, el terraplén, sus taludes, los fosos, banquetas, anchura de vía, durmientes, peso de rieles, pendientes y radio de curvaturas estaban en real ajuste con las especificaciones de la SCOP.<sup>347</sup>

También a inicios de 1906 se obtuvo la autorización del plano de un escape que se tendería entre el *Agrícola de Juárez* y el *Interoceánico*,<sup>348</sup> y para el 9 de agosto del mismo año se acusó un trabajo de terracería terminado y armado de vía desde un punto de empalme colocado en el tramo de Tlaquiltenango-Jojutla hasta el margen derecho del río El Higuierón, así como algunas obras de mampostería enrocados sobre el basalto del mismo río que habían sido interrumpidos por la temporada de lluvias pero que se buscaban completar en cuanto fuera posible para transportar los frutos de caña producidos en esa zona incomunicada hacia los ingenios de la zona.<sup>349</sup> Después de varios retrasos que impidieron terminar los trabajos programados, los esfuerzos siguieron su curso y el 2 de abril de 1908 se aprobó la explotación del ramal de 4.530 km construido hasta el Higuierón.<sup>350</sup>

---

<sup>345</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/19-1, ff. 3, 4 y 8.

<sup>346</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/19-1, f. 37.

<sup>347</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/20-1, f. 3.

<sup>348</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/26-1, f. 5.

<sup>349</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/25-1, f. 8.

<sup>350</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/20-1, f. 30.

Para el año de 1909, la firma ferroviaria fundada por Cañas seguía manteniendo, con cierto nivel de explotación, los ramales de Tlaquiltenango y de El Higuieron, así como la línea troncal de Jojutla, y sólo quedaba como tema pendiente el enlace de *Zacatepec*. No obstante, el 31 de marzo de esa misma anualidad se notificó a la SCOP que la compañía mantenía activo el transporte pero con mucha dificultad y que, incluso, se vio en la necesidad de solicitar algunos préstamos “para poder atender a las necesidades de conservación y compra del material rodante y fijo”. A esto se agregó la falta e indisponibilidad adolecida en el país de los materiales requeridos para hacer avanzar las construcciones ferroviarias, comportando ello la necesidad de encargar dichos insumos al extranjero a través de un procedimiento que llevaría mucho más tiempo. La situación obligó a Alejandro Arena, entonces ratificado como representante de la compañía ferrocarrilera, a solicitar una prórroga en el plazo de entrega de obra, la cual se obtuvo a través de una reforma de concesión hecha el 30 de abril de 1909 y en la que se dejó estipulado que el consorcio se comprometía a entregar la línea completa a más tardar el 23 de mayo de 1910.<sup>351</sup>

Sin embargo, al acercarse la fecha de entrega la empresa tuvo que lidiar con otro par de problemas. Entre marzo y abril de 1910 la compañía llevó una queja ante la SCOP para expresar su inconformidad con el ayuntamiento de Jojutla que amenazaba con levantar la vía férrea que cruzaba por la plaza central y en la que se “improvisaba” semanalmente un mercado. El ayuntamiento arguyó que esa actividad comercial era antiquísima y de condición permanente y que, en todo caso, el ferrocarril usurpó ese espacio sin antes consultar las disposiciones locales previstas para el uso de vías públicas y montaje de ferrocarriles urbanos.<sup>352</sup> El segundo problema devino nuevamente de los tiempos rebasados para la entrega de la línea y de ello resultó que se solicitara otro aplazamiento para la presentación de obra terminada. Este se obtuvo por contrato reformado el 6 de mayo de 1910 y en él se fijó el cierre de construcción fechado para el 23 de mayo de 1911,<sup>353</sup> obligación que, en medio de varias dificultades enmarcadas por la Revolución y por el periodo de la Posrevolución, trató de solventarse en varias ocasiones y a través de distintos conductos, tal como se revisara en el capítulo siguiente.

---

<sup>351</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/6-1, ff. 4 y 10.

<sup>352</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/22-1, ff. 1-5. Por constituir un problema de competencias locales y dado el origen de la concesión, el asunto se turnó para su desahogo al Gobierno estatal.

<sup>353</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/29-1, f. 2.

#### 2.4.4. Acumulado de estaciones y vías secundarias

En las cuestiones de la conectividad no se puede omitir la presencia de los puntos de ascenso y descenso de pasajeros y carga que, al final, constituyen uno de los significados más importantes e inmediatos del transporte ferroviario —además de los sintetizados en la materia de integración económica y territorial. Es justo reconocer que el problema es muy amplio como para abordarlo también en una escala evolutiva, es por eso por lo que, a juicio del presente estudio, se hacen de él sólo unas anotaciones orientadas a rescatar algunos aspectos que son convenientes dejar a la vista del eje general de estudio planteado.

Acotado así el punto, cabe abrir el tema aludiendo directamente aquí y desde el glosario de este trabajo al término de *estación*. En su concepción más simple, se define a la *estación* ferroviaria al punto localizado a la vera de la vía que se habilitó para el ascenso y descenso de pasajeros y de carga. Su referencia se contempla en los horarios del ferrocarril y en su lugar puede existir, o no, algún bien inmueble. En el primer caso se advierten principalmente dos tipos de estaciones: una de condición permanente, es decir, una edificación fabricada con materiales duraderos (véase: Figura 16), y otra de tipo provisional hecha generalmente de madera o improvisada con carros o coches de tren (véase: Figura 17). El segundo caso remite a una “estación de bandera”, paradero en donde el tren hacía un alto en caso de recibir una señal anticipada hecha precisamente con una bandera o a mano alzada (véase: Figura 18).

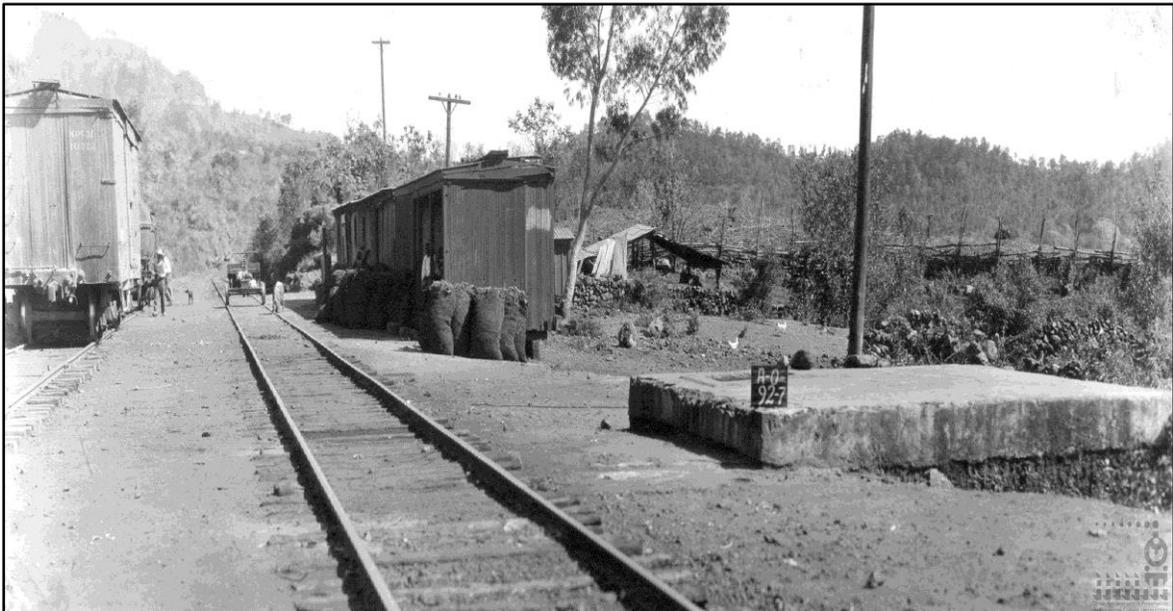
Como una breve digresión, hay que decir también que, observada desde otro ángulo, la estación ferroviaria constituyó simultáneamente un título de resignificación y otro de reafirmación de los espacios geográficos locales fijados en términos de una variable política, económica o de memoria espacial colectiva localizada. Bien podría decirse que ella, la estación, introdujo otros sentidos de apropiación en el paisaje agrario decimonónico dando como resultado en la *Región* la ampliación o reconfiguración de su “lenguaje espacial”. Tomado este concepto de Marc Augé y amén de hacer un recordatorio de su postulado de los *no lugares*, no es ocioso señalar que el *lugar* y el *no lugar*, lo advierte el antropólogo francés, “son más bien prioridades falsas: el primero no queda nunca completamente borrado y el segundo no se cumple nunca totalmente: son palimpsestos donde se reinscribe sin cesar el juego intrincado de la identidad y de la relación”.

**Figura 16. Cuernavaca. Estación permanente**



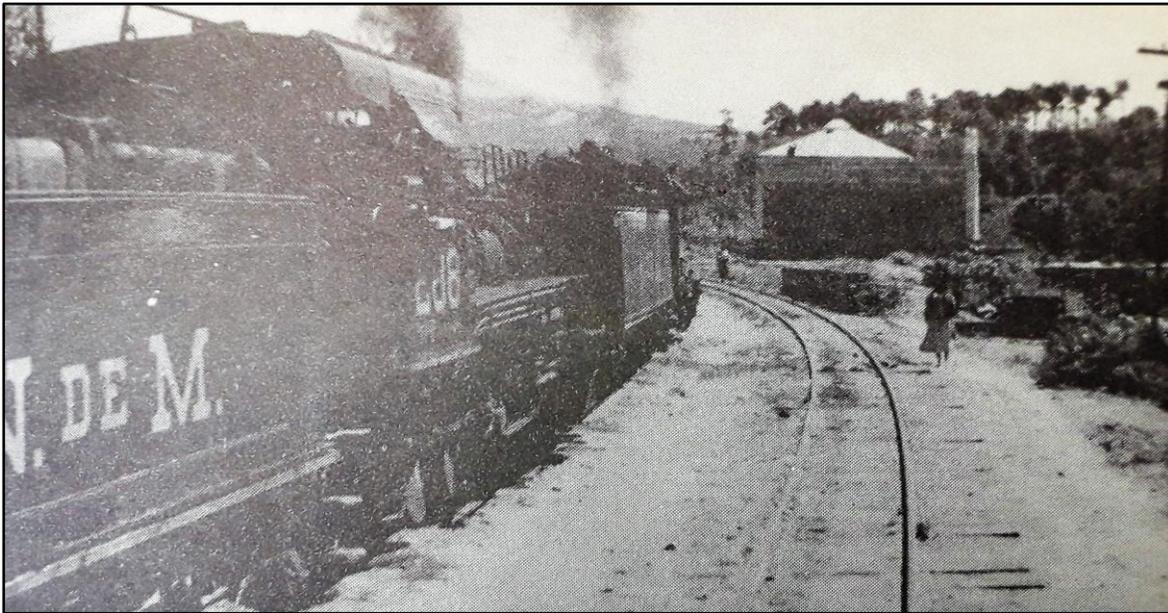
Vista oriente del edificio permanente de la estación de *Cuernavaca*. A la derecha, una báscula y un tanque de agua que formaron parte de una infraestructura articulada por tanques subterráneos, almacenes, depósitos de petróleo, casa de sección, patio, talleres, entre otros elementos. Imagen recuperada de: CEDIF, Fototeca FFNM-SCAI, Estación Cuernavaca. Fecha: 1926. [Localización](#): 18°55'50.90"N, 99°13'40.07"O.

**Figura 17. El Parque. Estación provisional**



Vista oriente de la estación provisional de *El Parque*. Constaba de un pequeño edificio armado con madera colocado en el camino local hacia Tepoztlán y Cuernavaca. De izquierda a derecha, vagones sobre un ladero, un armón, el edificio de madera y un pequeño depósito de agua. Imagen recuperada de: CEDIF, Fototeca FFNM-SCAI, Estación Parque. Fecha: 1926. [Localización](#): 19°01'01.14"N, 99°05'59.26"O.

**Figura 18. La Retorta. Estación de bandera**



Desde el *Atlas* de García Cubas de 1886, la *Retorta* se registra como un punto de paso del tráfico ferrocarrilero del norte de Morelos, funcionando así como un punto de abastecimiento de agua y combustible. Se asentó en los terrenos de la entonces hacienda de San Diego Tepantongo y su nombre probablemente aludió al trazo ferroviario “retorcido” que discurrió por la zona y que asemeja a la figura de una vasija de cuello largo. Imagen recuperada de: Francisco M. Togno y Javier Monterrubio Bustillos, *Problemas ferroviarios en la ruta México-Acapulco*, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, México, 1958, p. 115 v. Fecha de imagen: 1958. [Localización](#): 18°58'15.45"N, 98°53'35.21"O.

Como huella a la vez que característica local de los espacios geográficos, se advierte que los “no lugares”, termina Augé,

son la medida de la época, medida cuantificable y que se podría tomar adicionando, después de hacer algunas conversiones entre superficie, volumen y distancia, las vías aéreas, ferroviarias, las autopistas y los habitáculos móviles llamados “medios de transporte” (aviones, trenes, automóviles), los aeropuertos y las estaciones ferroviarias [...].<sup>354</sup>

Tal sentencia —vista con sus reservas comprometidas para los tiempos que competen a la sobremodernidad capitalista de fines del siglo XX— y sus efectos verificados desde la misma etiqueta de las estaciones ferrocarrileras cobran una cuota de continuidad hasta la fecha en el *lenguaje geoespacial regional* pero ya no como esos proto “no lugares” de prisas viajeras, privados de identidad relacional e intrascendentes históricamente en el momento de su

---

<sup>354</sup> Marc Augé, *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Editorial Gedisa, Barcelona, 2000, p. 84.

explotación. Por el contrario, la efigie en pie de la terminal ferroviaria cobra su actual valor por una directriz histórica, cultural y socioespacial en el que se congregan intereses compartidos de hábitat, de recreación y de rescate del patrimonio industrial edificado. Finalmente, aquellos “no lugares” ferroviarios morelenses se han transformado, en cierta parte de los casos, en “lugares” definidos en su esencia conceptual por rasgos específicos de coexistencia, de identidad y de significación histórica regional.

Volviendo al tema, no resulta extraño que en buena parte de las estaciones ferroviarias de Morelos se encontraba manifiesta el poder económico de los hacendados azucareros, ya sea en razón de sus extensos dominios de tierra o directamente apuntando a su nombre o apellido. En la otra arista se localizan las estaciones que refieren a la expresión espacial del poder político construido en torno a un espacio acotado, es decir, al territorio de escala limitada por el pueblo o el centro político distrital o de municipalidad. Completan este triángulo las estaciones alusivas a alguna cuestión geográfica matizada por alguna especificidad lugareña o de interés colectivo situado y constituidos entonces como parte del paisaje local.

Igualmente hay que señalar que aunque las estaciones debían servir al uso público, las hubo también de servicio privado que eran habilitadas para carga y descarga de insumos, materias primas o manufacturas, para lo cual se debía seguir un proceso de instalación que en lo formal se hacían bajo la justificación de un servicio público pero que realmente de ellas sólo se beneficiaban los intereses de privados. Por ejemplo, la de *Calderón* —que no tenía localidades aledañas de consideración turística o demográfica y que se reducían a un barrio menos que urbanizado del mismo nombre y a las ruinas del pueblo de Xochimecatzingo— fue activada en enero de 1886 para “facilitar el tráfico y dar comodidades a los pueblos de la zona comprendida entre Cuautla y Yautepec”.<sup>355</sup> En los hechos, este aparcadero sirvió para la hacienda de Calderón que eventualmente se conectó a dicho punto de la línea principal a través de una espuela de 1.759 m de longitud,<sup>356</sup> y en similar sentido el paradero sirvió desde otro punto para la instalación del escape ya señalado de la hacienda de El Hospital.

Es probable que la de *Calderón* haya iniciado sus operaciones como una parada de bandera y después haya iniciado la construcción de su edificio permanente, esto por la

---

<sup>355</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/295-1, f. 1.

<sup>356</sup> CEDIF, PT, Estación Calderón, mayo 23 de 1929.

urgencia para aprovechar los beneficios del ferrocarril que eran incompatibles con los tiempos de diseño de edificios y su remisión a las autoridades de la Secretaría para su análisis y aprobación. Ello introduce otra variable redondeada por el aspecto evolutivo de las estaciones ya que éstas fueron abriéndose por cuestiones localizadas de intereses privados y de servicio público enmarcados, por una parte, por la eclosión o no de edificios permanentes, pero también por la posición que no siempre fue definitiva ya que hubo algunas que se movieron de lugar, y este fue el caso específico de la de *Yautepec* dado que, por confrontación de fuentes geohistóricas, se puede observar un eventual desplazamiento de paradero que se llevó de las afueras hasta el centro del primer cuadro de Yautepec.<sup>357</sup> Una muestra del tiempo invertido para habilitar o transformar la condición de un estación provisional o de bandera a un estatus permanente se expone en la terminal de Amacuzac que, a pesar de tener la vía lista para su explotación desde 1894, no conoció un plan para levantar un inmueble sino hasta poco después de 1903, justo cuando se presentaron los planos para hacer las estructuras permanentes de las estaciones de *Ozumba*, *San José* (Vista Hermosa) y de *Puente de Ixtla*, en cuyo análisis de planos se catalogó a los edificios “con las dimensiones convenientes para resistir con seguridad el trabajo a que deberán estar sujetas cada una de ellas”.<sup>358</sup>

Entre las diversas justificaciones expuestas para alzar un inmueble permanente se cuentan a las altas tasas de afluencia de tráfico y las solicitudes locales. Esto se experimentó en la parada de *Ticumán*, cuando en diciembre de 1899 la empresa del *Interoceánico* solicitó a la SCOP se diera la clasificación de “primer orden” —es decir, de edificio permanente— en favor de la estación que debía construirse en la parada de Ticumán que para entonces ya alcanzaba altos niveles de tráfico.<sup>359</sup> La de *Tlaquiltenango*, por su parte, tenía también en su parada un considerable movimiento de pasajeros y gran actividad situada que requería el uso de telégrafo, al cual sólo tenían acceso los vecinos en virtud de la disposición del aparato de *Tlaltizapán*. Estas fueron las razones de base para que la compañía ferrocarrilera solicitara a inicios de 1906 la autorización correspondiente para edificar ahí una estación permanente.<sup>360</sup>

Desde luego, el factor de peso para poner en servicio una estación seguía siendo el de interés empresarial. Por ejemplo, la de *Axochiapan*, de utilidad pública para el pueblo del

---

<sup>357</sup> Cfr. MMOyB, CG, 10101-CGE-7249-A-002; CEDIF, PT, Estación Yautepec, mayo 11 de 1929.

<sup>358</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/301-1, f. 2.

<sup>359</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/296-1, f. 1.

<sup>360</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/329-1, f. 4.

mismo nombre, se comenzó a gestionar como proyecto hasta 1908.<sup>361</sup> En cambio, desde 1903 ya estaban proyectadas las de *García*, en clara alusión al dueño de la hacienda de Tenango, Luis García Pimentel; la de *Pastor*, en probable referencia de Plácido Pastor García (ayudante en escritorio comercial de azúcares y sobrino de Joaquín García e hijo de María Ignacia García Icazbalceta y de Francisco de P. Pastor)<sup>362</sup> o bien, tal vez en alusión al ingeniero Manuel Pastor (proyectista del canal de Tenango, obra auspiciada por el dueño de Tenango y habilitada por García Pimentel para comunicar a su hacienda de Montefalco); la de *Huitchila*, aledaña al pueblo del mismo nombre y asentada en la zona ganadera del suroriente del estado, y la de *Tenextepango*, habilitada para el servicio de la finca azucarera del mismo nombre.<sup>363</sup>

La última genera otra particularidad vinculada con la solicitud que el *Interoceánico* presentó a la SCOP en 1905 para poder montar un patio de vía contiguo a la estación de *Tenextepango*. Para tales efectos, era necesario comunicar a la autoridad cómo se delimitaría el uso de suelo requerido en la obra indicada; en respuesta, se dio a entender que no era necesaria la expropiación ya que la empresa había “llegado a un arreglo con el propietario de la Hacienda de Tenextepango, para la adquisición de los terrenos necesarios para el establecimiento de la Estación del mismo nombre”.<sup>364</sup> Una situación similar se presentó un año después en Oacalco, cuando la compañía del ferrocarril solicitó establecer un escape de 120 m en el kilómetro 157 previa solicitud del dueño de la finca azucarera. En el procedimiento, la SCOP indicó el aprovechamiento del derecho de vía para esa construcción y preguntó por el estatus de un terreno anexo que comprometía el tendido del escape. En respuesta, la empresa subrayó que la ahí señalada superficie de 4,500 m<sup>2</sup> “la ha cedido a la Empresa el Sr. D. Francisco A. Vélez, propietario de la Hacienda de Oacalco para cuyo servicio se ha establecido el ramal de que se trata y por lo mismo no se iniciará procedimiento alguno de expropiación”.<sup>365</sup> Dentro de sus límites, este par de casos son sintomáticos de la discrecionalidad con las que se manejaba el uso de suelo ajustado para la construcción ferroviaria en Morelos.

---

<sup>361</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/331-1, 4 ff. Incluye el plano detallado de estación.

<sup>362</sup> *Cartas de las Haciendas...*, p. 132.

<sup>363</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/302-1, 8 ff; MMOyB, COyB, 2874-OYB-7249-A.

<sup>364</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/306-1, f. 7.

<sup>365</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/142-1, ff. 4-6. Por la distribución del terreno mostrada en el plano anexo, todo indica que la superficie se destinaría al montaje de una estación permanente, objetivo que a la larga, no se consumó.

En el mismo tenor de vías auxiliares, hay que decir que este tipo de obras subsidiarias fueron aprovechadas en la *Región* por pequeños y sobre todo, por grandes empresarios para ensancharse y pasar a ser propiedad particular. En Temilpa, por ejemplo, en 1906 se sustituyó un pequeño escape por una espuela de 960 m y con ello, se aprovechó el punto para más adelante habilitar una estación de bandera.<sup>366</sup> Lo mismo pasó a finales de ese año en Casasano en cuanto el reemplazamiento de un escape solicitado por Francisco A. Vélez hijo por una espuela de 1,000 m tendida hasta el casco de la hacienda que,<sup>367</sup> invariablemente, coincidió con el punto de activación de una estación de bandera.

En general y aplicado a la *Región*, esta instalación de rieles accesorios se puede reducir a una tipología de al menos cinco tipos. El más común era el ladero, el cual se formaba precisamente, y en el mayor de los casos, a un lado de las estaciones aprovechando los derechos de vía para organizar el paso de trenes.<sup>368</sup> El segundo más empleado era la vía auxiliar empleada como escape o espuela plantado para fines agrícolas, sobre todo para el transporte de caña y productos derivados, aunque también los había para el transporte de arroz.<sup>369</sup> El otro arquetipo era el de las vías empleadas para el transporte ganadero, de esto se tienen muestras en las estaciones de *Axochiapan* y en la de *Huitchila* dados sus compartimentos y extensiones de vía para el embarque de ganado.<sup>370</sup> Le siguen a estos los de usufructo forestal que se emplearon sobre todo en la Subregión de los Altos y los de explotación minera que se usaron en sitios de interés geológico, como los encontrados en Jiutepec y Yautepec.

A propósito del último punto y al respecto de una industria minera de escala local, en febrero de 1906 el Gobierno estatal celebró con el empresario F. V. Lister, representante de la “Compañía Explotadora de las canteras del cerro de *El Tenayo*”, un contrato de construcción para levantar una línea de ferrocarril destinada exclusivamente para el transporte y exportación de las piedras extraídas de dicho cerro localizado en las inmediaciones del cauce del río Yautepec, al sur de la cabecera distrital del mismo nombre.

---

<sup>366</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/151-1, f. 2.

<sup>367</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/457-1, ff. 1-2. En ese mismo año se habilitó otro escape en el kilómetro 197 de la división de Morelos para el embarque de caña; *cfr.* AGN, SCOP, FFCC, 9/148-1, 4 ff.

<sup>368</sup> Para un ejemplo de estos trabajos aplicados en el kilómetro 113 y en Ticumán, *cfr.* AGN, SCOP, FFCC, 9/248-1, 4 ff.; AGN SCOP, FFCC, 9/137-1, 5 ff.

<sup>369</sup> Los más representativos para el transporte del arroz son los del distrito de Jojutla, *cfr.* CEDIF, PT, Espuelas C. Jacques y Vallespin, mayo 9 de 1929; Estación Tlaltizapán y espuela Alarcón, enero 12 de 1929.

<sup>370</sup> CEDIF, PT, Estación de Axochiapan, julio 1 de 1929; AGN, SCOP, FFCC, 9/182-1, 7 ff.

Figura 19. Espuela y estación de Tenayo



Estación y espuela de *Tenayo*. En el sitio se habilitó una estación provisional de carro- caja, un ladero de 205 m y una vía de escape que, marchando sobre un puente que salvaba el paso del río Yautepec, se dirigió hacia las canteras de Tenayo situadas al sur de Oaxtepec, en donde actualmente operan algunos consorcios públicos y privados dedicados al recreo acuático y en cuya propiedad se alza dicho [cerro](#) con las marcas de su desgaste. Imagen recuperada de: CEDIF, PT, Estación Tenayo. Fecha de imagen: 1929. [Localización](#): 18°53'16.69"N, 98°59'22.08"O.

En la disposición se autorizó un tendido de vía con origen en la falda sur del cerro seguido de un rodeo en dirección oriente-norte para entroncar, previo paso sobre terrenos de propiedad privada y en dirección paralela al camino de San Carlos, con un punto del *Interoceánico*.<sup>371</sup> Las prerrogativas estipuladas por contrato fueron diversas: derechos de ocupación gratuita de vías públicas estatales y municipales; exención de impuestos a nivel estatal y de municipio; derecho de expropiación de terrenos particulares y reconocimiento de licencia prorrogable en caso de una ampliación de la concesión que la compañía conservaba del cerro explotado.

Aunque no se cuenta con la documentación de construcción de obra para confirmar la existencia de esta pequeña vía de ferrocarril, la probabilidad apunta a que su ruta y herraje sí pudieron haberse articulado ya que, para fines de la década de 1920 se registró la habilitación de un paradero de bandera de nombre *Lister* que se situó en las cercanías de la zona minera de Yautepec antes descrita y en el cruce del *Interoceánico* con el camino de San

<sup>371</sup> POF, vol. XIV, núm. 7, 17/02/1906, p. 3.

Carlos.<sup>372</sup> También es probable que este mismo interés minero privado se haya diversificado más al oriente, esto por la habilitación de la vía auxiliar denominada “escape a la cantera” o “espuela de Tenayo” que, partiendo desde el km 124 del *Interoceánico*, funcionó con 2.27 km para trasladar los recursos mineros extraídos de un pequeño cerro que se encuentra situado en el sur inmediato del centro de Oaxtepec, específicamente en la zona de sus manantiales que desde el siglo XX han sido explotados como centros públicos y privados de recreo acuático (véase: Figura 19).

#### **2.4.5. El telégrafo ferroviario**

En materia de telecomunicaciones, los sistemas ferroviarios de ancha y de angosta insertaron en la *Región* otro dejo modernizante a un espectro de transmisión de información que, hay que decirlo, ya tenía varios años operando de manera regular y óptima.

Previo a la introducción de los tendidos ferroviarios y sus respectivas líneas telegráficas dispuestas por ley y obligación de contratos, la Región Cuernavaca-Cuatla se mantuvo comunicada por un conjunto de hilos de telégrafo que datan de los primeros años del último tercio del siglo XIX. Dentro del esquema del Segundo Imperio y ordenada simultáneamente la *Región* como Distrito de Cuernavaca y Departamento de Iturbide, el servicio telegráfico se inauguró el 11 de febrero de 1866 a través de la activación de un cable extendido entre la ciudad de México y Cuernavaca, en cuya línea circularon los primeros telegramas que hicieron efectiva la comunicación entre Maximiliano de Habsburgo y su esposa con el Ministro de Fomento, Luis Robles Pezuela.<sup>373</sup>

Pasada la convulsión política de finales de la década de 1860, el telégrafo estatal de Morelos volvió a funcionar a consecuencia de la campaña enarbolada por Francisco Leyva para fundar ramales telegráficos de alcance regional que debían alzarse en el corredor de comunicación formado entre Cuernavaca, Yau-tepec y Cuatla. Dicha operación debía comenzar a ejecutarse en 1874 pero, por la demora en el envío de materiales desde Estados Unidos, se inició hasta el año siguiente.<sup>374</sup> Para finales de 1876, las líneas telegráficas administradas por la Secretaría de Fomento cruzaron longitudinal y transversalmente el

---

<sup>372</sup> MMOyB, CGE, 61-CGE-7216-A. El proceso constructivo de vía en AGN, SCOP, FFCC, 9/524-1.

<sup>373</sup> Valentín López González, *Cuernavaca...*, *op. cit.*, p. 145.

<sup>374</sup> *Id.*

territorio de la República mexicana. En el caso del estado de Morelos, los cables federales cubrieron solamente la parte occidental de la entidad y sus oficinas telegráficas se colocaron en el centro de Cuernavaca y de Puente de Ixtla.<sup>375</sup> Como extensión y afianzamiento del desarrollo telegráfico regional, el Gobierno del Estado celebró un convenio con la Secretaría de Fomento en 1878 para conseguir el tendido de nuevas líneas las cuales fueron conservadas, con su equipo e infraestructura, en funciones estables por lo menos hasta 1902, esto bajo la administración del gobernador Manuel Alarcón.<sup>376</sup>

Lo anterior se sintetiza y complementa con el asunto ferrocarrilero en el entendido de que, para fines del siglo XIX, el sistema telegráfico mexicano tuvo 4 niveles de explotación: el del Gobierno federal, el correspondiente a los gobiernos estatales, el de las empresas ferrocarrileras y el de la propiedad privada.<sup>377</sup> Esta condición comportó un acumulado de 80,000 kilómetros de cables tendidos, de los cuales 43, 500 correspondían a la jurisdicción federal;<sup>378</sup> en tanto, los de la competencia estatal de Morelos sumaron para el año de 1890 un total de 237.754 km distribuidos en 8 líneas. Este sistema, que a juicio de Alfonso Luis Velasco se hallaba bien administrado por el Gobierno estatal, se conectó con la Quinta Zona Federal a través de un cable tendido entre la capital nacional y Acapulco, en cuya línea operaron las oficinas federales de Cuernavaca y Puente de Ixtla.<sup>379</sup>

En general, el sistema telegráfico morelense se administró con 10 oficinas telegráficas situadas en Cuernavaca, Yautepec, Morelos, Jonacatepec, Tetecala, Jojutla, Miacatlán, Xochitepec, Huitzilac y Cuautla. A estas agencias se sumaron las que se establecieron por efectos del paso del *Interoceánico*, las cuales quedaron asentadas en las estaciones de *Yecapixtla*, *Cuautla*, *Yautepec*, *Tlaltizapán* y de *Jojutla*. Para 1906 el *Central Mexicano* ya había puesto sus cables telegráficos con sus respectivos aparatos instalados en las estaciones de *Cima*, *Fierro del Toro*, *Tres Marías*, *Parque*, *Alarcón*, *Ramón*, *Mango*, *Hermosa*, *Ticumán* y *Treinta* (véase: Mapa 21).

---

<sup>375</sup> MMOyB, COyB, 1030-OYB-7216-A.

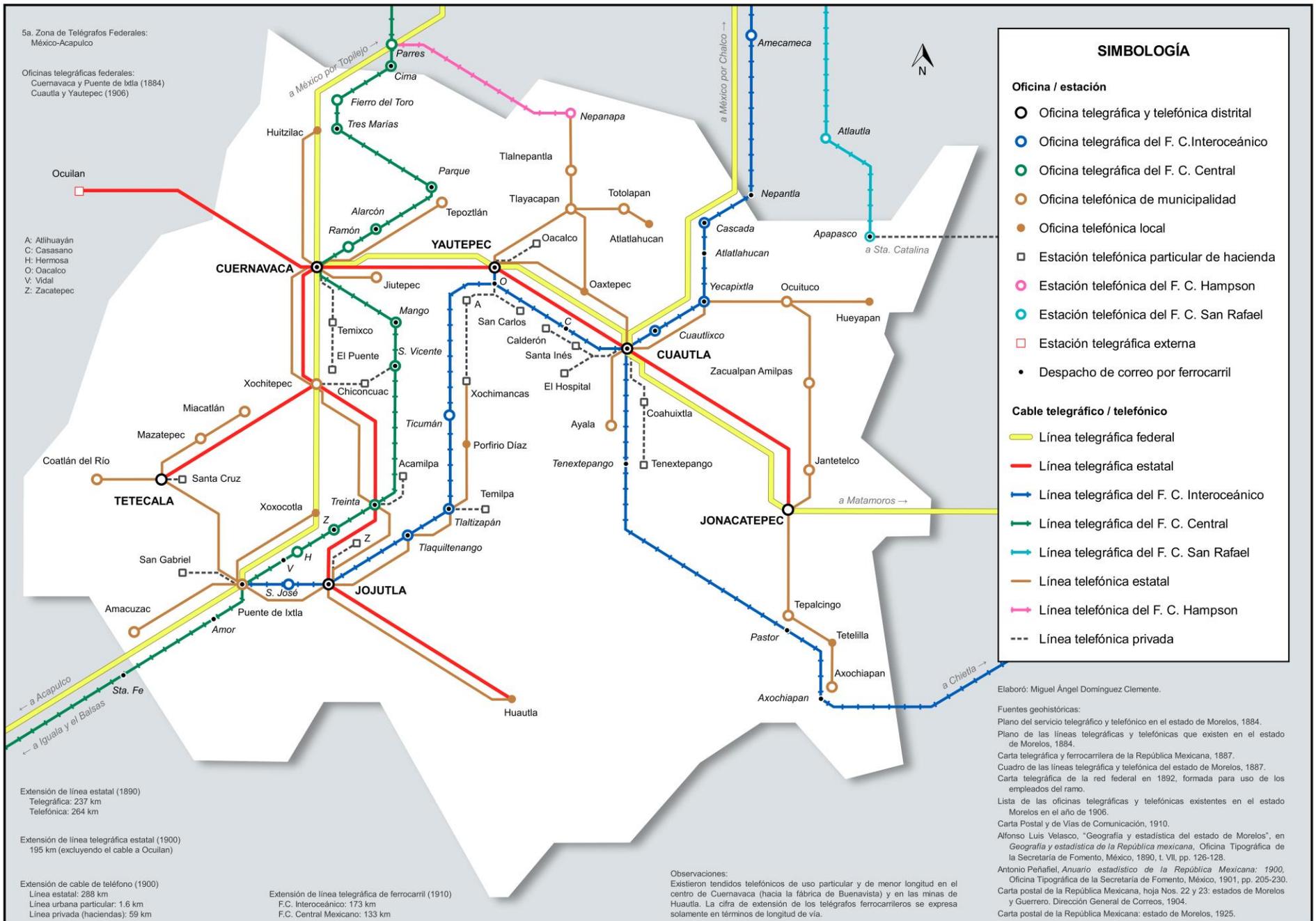
<sup>376</sup> Valentín López González, *Cuernavaca...*, *op. cit.*, p. 145.

<sup>377</sup> Un breve apunte sobre el tema en Clara Luz Álvarez, “Telecomunicaciones en el Porfiriato”, en Raúl Ávila Ortiz, Eduardo de Jesús Castellanos Hernández y María del Pilar Hernández (coords.), *Porfirio Díaz y el Derecho. Balance crítico*, Cámara de Diputados, LXIII Legislatura, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2015, pp. 363-277.

<sup>378</sup> Alberto Correa, *Geografía de México*, 7ª ed., Imprenta de Eduardo Dublán, México, 1896, pp. 93-94.

<sup>379</sup> Alfonso Luis Velasco, “Geografía...”, *op. cit.*, p. 126.

Mapa 21. Los sistemas de telecomunicación en Morelos. 1884-1908.



No se debe olvidar que el entramado telegráfico compitió también con el sistema telefónico regional. Para la década de 1890 el estado se encontraba interconectado por 20 líneas extendidas a diversos puntos del estado, las cuales sumaron 264.201 km y se administraron con 19 oficinas locales remitidas a la dirección de Tlaltizapán, Tlayacapan, Tlalnepantla, Totolapan, Xoxocotla, Jiutepec, Tepoztlán, Ayala, Yecapixtla, Ocuituco, Jantetelco, Zacualpan, Tetelilla, Tepalcingo, Axochiapan, Mazatepec, Puente de Ixtla, Coatlán del Río y Amacuzac.<sup>380</sup> A esta red se agregó de igual forma un singular número de cables telefónicos de uso privado que conectaban, principalmente, a un número limitado de núcleos azucareros y otras empresas locales desde 1884.

Finalmente y observados en términos de la generalidad, se puede advertir que los hilos de telecomunicación ferroviarios sólo llegaron a reforzar y a hacer más competitiva las transmisiones eléctricas de mensajes escritos —y acaso más accesibles— ya que, de acuerdo con Coudart, el telégrafo estatal redujo sus precios de 50 centavos por 10 palabras en 1867 a 10 centavos en 1894 por las mismas palabras transmitidas entre Cuernavaca y México, condición a la que se agrega el hecho de que este servicio operó fundamentalmente como una prerrogativa de las élites políticas y económicas, lo cual se aplica en igual sentido al servicio telefónico.<sup>381</sup> Otra consecuencia de los ferrocarriles en materia de telecomunicaciones redituó en el sistema postal, el cual recibió su primer impulso con la línea del Ferrocarril Interoceánico de la División Morelos en términos de la dirección México-Jojutla, cuyas estaciones canalizaron la correspondencia a sus destinatarios por fuerza hípica y humana, es decir, correo entregado a caballo y a pie.

---

<sup>380</sup> *Ibid.*, p. 128.

<sup>381</sup> Laurence Coudart, “Génesis...”, *op. cit.*, p. 82.

### 3. MATICES DE LA CONTRACCIÓN FERROVIARIA (1911-1929)

Después de que México alcanzó un cenit en materia de desarrollo ferroviario a través de un esquema de gobernabilidad relativamente estable, un disenso político común causado por el régimen de Porfirio Díaz y un malestar social generalizado sirvieron de caldo de cultivo para articular el proceso coyuntural de la Revolución Mexicana de 1910, en cuyo seno, el ferrocarril se convirtió en un objetivo de aseguramiento estratégico tanto para los bandos sublevados (maderistas, zapatistas, villistas, constitucionalistas, etc.), así como para las tropas del Ejército federal. En su homologación con el estado de Morelos, el organismo de los *Nacionales de México* quedó al acecho del Ejército Libertador del Sur, y sus acciones traducidas en asaltos, descarrilamientos y voladuras de puentes perturbaron la comunicación y la movilidad regional sostenidas por los sistemas del *Interoceánico* y del *Central*

Pero también hay que decir que algunos destellos del todavía vigente brío ferroviario, aunque con márgenes mínimos, siguieron manifestándose a inicios de la insurrección e incluso en los años siguientes, y es en ese sentido en que se gestaron, por señalar algunos ejemplos, el establecimiento de algunos desarrollos de obra menores remitidos a la intervención de estaciones, el establecimiento de vías auxiliares, así como el diseño, propuesta y continuación de un par de proyectos madurados en el sur de Morelos,

Las secuelas de la Revolución y la Posrevolución, por otro lado, generaron un correlato geoespacial que es visible en dos sentidos. El primero remite a la reconfiguración de la tenencia de la tierra ejecutada en menoscabo de la hacienda azucarera y en favor de las comunidades locales, reestructurándose así la ocupación antrópica regional a través de la propiedad social instituida por el ejido. Un segundo matiz atañe al nuevo escenario político y a su emergente agenda nacional de comunicación y transporte; esto es, un nuevo proyecto de integración territorial que progresivamente se fue apoyando menos en las locomotoras y se sustentó cada vez más en el transporte automotor. Así, y a diferencia de las políticas del Porfiriato, en el avance de la década de 1920 se prestó una renovada atención a la red de caminos de la República y ello inauguró el agotamiento de la *era del ferrocarril* en el país y en Morelos, en cuyo caso, fue la *Revolución del Sur* la que, en estricto sentido, abrió el primer umbral de la debacle ferroviaria en la *Región*.

### 3.1. Amago, colapso y control de rieles en la *Revolución del Sur*

Cuando típicamente se habla de que la “Revolución mexicana se hizo en tren”, se apunta figurativamente a esa suerte de “teatro lineal” en cuyo estrado actuaron las diversas facciones que combatieron al gobierno en turno y al Ejército con el fin de defender un determinado proyecto de país. Así, al ser este un movimiento polifacético de rango político, civil, burgués, popular, agrario y de alianzas, pero también contrapuesto y de especificidad regional, se habla conjuntamente de varias revoluciones y no sólo de una, por lo tanto, la multiplicidad de hechos de armas y de iniciativas políticas se deben entender en la extensión de esa medida fraccionada. Resultaría laborioso —y no es ese el objetivo de este capítulo de investigación— inventariar y analizar cada uno de los incidentes suscitados en el entramado ferroviario de Morelos para darles un sentido geoespacial valuado, por ejemplo, en amplias conjeturas de orden estratégico que son propias de una Historia militar. Aun así —y a riesgo de alargar estas páginas— no está por demás reseñar, aunque sea sucintamente, el matiz político y de funcionalidad de algunos de los elementos involucrados en el trastorno de la conectividad ferroviaria de la *Región* en el contexto de la pugna revolucionaria.

Como bien se sabe, en el Plan de San Luis suscrito por Francisco I. Madero quedó concertado el 20 de noviembre de 1910 como la fecha concreta para dar inicio a los actos de rebelión en contra del Gobierno de Porfirio Díaz. Pero hay que decir que algunos disturbios antirreeleccionistas de carácter local ya habían detonado desde mayo en Tlaxcala y en junio para el caso de los estados de Sinaloa y de Yucatán, siendo ahí, en la ciudad de Valladolid, el sitio en donde se ejecutó el primer atentado contra el sistema ferroviario de México, esto por obra del levantamiento de rieles que se efectuó en términos de la línea de angosta de los *Ferrocarriles Unidos de Yucatán* que unía a la urbe vallisoletana con Mérida. En tal sentido, no es exagerado decir que esa agresión del sureste mexicano sembró el germen de una táctica que, progresivamente, se convirtió en fenómeno común y síntoma transversal del conflicto por cuestiones de contención y aseguramiento militar.

Desde luego, además de servir a los propósitos nacionales de modernización y de integración territorial, la red ferroviaria se refrendó como un poderoso instrumento de control político-militar que le confería al Gobierno federal la capacidad de acceder con celeridad a las zonas que registraban visos de sedición. Fincado en dicha certeza, Díaz aseguraba que la eficacia del sistema era tal que bastaban unos cuantos días para arribar y sofocar militarmente

cualquier conato de rebelión que se presentara en el territorio nacional; de ahí que no fuera gratuito que, ante el llamado civil y popular de armas, el Ejército federal haya colocado sus primeras miras de aseguramiento logístico en el ferrocarril para así garantizar su triunfo sobre los movimientos rebeldes.<sup>382</sup>

El control y el buen funcionamiento de los trenes, por otro lado, se observaron no sólo como una urgente preocupación de movilidad, además, se advirtió en ello una oportunidad de represión que justificaría el aprisionamiento de los sublevados y así se podría inducir el adelgazamiento de la insurrección que cada vez iba ganando más adeptos. De ahí que, en plena revolución maderista, el 13 de marzo de 1911 se aprobara el proyecto de “Ley de Suspensión de Garantías Individuales” que el Gobierno de Díaz mandó con antelación a la Cámara de Diputados y en cuyo texto segundo se estipuló lo siguiente:

Artículo 2º.—Quedan sujetos a las disposiciones de esta ley: I.—Los salteadores de caminos, comprendiéndose entre ellos los que sin derecho detengan o descarrilen los trenes de las líneas férreas; los que quiten, destruyan o dañen los rieles, durmientes, clavos, tornillos, planchas que los sujetan, cambiavías, puentes, túneles, terraplenes o cualquiera otra parte de una vía férrea; los que pongan en ella obstáculos que puedan producir accidentes; los que separen, inutilicen o dañen las locomotoras, carros o vehículos del servicio; los que cambien las señales; los que disparen armas de fuego, lancen piedras u otros objetos sobre los trenes, o pongan explosivos destinados a destruirlos, y en general, los que ejecuten cualquier acto contra la seguridad o integridad de las vías férreas o contra su explotación. II.—Los que sin derecho corten o interrumpan las comunicaciones, destruyendo o inutilizando los postes, alambres, aparatos o cualquiera parte o accesorio de una línea telegráfica, o de transmisión de energía eléctrica, o que ejecuten cualquier acto contrario a la seguridad e integridad de las instalaciones destinadas a producir esa energía, o que impidan su explotación [...].<sup>383</sup>

Con tales rangos normativos el Estado intentó diluir judicialmente las amenazas regionales de insurrección y, paralelamente, se sirvió del despacho de refuerzos castrenses por medio de los trenes con el propósito de retener los sitios que se consideraban como bastiones estratégicos. De acuerdo con Taylor Hansen, dicha operación tuvo como base de solvencia

---

<sup>382</sup> Beatriz Urías *et al.*, *Los ferrocarriles de México, 1837-1987*, Ferrocarriles Nacionales de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1987, p. 107.

<sup>383</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano Zapata y el agrarismo en México*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revoluciones de México, Secretaría de Cultura, México, 2019, t. I (Colección Clásicos del Zapatismo), pp. 165-166.

un ejército regular que contaba con una superioridad numérica con respecto a los sublevados estimada en más de 20,000 elementos activos, esto sin contar las reservas de los cuerpos rurales, la fuerza auxiliar federal y las unidades de guardias nacionales de los estados. De tal suerte y después de experimentar una serie de encuentros frustrados con las tropas federales, varios de los grupos alzados se decantaron por una táctica de guerra de guerrillas, en cuyo caso se planteó como uno de los objetivos principales el cometido de cortar las líneas de transporte y de comunicaciones del bando enemigo con el fin de bloquear las áreas controladas por las fuerzas gubernamentales porfirianas e igualmente, imposibilitar la llegada de insumos bélicos y de personal de refuerzo, propiciando con ello que las guarniciones de esas zonas quedaran en estado de indefensión y aislamiento.<sup>384</sup>

De cara a las primeras hostilidades revolucionarias ejecutadas en el norte de México por objetivos políticos y de acceso al poder, en el sur se estaba madurando otro clímax de malestar popular ocasionado por las formas hegemónicas locales de ocupación de la tierra. Entre 1909 y 1910, la personalidad de Emiliano Zapata ya estaba siendo reconocida en el Plan de Amilpas por comprometerse cívica y comunitariamente en la defensa de la tierra de los pueblos de Anenecuilco y de Ayala; pero no fue sino hasta inicios de 1911 —cuando se formó el movimiento sobre una primera fuerza rebelde que instituyó lo que después sería el zapatismo— que su figura adquirió particular relevancia ya que, con apego al inciso agrario del Plan de San Luis, enarboló la causa maderista como su primer lábaro de lucha insurgente.

Es cierto, el grupo convocado por Zapata y compañía que tomó las armas el 11 de marzo de 1911 en Villa de Ayala comenzó sus acciones sumando menos de un centenar de soldados y por lo mismo no causó ningún revuelo mediático ni mención alguna en los cables telegráficos transmitidos por el Ministerio de Guerra. No obstante, en el transcurso de unas diez semanas, ese levantamiento alcanzó un carácter masivo y congregó en filas a más de 5,000 efectivos.<sup>385</sup> Un par de semanas después del “Grito de Ayala” se celebró en las Sierra Mixteca de Puebla la unificación rebelde, y fue así como el 25 de marzo de 1911, estando en la localidad poblana de Jolalpan, catorce jefes insurgentes de los estados de Morelos, Puebla y Guerrero convinieron fundar el Ejército Libertador del Sur (ELS), cuyo liderazgo supremo se delegó al general Emiliano Zapata.

---

<sup>384</sup> Lawrence Douglas Taylor Hansen, “Rutas vitales en el desierto: la importancia militar de los ferrocarriles en la Revolución mexicana”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 12, septiembre-diciembre 2010, pp. 65.

<sup>385</sup> Francisco Pineda Gómez, *La revolución del sur, 1912-1914*, Ediciones Era, México, 2005, p. 29.

**Figura 20. Tren incendiado por zapatistas**



Vagones y parte de un convoy hostilizado a fuego por las fuerzas revolucionarias zapatistas. Por el visible ancho de vía, probablemente la de la imagen corresponda al ataque de un tren perteneciente a la línea del *Interoceánico* o bien, a la del *Mexicano del Sur*. Imagen recuperada de: Archivo Histórico de la Universidad Nacional Autónoma de México (en adelante, AHUNAM), MX 09003AHUNAM 3.17-3-4-1-1516, Doc. 1001. S. f. Sin lugar (s. l.).

Cuando el movimiento armado se comenzó a diseminar por Morelos y por el sur de México, un esquema generalizado de violencia empezó a tomar forma a través de ofensivas diversas. De tal suerte, la puesta en práctica de múltiples asaltos y saqueos; la incautación de caballos; la quema de edificios y archivos públicos; la confiscación de armamento; el fusilamiento de encargados políticos y de policía; la liberación de presos, así como la imposición de préstamos forzosos a comerciantes y hacendados figuraron, en lo general, dentro de la campaña hostil y de choque emprendida por los rebeldes surianos. Por supuesto, la interrupción de las comunicaciones y del tráfico ferroviario también se inscribieron dentro de esta cruzada como táctica de guerra que se materializó con el corte de hilos telegráficos y telefónicos; la destrucción de rieles, aparatos de vía y puentes; el asalto de estaciones ferroviarias y de usuarios, así como la devastación del material rodante empleado en la formación de trenes de carga y militares (véase: Figura 20). Pero no sólo eso, la toma de ciudades y de poblados perpetrada en tales términos de agresión se acompañó conjuntamente con el incendio de campos de caña y con el asalto de la mayor acaparadora de tierras a la vez que motor económico de la *Región*, es decir, la hacienda azucarera.

### 3.1.1. El trance ferroviario en el advenimiento zapatista

Antes de consolidarse la integración militar del ELS en el suroeste de Puebla, los jefes Pablo Torres Burgos, Emiliano Zapata y Rafael Merino, en compañía de varios de sus seguidores, se reunieron en Cuautla el 10 de marzo de 1911 para apersonarse en la feria del segundo viernes de cuaresma celebrada en aquella ciudad. En el evento, siguiendo a Gildardo Magaña, “en medio de la algarabía del palenque y entre las copas servidas en la cantina [...] aquellos hombres decidieron la sublevación en favor del pueblo humilde”, y fue con tal consigna que esa estrecha columna insurgente salió de Cuautla con rumbo a Villa de Ayala y al rancho de Quilamula, para después encaminarse a las localidades poblanas de Alseseca, Huachinantla y de Mitepec en donde se les unieron otros líderes simpatizantes de su causa. Desde esa zona limítrofe con Morelos avanzaron las primeras cruzadas de la rebelión que, inicialmente, estuvo comandada por Pablo Torres Burgos, esto por afiliación y designación hechas en nombre de la revolución maderista. La turba ahí reunida y que ya contaba con “120 hombres mal armados” se dividió —por instrucción del general en jefe— en tres compañías: la guiada propiamente por Pablo Torres y Gabriel Tepepa, que se retiró de Mitepec para dirigirse a Jojutla; la de Emiliano Zapata, que debía procurar el aseguramiento del perímetro suroccidental de Puebla y la de Rafael Merino, que marchó a Jonacatepec.<sup>386</sup>

En su paso por la Sierra Mixteca poblana la insurrección logró engrosar sus filas por causa de las adhesiones entusiastas de líderes locales y de campesinos obtenidas en Jolalpan, Tlaucingo y Teotlalco. Por su parte, el grupo de Torres y Tepepa logró apoderarse de Tlaquiltenango y de Jojutla el 24 de marzo. Estando ahí, los sediciosos se hicieron de los insumos necesarios para solventar sus operaciones y, seguidamente, evacuaron esas plazas para regresar a la frontera de Morelos y Puebla. Sin embargo, diferencias suscitadas entre el profesor Torres y “El Viejo” Tepepa al respecto de cómo éste y su gente condujeron aquella ocupación a través de saqueos e incendios provocaron que el jefe del levantamiento, quien anhelaba una “revolución ordenada” y sin violencia, se separara del grupo al no poder encontrar consenso de esa idea con los demás insurrectos. Prosiguió a esta ruptura el ataque que, al día siguiente, las fuerzas federales perpetraron en contra de Torres Burgos y sus dos hijos y que culminó en la muerte de todos ellos.<sup>387</sup>

---

<sup>386</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, pp. 155-156.

<sup>387</sup> *Ibid.*, p. 157-158.

**Figura 21. El Fuerte-castillo y puente de *El Muerto*. Axochiapan**



Contiguo a la barranca de El Muerto se alzó un baluarte que contaba con ranuras por donde se podía disparar, desde la cima de una colina, en dirección al puente y vías del tren. Su [construcción](#) hexagonal y de dos niveles permitía a sus ocupantes tener un amplio campo de visión para mantener disciplina de fuego. Imagen e información recuperada de: Óscar Cortés Palma (ver *infra*). Se ignora fecha de construcción, aunque es posible que se haya edificado antes del carrancismo como iniciativa de construcción de fortines para proteger los trenes del *Mexicano*, del *Istmo* y los del *Interoceánico*. Cfr. Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 193.

Al quedar el movimiento acéfalo, Zapata fue designado jefe supremo del Ejército Libertador del Sur, a cuyo encumbramiento sucedió en Axochiapan la ejecución pública por manos de los federales del líder revolucionario Alejandro Casales. En tal escenario fue que esa fuerza insurrecta marcó una de sus incipientes victorias y en donde el factor ferroviario cobró su primer protagónico en la rebelión del sur toda vez que, hacia el 29 de marzo, se desarrolló en la estación de *Axochiapan* la acción militar con la que fueron replegadas las fuerzas del coronel Javier Rojas. Los asedios y aseguramientos de esa estación y de su infraestructura contigua, específicamente los relacionados con el puente de *El Muerto*, fueron cosa común en el conflicto armado, y esto se explica por el valor de una importante posición geoestratégica que ahí se guardaba y en la que estaba comprometida la accesibilidad de Morelos a través del *Interoceánico*. Cobra sentido entonces que, según Cortés Palma, en esa zona limítrofe con Puebla se haya habilitado en lo alto de una colina un edificio que emulaba la fisonomía de una fortificación (véase: Figura 21), desde donde se podía vigilar el dorso de ese puente en el que se llevaron a cabo diversas acciones militares entre rebeldes y las fuerzas del Ejército que operaban desde un campamento federal ubicado en Atencingo, Puebla.<sup>388</sup>

---

<sup>388</sup> Óscar Cortés Palma, *Recopilación histórica y cultural: Ayoxochiapan-Axochiapan*, Gobierno del Estado de Morelos (2006-2012), Instituto de Cultura de Morelos, Programa de Apoyo a las Culturas Municipales y Comunitarias, México, 2010, p. 78. Collage fotográfico de casamata, colina y puente en p. 79.

Así aconteció que, en el transcurso de ese primer despliegue insurgente de finales de marzo e inicios de abril, se llevara a cabo la voladura de dicho puente, apreciado por la prensa y por la opinión pública como “uno de los viaductos más importantes de la línea” del ramal Cuautla-Puebla, y poco después, se aunaron las acciones de sabotaje atribuidas a los rebeldes que se dedicaron a “destruir en gran parte la vía férrea con objeto de impedir el paso de los federales”,<sup>389</sup> con lo cual se produjo la primera interrupción del tráfico ferroviario del Morelos revolucionario.

A la par de esos primeros ataques ferroviarios cometidos por el ELS se ejecutaron las agresiones inaugurales en contra de la efigie de la hacienda azucarera morelense. La finca de Chinameca fue la primera en padecer el encono zapatista que en este caso, se valió del material rodante ferroviario estacionado en las afueras del casco de la hacienda. Alrededor de las siete de la mañana del 29 de marzo, los rebeldes resolvieron impactar una locomotora del ferrocarril *Decauville* de Chinameca en el portón de la hacienda que estaba colocado del lado de Huitchila y que comunicaba con la estación ferroviaria del mismo nombre.<sup>390</sup> Con el acceso derribado, el contingente zapatista (estimado ya en 600 efectivos) ingresó a la propiedad de la familia Alonso con la intención de apoderarse de los suministros necesarios para sus campañas, de ahí que se hayan decomisado, sin enfrentar mayor resistencia por parte de los asaltados, veinte arrobas de pan; 50 cajas de vino y otras cinco de jerez; diez barriles de alcohol; tres mil pesos; 25 rifles del modelo *Savage*; 500 cartuchos y 30 caballos.<sup>391</sup>

Durante los siguientes días, las partidas insurgentes comenzaron a diseminarse por el oriente morelense (Jonacatepec) y por el sur y poniente de Puebla (Huehuetlán, Chiautla e Izúcar). Fue en ese movimiento —antes del asalto a la finca de Tenango del 3 de abril— que los alzados decidieron asaltar un convoy que circulaba por las afueras de la hacienda de Tenextepango. De manera simultánea al atraco, se habló de una tentativa de destrucción del puente de *La Cuera*,<sup>392</sup> cuyo armazón se encontraba tendido en el tramo desplantado entre las estaciones de *Huitchila* y de *Tenextepango* para librar el paso profundo justamente de la barranca de La Cuera, pero es probable que la operación haya sido abortada por la falta de

---

<sup>389</sup> *Regeneración*, núm. 33, 15/04/1911, p. 2.

<sup>390</sup> Armando Bartra, “Capítulo II. La industria cañero-azucarera y la Revolución de 1910”, en Armando Bartra (coord.), *De haciendas...*, *op. cit.*, p. 63; Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, pp. 159.

<sup>391</sup> Francisco Pineda Gómez, *La irrupción zapatista. 1911*, Ediciones Era, México, 1997, p. 89.

<sup>392</sup> *Id.* Pineda lo registra como puente de “La Güera”.

pericia o bien, por la carencia de materiales explosivos o de demolición, pertrechos necesarios para echar abajo una estructura férrea y de mampostería de tal envergadura. Simultáneo a estos avances, el puente de *El Muerto* apenas estaba comenzando a ser reparado de los daños que previamente le infligieron los rebeldes, de quienes se creía, avanzaban hacia Chietla.<sup>393</sup>

Después de guerrear por Jonacatepec las legiones zapatistas colocaron sus miras en el Valle de Atlixco y Matamoros para tomar por asalto la localidad de Huaquechula el 6 de abril y, posteriormente, se colocaron a casi siete kilómetros del centro de Atlixco, en donde derrotaron al cuerpo de rurales de esa zona al día siguiente. La situación puso en alerta a los mandos gubernamentales ya que la insurrección no sólo se acercaba peligrosamente a un polo económico de alta importancia industrial, además, amenazaba a un corredor de comunicación que enlazaba por líneas de ferrocarril al centro de Puebla con México y con Cuautla a través de Izúcar. El refuerzo federal solicitado por las guarniciones acosadas, y que habría de mandarse a ese sitio, se vio obstaculizado en su transporte por las acciones de quebranto hechas en contra del ramal ferroviario de Cuautla-Puebla. Por tal razón, ni el coronel Rojas ni el general Francisco Leyva, quien sustituyó a aquél para hacerse cargo de la jefatura de las armas en Morelos y del problema zapatista, pudieron apoyar el asedio de Atlixco, la ayuda para tales efectos llegó desde Chihuahua y de la mano del coronel Aureliano Blanquet.<sup>394</sup> Por su parte, el general Leyva informaba al Gobierno federal de la grave situación que imperaba en el sector sur de México al estar cortadas las comunicaciones entre los valles de Cuautla y Atlixco. Así lo notificó el jefe de las armas en Morelos:

Presidente de la República. Respetuosamente ruego a usted se digne a acordar que el gerente general del Ferrocarril Interoceánico autorice a persona competente que se apersona a mí en esta ciudad de Cuautla para que a dicha persona le proporcione las seguridades necesarias y adecuadas para que los sediciosos no se atrevan en lo sucesivo a impedir los trabajos necesarios para reestablecer los desperfectos actuales de la vía férrea, que parte de esta ciudad a la de Matamoros Izúcar y Puebla y el tráfico no vuelva a interrumpirse [...].<sup>395</sup>

---

<sup>393</sup> *El Tiempo*, vol. XXVIII, núm. 9125, 04/04/1911, p. 7.

<sup>394</sup> Francisco Pineda Gómez, *La irrupción...*, *op. cit.*, pp. 95-96.

<sup>395</sup> *Ibid.*, p. 99; General Francisco Leyva a Porfirio Díaz, Cuautla, 8 de abril de 1911, 3:50 pm.

Luego de los ataques del 7 de abril —en cuyo crepúsculo cayeron 90 federales por la emboscada cometida por 300 insurrectos en las cercanías de Atlixco— una partida zapatista de aproximadamente 120 efectivos viró hacia los contornos del Popocatepetl y se encaminó hacia la negociación de Apapasco la mañana del 8 de abril para consumir el robo de las arcas municipales ahí localizadas, además de que avanzó hacia Ozumba e intentó volar el puente del *Ferrocarril de San Rafael y Xico*, pero la bomba de dinamita que llevaban los rebeldes para finiquitar el acto explotó antes de tiempo y no devolvió el resultado de guerra deseado.<sup>396</sup> Unos días después, la tarde del 9 de abril, los rebeldes asaltaron el campamento de “La Laja” para sustraer dinero y varios caballos. Al enterarse del asalto, José de la Macorra, director de la Fábrica de San Rafael, solicitó apoyo a las autoridades federales y morelenses para vigilar y evitar un asalto en Apapasco, cuya estación ferroviaria ya se hallaba incomunicada con la hacienda de Santa Catalina como consecuencia del corte telefónico efectuado por los sublevados, y a ello se sumó la preocupación de un ataque a las estaciones de *Santa Catalina* y de *Zavaleta* pertenecientes a la línea del *San Rafael-Atlixco*,<sup>397</sup> pero el gerente no contaba con el hecho de que el asalto a Apapasco ya se había ultimado.

Al mismo tiempo que Atlixco sufría el acoso insurgente, la columna que estaba al mando del general Zapata se dirigió a Chiautla y pudo obtener su rendición el 12 de abril. Con el aseguramiento de esa plaza y la ejecución pública de su jefe político fue que Zapata y su tropa se reunieron con la compañía que tomó Huaquechula para así, marchar juntos hacia Izúcar, cuyo encargado político recibió la orden gubernamental de abandonar su jefatura para refugiarse en Atlixco. El 17 de abril la fuerza rebelde entró a Izúcar aplicando la prerrogativa de guerra de quema de archivos, liberación de presos y atraco de oficinas públicas, así como el asalto de residentes de clase acomodada. En medio de ese avance fue también que se ejecutaron voladuras de puentes y se dañó el camino herrado que comunicaba a Matamoros con Atlixco, provocando que el tren que salía para Izúcar sólo pudiera llegar hasta la estación de *Teruel*. Por su parte, la fuerza federal reunida en el centro industrial de Atlixco —que ya se encontraba en estado artillado y en alto resguardo— salió de su guarnición para combatir a los revolucionarios y desalojarlos de los sitios que ya habían conquistado, pero, al no poder trasladarse por ferrocarril, los soldados del 29º batallón del Ejército emprendieron su marcha

---

<sup>396</sup> *El Heraldico Mexicano (edición de la tarde)*, vol. I, núm. 152, 08/04/1911, p. 2.

<sup>397</sup> *El Tiempo*, vol. XXVIII, núm. 9131, 11/04/1911, p. 8.

a pie.<sup>398</sup> En esta acción de guerra desarrollada entre el 18 y el 19 de abril, las fuerzas del coronel Blanquet lograron liberar a Izúcar y Chiautla de los zapatistas, quienes se replegaron hasta el pueblo de Jolalpan a la luz de una primera derrota en la que se registraron numerosos heridos y bajas considerables en el cuerpo y mando del ELS.

Junto a esos primeros despliegues y en el curso de las siguientes semanas fue que se hizo patente la claridad táctica de Zapata vinculada con la conquista de los puntos clave apostados a lo largo del riel del *Interoceánico* correspondiente al ramal de Puebla-Cuautla. Dicha estrategia —observada como muestra de una maniobra general de intervención de ferrocarriles— fue develando cambios y desequilibrios en la proporción de fuerza-operación de sublevados y tropas federales. Lo antes dicho se corrobora siguiendo el hecho de que la capacidad del Ejército federal comenzó a ser rebasada y gradualmente se hizo insuficiente para sofocar de forma inmediata a los grupos de insurrección, quienes ya actuaban en diferentes sitios y difícilmente podían ser reprimidos toda vez que comenzaron a hacer efectiva la destrucción de vías férreas y de hilos telegráficos.<sup>399</sup> El pulso de tales atentados, confirma Pineda Gómez, tuvo un resultado práctico para minar la eficacia de las tropas federales de refuerzo ya que “se retardaron sus movimientos y se acrecentó la dificultad para coordinarse”. El sabotaje a las comunicaciones contrarrestó lo que se instituyó como una ventaja crucial de la tecnología más moderna ostentada por el Estado —el ferrocarril— y de ello derivó que en el transporte de pesadas cargas de artillería se involucraran mulas, zapadores, tropa de guarniciones y servicios y demás personal de combate en lugar de la útil fuerza de vapor. La situación así balanceada ponía en relativa ventaja a los zapatistas que eran todos combatientes organizados en agrupaciones ligeras que se movilizaban a pie o a caballo,<sup>400</sup> en cuya marcha fue vital una comprensión de las configuraciones locales geográficas precisada efectivamente en una práctica utilización de caminos, senderos, atajos, barrancas, cuevas, serranías, parapetos naturales, entre un largo etcétera.

Es claro que en esta primera oleada de ataques zapatistas, recalca Womack, el objetivo de aseguramiento era la ciudad de Cuautla, “la base, razón y causa geopolítica de Morelos”.

---

<sup>398</sup> *El Heraldo Mexicano (edición de la tarde)*, vol. I, núm. 161, 19/04/1911, p. 1; *El Tiempo*, vol. XXVIII, núm. 9137, 20/04/1911, p. 4.

<sup>399</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles en la Revolución mexicana*, Siglo XXI editores, México, 2010, p. 87.

<sup>400</sup> Francisco Pineda Gómez, *La irrupción...*, *op. cit.*, p. 88.

El cálculo no era menor. Desde ahí los maderistas de Ayala podrían frenar cualquier intento enemigo empeñado en controlar a la entidad, atacar Cuernavaca y, por añadidura, asegurar un acceso hacia la ciudad de México independiente de el de la capital estatal, así como el mantener una ruta directa de escape hacia las montañas del sur. Con la estrategia pretendían los surianos apoderarse de una zona situada por debajo de la diagonal formada desde Jojutla hasta Yecapixtla y controlar los puntos estratégicos del ramal ferroviario Puebla-Cuautla, sancionando con ello una línea defensiva de retaguardia una vez que se tuviera asegurado el corazón político de las Amilpas.<sup>401</sup> La toma de Jojutla emplazada para fines de abril, sin embargo, no se efectuó en términos reales para beneficio del movimiento de Ayala. Ambrosio Figueroa, sedicioso guerrerense que el 22 de abril se comprometió con las fuerzas insurrectas de Morelos para llevar juntos las acciones revolucionarias del sur, se encargaría de tomar la ciudad de Jojutla, pero, en lugar de ello, pactó un armisticio con el Gobierno y urdió una trampa para emboscar a Zapata quien, al sospechar de una tentativa de traición, desistió de acudir a ese centro político y económico del suroccidente de Morelos.<sup>402</sup>

El sistema del *Central* correspondiente con la línea morelense de *El Balsas* tampoco se libró de esta primera trama de hostilidades y los golpes a su funcionalidad también tuvieron que ver con el objetivo de perturbar los accesos y puntos estratégicos de la entidad, así como con la captura de jefes políticos. A mediados de abril se temía de un posible ataque contra Cuernavaca ya que se tuvo conocimiento de que en el noroeste de Morelos merodeaban cerca de 300 insurrectos montados a caballo, 100 de ellos acecharon la estación de *Fierro del Toro* y los 200 restantes acamparon en las afueras de la fábrica de Buenavista,<sup>403</sup> pero el ataque a la capital no se consumó en esa ocasión. Por las mismas fechas una sublevación aislada cortó el telégrafo de *Vidal* y a ello siguió que el 14 de abril un grupo desconocido dañara el puente del Amacuzac, en cuya estructura fue colocada una bomba que explotó para volar solamente una esquina del muro de una de las extremidades, sin que ello significara que se interrumpiera el tráfico de trenes.<sup>404</sup> Probablemente esa acción la ejecutó la columna de Figueroa, quien por esos días había tomado Puente de Ixtla y ya estaba próximo a distanciarse de Zapata.

---

<sup>401</sup> John Womack, *Zapata y la Revolución mexicana*, 26ª ed., Siglo XXI editores, México, 2004, pp. 74-75.

<sup>402</sup> El acuerdo "Pacto de Xolalpan, Gro." en Laura Espejel *et al.*, *Emiliano Zapata. Antología*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revoluciones de México, Secretaría de Cultura, México, 2019 (Colección Clásicos del Zapatismo), pp. 155-156.

<sup>403</sup> *Regeneración*, núm. 33, 15/04/1911, p. 2.

<sup>404</sup> *El País*, vol. XIII, núm. 3706, 15/04/1911, p. 2.

**Figura 22. Voladura de tren en Cajones**



Recuperación de un ferrocarril con vagones militares que fue descarrilado por agentes revolucionarios cuando circulaba por los [alrededores](#) del paradero de *Cajones*. Imagen recuperada de: FN-INAH, Colección Archivo Casasola, MID 77\_20140827-134500:642625. Fecha: ca. 1911.

Antes de romper con los de Morelos, el grupo figueroista dirigió un ataque al paradero de *Cajones* que ganó alto revuelo mediático.<sup>405</sup> El 26 de abril fue interceptado un convoy que se dirigía hacia la ciudad de México y en el que viajaba un jefe político local —inicialmente se dijo que se trataba de el de Taxco, aunque también se manejó la versión de que era el de Iguala— quien era buscado por los rebeldes para hacerlo prisionero. Así, la gavilla de 400 hombres comandada por Prudencio Figueroa obligó al maquinista a detener la marcha del tren en el que también viajaban unos 30 efectivos del 2º batallón de infantería. Al parar la máquina se desarrolló un combate encarnizado que duró más de tres horas y en el que se aniquiló a pocos sublevados pero casi a todos los soldados federales, salvo a un par de ellos que se presentaron días después en su cuartel general. Una vez acabada la acción de armas se tomó por prisionero al mencionado jefe político, sin embargo, los ruegos de su esposa e hijos que imploraron por su vida hicieron eco en Figueroa y se procedió a su liberación.<sup>406</sup>

---

<sup>405</sup> Por mencionar algunas notas, primeras planas y editoriales: *El Tiempo*, vol. XXVIII, núm. 9144, 27/04/1911, p. 4; *El Heraldico Mexicano (edición de la tarde)*, vol. I, núm. 168, 27/04/1911, p. 1; *El Imparcial*, vol. XXX, núm. 6235, 28/04/1911, p. 1; *La Opinión*, vol. XIV, núm. 2131, 28/04/1911, p. 1; *La Iberia*, vol. V, núm. 1480, 01/05/1911, p. 1 y núm. 1482, 03/05/1911, p. 1.

<sup>406</sup> Otro acto de perdón de Figueroa se dio a inicios de mayo en *Cajones* y en favor de Vidal Escamilla, prefecto político de Ayutla. *Cfr. El Tiempo*, vol. XXVIII, núm. 9150, 04/05/1911, p. 5.

Tanto los operadores del tren como los demás pasajeros sobrevivieron al ataque, excepto un ingeniero de nombre Luis Bustamante, quien desempeñaba el puesto de inspector de las nuevas estaciones que se construían en la línea de *Cuernavaca y el Pacífico* y que en ese mismo día regresaba a México para contraer nupcias con su prometida, Josefina Tamborrel. Lo sucedido en la estación de *Cajones* (véase: Figura 22) ese 26 de abril y la muerte mediáticamente sensible del ingeniero Bustamante favoreció que en la opinión pública se cuestionara la utilidad de que tropas y pasajeros viajaran mezclados en los carros de ferrocarril en lugar de apartar trenes militares, ya que se asumía la idea de que estaba “bien comprobado” que los revolucionarios no habían hecho daño alguno a trenes de pasajeros donde no viajaba tropa. Con ello se manifestaba que, en dicho ataque, la responsabilidad recaía en los federales, quienes abrieron el fuego desde el interior del carro, ocasionando que los insurrectos creyeran que se trataba de un convoy militar. En el mismo tenor se culpaba al Ministerio de Guerra que insistía en armar mancomunadamente trenes civiles y militares en un acto de “proceder arbitrario que expone y sacrifica inútilmente las vidas de los pasajeros pacíficos”.<sup>407</sup>

Por esas fechas ocurrió otro altercado ferroviario de similar impacto mediático pero, esta vez, con incidencias en la esfera diplomática —lo que se sumó al ataque y asesinato de dependientes españoles de la hacienda poblana de Atencingo y a los ataques de las estaciones de *Parres, Tres Marías, Treinta y Puente de Ixtla*. Al caer la noche del 29 de abril, un tren especial de excursión de fin de semana sucumbió en su marcha cuando recorrió los rieles cercanos a la estación de *El Parque* y que previamente habían sido deshechos por las hordas revolucionarias de Tepoztlán en las que operaban los cabecillas locales Lucio Moreno y Bernabé “la pantera” Labastida, a quien *The Mexican Herald* —con el nombre de Juan y mismo apellido— le atribuyó la autoría material del atentado. Según el reporte de *El Diario*, una partida de entre 500 y 600 sediciosos se enteró de que en el tren de las tres de la tarde había salido de México el jefe político de Cuernavaca y por ello, se propusieron dar un golpe al ferrocarril para aprender y fusilar al delegado. Dos horas y media después, el convoy arribó a *El Parque* y dado que los rieles se encontraban levantados, el maquinista detuvo la marcha de la locomotora, y así, el tren que transportaba poco más de 20 pasajeros, fue tiroteado por jinetes rebeldes quienes, al no encontrar al citado funcionario, procedieron a asaltar a los

---

<sup>407</sup> *El País*, vol. XIII, núm. 3720, 29/04/1911, p. 3.

usuarios del convoy. En la agresión pereció el doctor Pehr Olsson-Seffer, un profesionalista de origen sueco cuyo cuerpo fue abandonado por pasajeros y empleados del tren que huyeron del lugar. Como en México no se tuvo conocimiento de la agresión, en las siguientes horas se despachó el ferrocarril ordinario de correspondencia; inevitablemente, éste chocó con los restos del tren hostilizado. La mañana del domingo llegaron los refuerzos de tropa que recogerían el cadáver de Olsson-Seffer, así como el personal que se encargaría de reparar los rieles. Pero la misión no pudo completarse porque, al retirarse los federales con premura, los trabajadores de la vía fueron intimidados por el mensaje que un individuo transmitió en representación de los rebeldes y con el cual se les emplazaba a suspender sus labores so pena de muerte, quedando así interrumpidos la rehabilitación de vía y el tráfico a Cuernavaca.<sup>408</sup>

Por esos días corrió la noticia de que la salida apresurada de aquellos refuerzos federales respondió a las amenazas que les profirieron las gavillas rebeldes de Tepoztlán. Presuntamente fue Adolfo Montoya, jefe político de Cuernavaca, quien haciéndose pasar por médico llegó al lugar de los hechos en compañía de dos particulares para hacer el levantamiento del cadáver en estado de descomposición que, el primero de mayo, pudo ser trasladado a la ciudad de México. Los esfuerzos para reanudar el movimiento de trenes en el tramo de *El Parque*, por otro lado, se tuvieron en alta prioridad y se asistieron con el envío de otro tren de reparaciones hacia el lugar siniestrado. Pero la sensación de incertidumbre y de miedo ya estaban colocados en el imaginario de las personas y, en este caso, se hizo manifiesta con la actitud de conductores y maquinistas norteamericanos que se rehusaron a salir en los trenes si no se les brindaban las seguridades pertinentes.<sup>409</sup> Probablemente, fue la naturaleza del acto la que marcó cierta distancia entre Labastida y Lucio Moreno el cual, siendo contrario al bandolerismo<sup>410</sup> —igual que Torres Burgos y quien lo admitió en el movimiento suriano— amenazó de muerte a aquél si se atrevía a eliminar a los miembros del ayuntamiento de Tepoztlán ya que ellos, decía Moreno, servían para obtener suministros para la revolución y garantizaban también la habitabilidad del pueblo.<sup>411</sup>

---

<sup>408</sup> *The Mexican Herald*, vol. XXXII, núm. 31, 01/05/1911, pp. 1-2; *El Diario*, vol. I, núm. 1181, 01/05/1911, p. 1 y 5 y *El Imparcial*, vol. XXX, núm. 6241, 04/05/1911, p. 5.

<sup>409</sup> *El Diario*, vol. I, núm. 1183, 03/05/1911, p. 1.

<sup>410</sup> *La Patria*, vol. XXXV, núm. 9907, 09/05/1911, p. 2.

<sup>411</sup> *El Imparcial*, vol. XXX, núm. 6236, 29/04/1911, p. 5. Después de todo, en junio de 1911 Moreno fue asesinado por la gente de Labastida y éste fue aniquilado por la tropa de aquél. Cfr. Valentín López González, *Los compañeros de Zapata*, Ediciones del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Morelos, México, 1980, p. 165.

Pero lo que fue cierto, cabe mencionarlo, es que el siniestro de *El Parque* y la muerte del científico extranjero prendieron las alarmas diplomáticas. Tan fue así que, al reanudarse la reparación de los rieles por orden del general Leyva, Porfirio Díaz se anticipó a las repercusiones internacionales de represalias que podría suponer el episodio e instruyó al jefe de armas de Morelos para que informara telegráficamente el nombre del cabecilla que atacó el tren en Tepoztlán y procediera a informar de ello al juez de distrito correspondiente. Esa inquietud era compartida por Leyva ya que, al parecer, él se mostraba más preocupado por la agresión de *El Parque* y la pronta caída de la cabecera de Yautepec que por lo que ocurría entonces en el oriente de Morelos.<sup>412</sup> En medio de tal situación, Victoriano Huerta fue incursionando en territorio morelense para recoger *in situ* la situación que prevalecía en Cuernavaca, Yautepec y Cuautla, y antes de abandonar la entidad para atender los llamados de la Secretaría de Guerra, el general dejó la columna mixta que estaba a su mando en Tepoztlán para que brindara protección a las cuadrillas de trabajo amenazadas por los rebeldes y que operaban a marchas forzadas en *El Parque* para reestablecer el tráfico ferroviario a la ciudad de Cuernavaca en la que, por cierto, apenas se estaban reestableciendo las comunicaciones telegráficas antes cortadas por los insurrectos.<sup>413</sup>

Con ritmo vertiginoso, la oleada de la rebelión del sur comenzó a tomar vuelo y fue cobrando sus primeras victorias en la pugna por las posiciones. Las plazas de Yautepec y Jonacatepec fueron ocupadas consecutivamente el 1 y el 3 de mayo (aunque poco después fueron desalojadas), aplicando a la par el respectivo corte de comunicaciones. En tanto, otra partida zapatista se movilizó hacia la zona de Metepec y Atlixco en donde se encontraban cuadrillas de trabajadores para efectos de reparar el riel del *San Rafael-Atlixco* del tramo de Tochimilco antes menoscabado por los insurgentes. No era el objetivo de los rebeldes ocupar esa zona industrial poblana, antes bien, lo que buscaban era apoderarse del dinero y armas de la fábrica de Metepec y, una vez logrado el cometido, retirarse a Morelos para planear la toma de la ciudad de Cuautla.<sup>414</sup>

El tema de los ferrocarriles civiles y militares, por cierto, también salió a flote en esos días. De acuerdo con lo publicado por *El Tiempo*, la situación de inseguridad ya obligaba a los pasajeros a investigar el tipo de servicio que estaban utilizando, es decir, si se trataba de

---

<sup>412</sup> Francisco Pineda Gómez, *La irrupción...*, op. cit., pp. 124 y 216.

<sup>413</sup> *El Diario*, vol. I, núm. 1183, 03/05/1911, p. 1.

<sup>414</sup> Francisco Pineda Gómez, *La irrupción...*, op. cit., pp. 126-129.

trenes con tropa a bordo, ya que no querían “exponer sus vidas por las amenazas de los revolucionarios, de que atacarían cualquier convoy ferrocarrilero con fuerzas del gobierno”. Así, el 3 de mayo, un grupo de viajeros se negó a embarcarse en el tren ordinario de Atlixco y Matamoros que jalaba a cuestras un carro de soldados federales que probablemente iban a apoyar la defensa de Metepec. En vista de la resistencia de los usuarios de viajar con tal peligro, el tren salió con tres horas de retraso pero ya sin el carro de fuerzas castrenses, las cuales fueron movilizadas aparte en un tren especial, poniendo ello en evidencia, remata el corresponsal de la publicación, “la imprudencia de agregar carros con soldados a los trenes de pasajeros”. En la misma edición del rotativo, por otra parte, se notificó que una gavilla encabezada por el figueroista Joaquín Miranda comenzó a merodear por la zona del Ajusto, con lo cual se saqueó el rancho de El Guarda (propiedad de Casto de la Fuente Parres); se asaltaron las instalaciones de *Fierro del Toro* cortándose sus hilos telegráficos y telefónicos y se atracó la propiedad de Ángel Entrambasaguas.<sup>415</sup>

Con su regreso a Morelos y paso por Temoac en la segunda semana de mayo, la columna comandada por Zapata se dirigió hacia Yecapixtla y ahí permaneció afinando los detalles de su próxima batalla junto a otros líderes locales revolucionarios que se fueron uniendo a la causa. Una de las primeras acciones fraguadas para llevar a cabo la toma de Cuautla consistió en cortar el tráfico hacia el Plan de Amilpas desde el Valle de México, de tal suerte, para el 11 de mayo ya se tenía incomunicada a la ciudad cuautlense dado que los rebeldes procedieron a destruir grandes tramos de vía de ferrocarril.<sup>416</sup> Con el mismo ánimo fue que se intentó volar, con dudoso éxito, un puente ferroviario de mampostería y acero que, no obstante, sí se desestabilizó y ello resultó en el hecho de que los trenes sólo pudieran llegar hasta Ozumba. Según el testimonio del coronel Mateo Díaz Lozano, “Zapata mandó barrenar para tumbar el puente de Nepantla... pero no le pudimos hacer nada al puente, estaba bien asegurado. Estalló el cuete. Nada más aflojó, pero no se cayó”,<sup>417</sup> apuntó el jefe originario de Atlixco con respecto al ataque a ese puente del *Interoceánico* localizado en la parte alta del río Yautepec, a casi 44 km de distancia desde la ciudad de Cuautla.

Por esos mismos días y de forma contrastante a esas tácticas zapatistas, Francisco Figueroa —quien ya se pensaba a sí mismo como futuro gobernador de Guerrero reconocido

---

<sup>415</sup> *El Tiempo*, vol. XXVIII, núm. 9150, 04/05/1911, p. 4.

<sup>416</sup> *El Diario*, vol. I, núm. 1193, 14/05/1911, p. 3.

<sup>417</sup> Francisco Pineda Gómez, *La irrupción...*, op. cit., pp. 133-134.

por el Gobierno— comenzó a despachar salvoconductos en Morelos dirigidos a sus correligionarios para que ayudaran y protegieran a las cuadrillas de trabajadores que estaban destinadas a llevar a cabo labores de reparación para reestablecer las comunicaciones telegráficas y ferroviarias de la entidad,<sup>418</sup> en especial las explotadas en la Cañada de Cuernavaca y a la orilla del sistema de *El Balsas* ya que, en la práctica, eran los Figueroa los que dominaban ese sector occidental estatal contenido de norte a sur entre Huitzilac y Puente de Ixtla, no así la zona central comprendida entre Tlaltizapán, Yautepec, Tepoztlán y Yecapixtla, que hasta entonces estuvo bajo la influencia de los maderistas de Ayala.

Siguiendo la línea de reconstrucción de Pineda, el contingente zapatista formado por 4,000 hombres salió de Yecapixtla e instaló su cuartel en las afueras de Cuautlixco para iniciar el sitio de Cuautla la noche del 12 de mayo. La ciudad fue custodiada por el coronel Eutiquio Munguía, quien tenía a su mando a unos 360 federales del 5º Regimiento (también llamado *Quinto de Oro* por su alta disciplina militar de élite), así como por un reducido número de efectivos adscritos al 19º Batallón, al cuerpo de rurales y de policía, sumando así un total de 500 defensores que contaban con ametralladoras pero con pocas municiones (la escasez de parque derivó, claro está, del corte del tráfico ferroviario infligido por el ELS). Las fuerzas federales tomaron las principales edificaciones de la ciudad para convertirlas en trincheras, así se hicieron del acueducto; las iglesias; el palacio municipal; los exconventos de Santo Domingo, San Diego y Santa Bárbara; la planta de energía eléctrica y el surtidor de agua; las oficinas del timbre, el correo y el telégrafo, así como de algunos accidentes geográficos que servían de barricadas naturales, particularmente las barrancas y lomas del oriente de la localidad.<sup>419</sup>

Los atrincheramientos así dispuestos, continúa Pineda, dieron la pauta para que el cuartel general zapatista ordenara romper fuego en toda la línea del sitio pero sin penetrar el cerco defensivo ni ejecutar el asalto, es decir, se trataba de ubicar primeramente las posiciones federales para después conquistarlas, con lo cual, después de coordinarse un ataque inicial, los rebeldes lograron tomar algunos prisioneros y ocuparon ciertas posiciones del norte y por la estación del tren que, naturalmente, también fue escenario de las agresiones. A este respecto, el general zapatista Próspero García señaló lo siguiente:

---

<sup>418</sup> *Ibid.*, p. 118.

<sup>419</sup> *Ibid.*, p. 134.

Sitiamos a Cuautla el día 12 para amanecer el día 13. El Quinto de Oro se hizo del Hotel San Diego, estaba junto a la estación del ferrocarril y ya estábamos todos alrededor de la Alameda y las casas; y no los podíamos bajar del hotel. Estaban duros. Entonces una noche me pasé yo y mis tres compañeros, nos pasamos al camino de Cuautla, dimos la vuelta y entramos a la estación. Allí amanecimos dentro de la estación. Yo empecé a juntar basuritas y papeles que había allí, y un tanque estaba cerca del hotel, con el calor fermentaba, se regaba el aceite... Que le ponemos lumbre abajo y que se prende, salta pa'riba y que corremos para acá. Y no tardamos mucho cuando el estallido del tanque y nada más veíamos pasar las ráfagas de lumbre, balas de lumbre. Por la ventana del hotel entraron balas de aceite ardiendo e inmediatamente dejaron el hotel los soldados; y como ya nos traían alrededor de la Alameda, pues casi a todos mataron al salir.<sup>420</sup>

Pasados los primeros días de hostilidades, el exconvento de San Diego fue asegurado por los zapatistas el 17 de mayo. Dos días después se detuvieron momentáneamente las acciones de fuego, oportunidad que fue aprovechada por los federales para romper el cerco occidental del sitio y huir hacia la capital estatal. La toma de la ciudad de Cuautla se consumó el 20 de mayo y en lo sucesivo de esa importante victoria, Zapata comenzó a exhortar a los pueblos y comunidades morelenses a enfrentar a la clase terrateniente en aras de reclamar la devolución de tierras. La causa agrarista se afianzaba así en el centro de la *Revolución del Sur*, esta era “la justicia de su política revolucionaria”.<sup>421</sup>

Algunos autores sostienen que el avance de la rebelión zapatista atestó el golpe fulminante a la cada vez más endeble estrategia militar porfiriana en la que ya se vislumbraba la vulnerabilidad de la Ciudad de México. Así, al día siguiente de la toma de Cuautla ocurrió en el norte del país la firma de los Tratados de Ciudad Juárez del 21 de mayo con los que se acordó —considerando el compromiso de Díaz para renunciar a la presidencia— el cese inmediato de todas las hostilidades existentes en territorio nacional entre las huestes revolucionarias y las del Gobierno porfirista, esto por artículo único de convenio al que, por cierto, se añadió un transitorio en el que se estipuló el imperativo de reconstrucción y reparación de las líneas ferrocarrileras y telegráficas que hasta entonces, y por consecuencia de los actos de guerra, se encontraban dañadas e interrumpidas.<sup>422</sup>

---

<sup>420</sup> *Ibid.*, p. 135.

<sup>421</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 85.

<sup>422</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, pp. 193-194.

De acuerdo con lo publicado por la prensa del momento, las labores de reconstrucción de los *Nacionales* se comenzaron a organizar desde el 22 de mayo sobre un cálculo rápido y extraoficial de entre \$400,000 y \$1,500,000 de pérdidas en inventario ferroviario (incluidos carros y locomotoras destruidos) causadas por los estragos de la guerra antiporfiriana. Varias cuadrillas de trabajadores se comenzaron a repartir sobre la red nacional desde el 23 de mayo y en muchos lugares los leales al maderismo expresaron su intención de ayudar a los ferrocarrileros en los restablecimientos de vías y puentes impartiendo su protección a los trabajadores contra los intentos de bandidaje. Pero esas acciones de rehabilitación no se reflejaron de inmediato en zonas como Cuautla, Tehuacán y Teziutlán por causa de la todavía vigente actividad rebelde. Por tal motivo, las fuerzas revolucionarias del sur comunicaron a la dirección general ferrocarrilera que, por el momento, no permitirían la reparación de *El Mexicano del Sur* ni la del ramal México-Puente de Ixtla por Cuautla del *Interoceánico*, aunque para ello ya se había mandado un tren de reparaciones hasta Ozumba para hacer las restauración de línea desde ese punto y hacia adelante en *tierra caliente*.<sup>423</sup>

Díaz Mori dimitió al cargo el 25 de mayo y en los siguientes días, el exdictador emprendió su último viaje en territorio mexicano desde la capital metropolitana hasta Veracruz a través de la línea del *Interoceánico*. En su marcha, el convoy sufrió un intento de asalto que rápidamente fue repelido por la escolta federal comandada por Victoriano Huerta y que acompañaba al mandatario depuesto quien, finalmente, abordó el último día de ese mes el vapor alemán *Ipiranga* que lo llevó a su exilio en Francia.

Una vez instalado Francisco León de la Barra en el poder de la primera magistratura de un “régimen caído a medias”,<sup>424</sup> se llevaron a cabo los primeros intentos de la pacificación nacional según lo acordado en la frontera norte del país. En medio de ello, en el estado de Morelos se avecinaba otro cuadro de incertidumbre devengado por la confrontación de las dos fuerzas revolucionarias regionales que buscaron hacerse del mando estatal observando lo convenido por el Plan de San Luis en cuanto a conquista de poderes locales.

---

<sup>423</sup> *El Heraldico Mexicano* (edición de la tarde), vol. I, núm. 187, 23/05/1911 p. 2 y *El Tiempo*, vol. XXVIII, núm. 9167, 23/05/1911, p. 1.

<sup>424</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, p. 194. Dicha valoración política del intelectual zapatista corría al ritmo de un amplio sentido crítico que cuestionaba el orden entrante y el alcance del pacto de Juárez, es decir, “¿garantizaba el cumplimiento de las promesas escritas en el Plan de San Luis?, ¿llenaría las aspiraciones del pueblo y aseguraría verdaderamente la paz? Efímero fue el triunfo del confiado maderismo que se entregó en manos de sus irreconciliables enemigos”, sentenció Magaña.

Por una parte se alzaba el grupo de los Figueroa que ya dominaba la capital estatal y la mayor parte de la entidad morelense, salvo la zona de Cuautla que aún permanecía bajo el influjo de Zapata. La pronta inserción de los hacendados en el nuevo horizonte regional, por otro lado, también ponía en duda la naturaleza revolucionaria del maderismo en términos del horizonte agrarista anhelado por el grupo de Ayala que, el 26 de mayo, arribó a Cuernavaca para tratar el tema del poder revolucionario regional con su contraparte alzada de Guerrero (véase: Figura 23). A juicio de Womack, resultó sorprendente la pronta recuperación e inserción en la política regional de la clase terrateniente la cual, irritada por la amenaza del zapatismo, pudo captar la simpatía de los guerrerenses quienes a su vez, dada la segunda recomendación política del ocupante de la ciudad de Cuernavaca, Manuel Asúnsulo, no impidieron que en el cargo provisional del ejecutivo estatal ascendiera el gerente del Banco de Morelos, Juan Carreón, un chihuahuense que aceptó la encomienda el 31 de mayo comulgando con el interés de los hacendados y con el del encargado maderista del centro-sur de México, Alfredo Robles Domínguez quien, por cierto, optó por ignorar la propuesta para gobernador expresada por el general Zapata al tiempo de que ponía en alta consideración el rol de la élite azucarera y el papel político de los Figueroa.<sup>425</sup>

Después de una gira triunfante llena de vivas y loas, Madero llegó el 7 de junio procedente del norte del país a México y a la estación de *Colonia* perteneciente a la línea del *Nacional*, y ahí fue recibido por Zapata para concertar la conferencia en la que se discutirían los alcances del movimiento antiporfirista y las demandas de la *Revolución del Sur*. A partir de ahí y en lo sucesivo, los acercamientos entre Madero y Zapata se produjeron en el marco de una conciliación en la que se exhortaba al movimiento suriano a deponer las armas por observación al pacto de Juárez, y aunque el jefe morelense guardaba ciertas cuotas de confianza frente al empresario y político coahuilense, no estaba en sus planes licenciar inmediatamente ni del todo a las tropas del ELS, sobre todo cuando la repartición de tierras estaba en vilo y en particular por el hecho de que Madero no se mostró tan convencido, pero sí dudoso y hasta escéptico, de la prioridad del problema agrario del sur. En las negociaciones por la paz en el campo morelense y el desarme de las fuerzas zapatistas, Madero supo cómo persuadir al jefe suriano no en pocas ocasiones obteniendo de él, a menudo, respuestas positivas pero cautelosas.

---

<sup>425</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, pp. 87-91.

**Figura 23. Zapata llega a Cuernavaca**



Entrada de Emiliano Zapata por Cuernavaca y pasando por la estación ferroviaria de la capital estatal. Al fondo se aprecia el edificio permanente y al [centro](#) el riel del tranvía de la ciudad. Fotografía: Hugo Brehme. Imagen recuperada de: FN-INAH, Colección Hoffman, MID 77\_20140827-134500:830662. Fecha: 1911.

En ese clima de paz inducida artificialmente, el ritmo del transporte ferrocarrilero volvió a activarse de una manera gradual y siempre en función de los avances logrados en la rehabilitación de la red morelense de los *Nacionales*. Es probable que el restablecimiento de la movilidad ferroviaria regional haya sufrido intermitencias en lo que se refiere al despacho de trenes, esto por causa de algunos desperfectos de los caminos de hierro que requerían mayor atención y más aún, por el todavía vigente temor a la rebelión zapatista que, pese a los esfuerzos de desarme, aún no quedaba desbandada. Sea como fuere, para inicios y mediados de junio las corridas de trenes ordinarios desde México se ofertaban en horario de salida de las 7:30 a. m. hacia el Balsas; a las 3:00 p. m. a Cuernavaca; a las 7:40 a. m. con destino a Puente de Ixtla por Cuautla y a las 5:05 p. m. para el caso del viaje a Cuautla.<sup>426</sup>

La paulatina reactivación ferroviaria valió también para colmar algunos objetivos de carácter político. Los trenes especiales, por ejemplo, sirvieron para que Madero realizara sus giras por Morelos y Guerrero, con lo cual logró el de Coahuila hacer gala de sus bases de apoyo afianzadas en el sur mexicano. Invitado por Zapata para revisar la situación en Morelos y alcanzado por una comitiva de Carreón en *Tres Marías*, Madero entró triunfante a la capital

---

<sup>426</sup> *El Imparcial*, vol. XXX, núm. 6276, 08/06/1911, p. 7 y *La Iberia*, vol. VI, núm. 1520, 20/06/1911, p. 8.

morelense a través del convoy que llegó a la estación de *Cuernavaca* el 12 de junio de 1911 (véase: Figura 24). Al día siguiente, el viaje triunfal se llevó por la misma línea de *El Balsas* hasta Iguala y de ahí salió el caudillo hacia Chilpancingo para conversar cómodamente con los Figueroa. El 15 de junio abandonó la capital guerrerense y volvió a Iguala para de ahí hacer el regreso a México visitando antes las ciudades de Jojutla, Yautepec y de Cuautla a través del *Interoceánico*, cerrando así una gira de la que se dijo que “en todas las localidades del camino, aún en las más insignificantes, el señor Madero ha sido ovacionado”.<sup>427</sup>

En su viaje de vuelta a la capital nacional, Madero reflexionó en torno a lo que pasaba en el sur y finalmente se convenció de que Zapata se mostraba incapaz de imponer orden sobre sus tropas rebeldes que ya habían alcanzado la fama de ser chusmas salvajes y violentas.<sup>428</sup> Y aun cuando Madero presionaba y acortaba cada vez más los márgenes de maniobra política y militar del jefe morelense, Zapata no dejó de subordinarse a aquél. Así se produjo un primer licenciamiento de las tropas surianas, el del 13 de junio acaecido en la capital estatal, teniendo como sede para ello el recinto de la fábrica de La Carolina.

El desarme y la desmovilización revolucionaria del sur, si bien pretendían dar ciertas bocanadas de paz al clima político y económico, generaron otro efecto colateral en la *Región*. La recién creada conciencia revolucionaria en los veteranos de guerra se instituyó en ellos, esencialmente, como un halo de autoridad moral reconocido por el Gobierno y que se ensanchó todavía más con la entrega de armas, lo cual políticamente comprometió y potenció el anhelo agrarista frente a las autoridades federales y legitimó todavía más la negativa de los campesinos revolucionarios para desocupar los contados terrenos apenas recuperados —por allanamiento— de la hacienda azucarera. Por otra parte, la ausencia de una flota regional armada y el aún no palpable regreso de las fuerzas federales a Morelos imposibilitó el mantener cualquier clase de orden; a causa de ello, el bandolerismo repuntó y comenzó a hacerse presente en algunas zonas para despojar a haciendas y pueblos.<sup>429</sup>

Para el caso de los ferrocarriles, el bandidaje se hizo cosa regular en ese verano y se acusó con varias rapiñas y redadas, como las experimentadas en la línea del *Interoceánico* a fines de junio en la estación de *Cascada* y a propósito de la llegada de un tren de carga que fue asaltado por una nutrida partida de hombres dirigidos por un individuo de apellido Ponce.

---

<sup>427</sup> *El Tiempo*, vol. XXVIII, núm. 9187, 16/06/1911, p. 1.

<sup>428</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 95.

<sup>429</sup> *Ibid.*, p. 99.

**Figura 24. Madero entra por ferrocarril a Cuernavaca**



Como parte de una gira por los estados surianos, Madero y su comitiva [entran](#) en la capital morelense a través del ferrocarril de *El Balsas*. Fotografía: Casasola. Imagen recuperada de: FN-INAH, Colección Archivo Casasola, MID 77\_20140827-134500:5873. Fecha: Junio de 1911.

Los bandoleros finiquitaron el acto saqueando totalmente el convoy, llevándose las mercancías que en los furgones iban consignadas y que más tarde fueron repartidas entre algunos sujetos de los pueblos de Atlatlahucan, Totolapan y Yecapixtla. El atraco se tradujo en una pérdida para la compañía ferrocarrilera de aproximadamente \$10,000, los cuales debieron reponerse a los propietarios de las mercancías sustraídas por la fila facinerosa.<sup>430</sup> Casi dos meses después se notificó de otro asalto cometido también en esta línea, en un cruce de vía cercano al paradero de *Obispo*, en donde unos 50 hombres detuvieron el tren número dos valiéndose de un tiroteo para saquear completamente el carro del exprés y cometer otros asaltos menores. El incidente lo reportó el maquinista en *Puente de Ixtla* a efectos de que las apenas instaladas fuerzas policiacas de Figueroa procedieran con la captura de los forajidos encabezados por Álvaro Cepeda, quienes presuntamente se hicieron pasar por zapatistas (siendo que Zapata no tenía ninguna influencia en la zona de Jojutla) según lo sentenciado por el rotativo porfirista de *El Imparcial* que en poco o nada hacía honor a su nombre.<sup>431</sup>

---

<sup>430</sup> *La Iberia*, vol. VI, núm. 1526, 28/06/1911, p. 8. La nota a título de “Asaltos en plena paz: un tren detenido y saqueado”.

<sup>431</sup> *El Imparcial*, vol. XXXI, núm. 6353, 24/08/1911, p. 1. El título de séptima columna: “Los zapatistas y su última hazaña: asaltaron un Tren del F. C. Interoceánico”.

En efecto, desde junio de 1911 ya se tenía en marcha toda una campaña mediática iniciada por *El Imparcial* —y avalada por las élites políticas y económicas— para insertar en la opinión pública la idea del “moderno Atila” o mejor, la del “Atila del sur”, esto como una expresión artificial y peyorativa para referirse a Zapata en términos de un hombre bárbaro y contrario a las ideas modernas de civilización y progreso que, por ejemplo, comportaba la red ferroviaria en tanto palanca de desarrollo nacional, la que a ojos de la prensa del momento, los surianos tanto se empeñaron en “sabotear”. No sobra decir que la difusión de este mote se dio en el cruce de varias atenuantes, entre las que destacan: 1) precisamente la estrategia sensacionalista impulsada para difundir el rumor de que los zapatistas se habían alzado nuevamente y así, justificar su exterminio; 2) el parsimonioso licenciamiento de las fuerzas revolucionarias que exasperaba a León de la Barra y a su aparato gubernamental; 3) un ideal agrario que molestaba a la clase terrateniente y que ya empezaba a resonar en los campesinos morelenses; 4) la faena de rearme hecha a discreción en favor de los zapatistas y que a principios de julio ejecutó el Secretario de Gobernación, Emilio Vázquez Gómez, quien no estaba de acuerdo con la política de licenciamiento de Madero y 5) los hechos suscitados en Puebla entre el 9 y el 12 de julio que iniciaron con el arresto que cumplimentó Abraham Martínez (jefe del Estado Mayor de Zapata) en contra de legisladores que conspiraban para asesinar a Madero y que, al final, resultaron en un enfrentamiento entre rebeldes y federales que dejó como saldo el arresto y la muerte de varios revolucionarios, así como el deceso de un gran número de civiles en el que se incluyeron mujeres y niños.<sup>432</sup>

No se acababan de extender las bases de la pacificación y de desarme en el sur ni mucho menos de reestablecerse el flujo más o menos continuo de trenes cuando el nuevo escenario conciliador y de transición sufrió un vuelco coyuntural. Al transcurrir el mes de julio varios leales al movimiento maderista ya ponían en tela de juicio el actuar de su líder. Sólo por señalar algunas, resaltan de entre esas críticas: la constante anuencia del coahuilense frente a la postura y decisiones tomadas por el gobierno interino presidido por De la Barra que era contrario al zapatismo; la confianza llana colocada en el grupo de los Figueroa; la disolución del Partido Antirreeleccionista (acaecida el 9 de julio para menoscabo político de los hermanos Francisco y Emilio Vázquez Gómez) y la prohibición de Madero para que las fuerzas zapatistas —reunidas por segunda vez, esta vez en Cuautla y dada la ocasión—

---

<sup>432</sup> Los detalles del complot contra Madero en Gildardo Magaña, *Emiliano..., op. cit.*, pp. 275-287.

acudieran al auxilio de los revolucionarios detenidos en Puebla por los enfrentamientos del 12 de julio. Tanto la conducta como la fidelidad a Madero ya se ponían en orden de reevaluación y las objeciones al proceder del caudillo norteño no tardaron en llegar. Por el 22 de julio se redactó un documento en el que los jefes del Ejército Libertador solicitaban el cumplimiento a cabalidad del Plan de San Luis, la “expulsión del elemento científico de la cosa pública” y la permanencia de Emilio Vázquez “por ser representante genuino de la revolución”; tales demandas fueron suscritas por Zapata a modo de hacer público por primera vez su malestar con respecto a los planteamientos titubeantes de Madero.<sup>433</sup>

En las siguientes semanas las circunstancias y expectativas no supusieron algo mejor. Para disgusto de los revolucionarios de cepa, el 2 de agosto se formalizó la renuncia de Emilio Vázquez a la Secretaría de Gobernación, ocupando la vacante Alberto García Granados, un hacendado que detestaba a los rebeldes y a un Francisco Madero que curiosamente le apoyaba en su nuevo cargo. Por esos días se colmó el deseo de la élite azucarera ya que el Ministerio de Guerra resolvió el 8 de agosto enviar una columna federal a Cuernavaca y a Jonacatepec (y otra de la policía federal comandada por Ambrosio Figueroa hacia Jojutla), esto con el fin de emboscar a Zapata y sofocar de una vez por todas a sus fuerzas rebeldes, aunque León de la Barra hábilmente disfrazó el hecho señalando que la movilización obedecía a la necesidad de asumir los trabajos de seguridad del estado una vez que acabara el desarme de zapatistas.

Tanto la pacificación en ciernes apenas inducida en Morelos así como la mesurada reactivación del flujo ferroviario se estremecieron sucesivamente desde el 9 de agosto, cuando aquellas columnas acataron su orden superior y comenzaron a incursionar sobre la entidad en número de mil efectivos al mando del general de brigada, Victoriano Huerta. Tres días después, De la Barra suspendió la soberanía del estado poniendo como pretexto la redada que los insurrectos del norte de Cuernavaca pusieron a Huerta y a sus hombres cuando avanzaban por aquellos lugares, un ataque que, por cierto, fue perpetrado no por Zapata ni por sus subordinados, sino por los independientes veteranos de Genovevo de la O.<sup>434</sup>

Como era de suponerse —arguye Magaña— la injustificada resolución del Gobierno por arremeter contra el orden de las cosas en Morelos causó profundo desagrado y no menos desconfianza entre varios insurgentes, quienes respondieron con ese acto de violencia

---

<sup>433</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 103. El documento suscrito por mandos del Ejército Libertador en Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, pp. 298-299.

<sup>434</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 108.

haciéndose cargo del ataque de un convoy que transportaba a parte de aquella fuerza federal de Huerta, la misma que prosiguió su marcha a pie desde la estación de *Tres Marías* hasta la capital estatal en donde se le recibió hostilmente. Según las notas periodísticas del momento, a esa ofensiva sucedió un ataque suscitado en un punto situado entre *Tres Marías* y Huitzilac —más al sur de su cabecera, hacia el pueblo de Santa María— en el paraje de “La Trinchera”, ahí los rebeldes emplearon balas explosivas obligando a los militares a repeler la agresión, la que, por otro lado, “careció de importancia pues no se trataba de un grupo numeroso, sino de unos [cuantos] indígenas”. Al día siguiente, el 13 de agosto, partió desde la ciudad de México y a bordo de dos trenes especiales la brigada del coronel Blanquet destinada a reforzar el destacamento de Huerta en Cuernavaca, y aunque Madero viajó ese mismo día con urgencia en automóvil hacia la capital morelense para interceder por los revolucionarios y mitigar la situación, en nada cambió el hecho de que el Ejecutivo decidiera mantener las operaciones militares en Morelos hasta obtener “la rendición incondicional de las fuerzas de Zapata y su desarme completo e inmediato”.<sup>435</sup>

Estando en Cuernavaca, Madero creyó haber obtenido la consideración de Huerta y la del Gobierno a efectos de detener las acciones militares en Morelos e igualmente, concertó una comunicación telefónica con Zapata que se encontraba en Cuautla y quien le demandó el pronto desalojo de las fuerzas federales. El líder máximo del movimiento revolucionario, bajo tales presiones, evaluó la posibilidad de viajar a la capital oriental para tratar personalmente ese tema con su agregado de Ayala y revisar también los asuntos pendientes del descargo de tropas y de designación de gobernador provisional. Sin embargo, por recomendación de su leal subordinado coronel Eduardo Hay —quien desconfiaba de Huerta por descubrirle una posible celada que podría ser perpetrada en el camino a Cuautla— Madero tomó camino por automóvil hacia México para, preferentemente, entrevistarse con el presidente y arribar al oriente estatal por vía férrea. Una vez llegado a la metrópoli nacional y después de conferenciar con De la Barra para obtener de él una tregua de 48 horas en aras de paliar lo sucedido en Morelos, Madero comunicó por telegrama del 17 de agosto lo siguiente al general Zapata: “saldré esta tarde a las 4 p. m. en tren especial. Calculo llegar entre 7 y 8, si no está la vía interrumpida”.<sup>436</sup> Pese a sus intenciones, Madero y su comitiva

---

<sup>435</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, pp. 322-323; *El Diario del Hogar*, vol. XXX, núm. 10820, 15/08/1911, p. 1 y *El Diario*, vol. I, núm. 1246, 14/08/1911, p. 1.

<sup>436</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, p. 354.

no avanzaron más allá de Ozumba —esto por orden del mismo caudillo dadas las condiciones de crispación ocasionadas por Huerta— y se vieron obligados a pernoctar ahí para reanudar el viaje la mañana del siguiente día.

Mientras que en la capital cuernavaquense se respiraba un ambiente de relativa calma en lo que hace a la seguridad pública y al mismo tiempo estaban más o menos vigilados el tránsito y los principales edificios ferroviarios por parte de los elementos federales, en el oriente estatal la situación se agravaba por los amagos del Ejército. Junto a esa atmósfera de incertidumbre cargada en las Amilpas y que resultó en la casi eminente ocupación militar del estado sobrevino un primer éxodo de personas y familias de clase media que, desde el mismo día 17, comenzaron a evacuar la zona de Cuautla y llegaron por tren hasta *San Lázaro* para buscar refugio provisional en la capital nacional.<sup>437</sup> Derivado de tal cruce circunstancial, la intermitencia en la expedición de trenes prevaleció por esos días como un problema que incluso llegó hasta la suspensión del tráfico ferroviario que iba de México a Cuautla y Puente de Ixtla, durando así el detenimiento de trenes por lo menos hasta el 19 de agosto.<sup>438</sup>

Al tiempo de que Madero salía de la ciudad de México, más de una veintena de telegramas se remitieron a De la Barra con firma de más de 2,000 morelenses que solicitaban el cese de las incursiones militares que Huerta había hecho avanzar desde Tejalpa el 16 de agosto, tan sólo una hora después de que Madero se retiró de Cuernavaca. El despliegue de la columna, en los hechos y con el desgano de Huerta, se detuvo en las serranías externas de Yauatepec por orden y tregua presidencial obtenidas por Madero en favor de los zapatistas, pero ello no dejó de crear alarma en el norte y oriente de Morelos en donde campesinos, comerciantes, funcionarios públicos, miembros de clubes políticos e incluso trabajadores del riel acusaron que la presencia del Ejército vulneraba la paz y la soberanía de la entidad.<sup>439</sup>

El 18 de agosto arrancó de nuevo el convoy que llevaba al líder coahuilense hasta el corazón de las Amilpas, en cuyo camino herrado se oyeron antes algunos “muertas” proferidos en contra de Madero, quedando así de manifiesto una pequeña pero primera muestra del disenso popular ante su actitud vacilante y de trivialización en temas tan trascendentales para el ala meridional de la Revolución como lo era entonces la cuestión

---

<sup>437</sup> *El Diario*, vol. I, núm. 1249, 17/08/1911, p. 3.

<sup>438</sup> *El Diario*, vol. I, núm. 1252, 20/08/1911, p. 6.

<sup>439</sup> Francisco Pineda Gómez, *La irrupción...*, *op. cit.*, pp. 166-167. Estando ya en Cuautla, Madero señaló que ese clamor sólo era resultado de las intrigas que los enemigos de la Revolución ejercían sobre él.

agraria. El testimonio de Félix Vázquez Jiménez, mayor de caballería del Ejército Libertador, arroja ciertas luces sobre las impresiones del jefe revolucionario sobre esa materia:

Entonces sí, se subió [Madero] arriba de un carro del tren y empezó a arengar ahí, empezó a decir: compañeros del estado de Morelos, estoy agradecido que me haigan ayudado a derrocar al gobierno de don Porfirio Díaz, pero sí, al mismo tiempo sé decirles que las tierras son de los hacendados y el que quiera tierra que trabaje [...]. Sí, yo lo oí [,] eso fue lo que dijo Madero. Entonces había fuerzas allí, soldados de nosotros ¿verdad? Habíamos ahí y luego empezaron a gritar ¡Que muera Madero! Ya las tropas, ya, ¡Muera Madero!, porque dijo que las tierras eran de los hacendados...<sup>440</sup>

Poco antes de seguir su marcha hacia Cuautla, el telegrafista de la estación expresó al enviado especial del *Diario del Hogar* que acompañaba a Madero —bien a manera de rumor, bien con total certeza o dolo por parte del empleado— que de haber continuado el viaje la noche anterior, al llegar a *Cascada* se hubiera hecho volar el convoy ya que se habían dispuesto 150 hombres “con orden terminante de Zapata para dinamitarlos”.<sup>441</sup> Falsa alarma o no la cuestión de *Cascada*, lo cierto es que el quebranto del escaso orden alcanzado y la incertidumbre corriente sólo daban pauta para que se generaran todo tipo de especulaciones a manera de anticiparse a cualquier cambio de retroceso o avance que se produjera en el escenario hostil abierto por De la Barra y Huerta y que cada vez amenazaba más con cerrarse sobre Zapata.

Por orden del Jefe de la división de Puebla del *Interoceánico*, el maquinista llevó la marcha del tren con un manejo cauteloso y a razón de 24 km por hora. Salieron a las 8 a. m. de *Ozumba* y poco después llegó el convoy a *Nepantla*, en donde Madero se enteró —por telegrama del subsecretario de Guerra, general González Salas, y como respuesta a su mensaje telegrafiado la noche anterior— que Huerta estaba notificado de que, por orden suprema, no tenía autorizado moverse del lugar donde se encontrara, lo cual “tranquilizó un tanto los ánimos de todos”. Resultó que más adelante, en *Cascada*, sí estaba esperando a Madero una partida zapatista de 250 hombres; de estos, sólo permanecieron unos 100 que se movieron a Atlatlahucan, a la altura de un cerro por donde hacía un serpenteo la vía angosta del ferrocarril. El maquinista sospechó de esa columna pues parecía que sus agentes tomaban posiciones de ataque, detrás de una cerca que estaba junto a la vía y en una suerte de

---

<sup>440</sup> *Ibid.*, p. 169.

<sup>441</sup> *El Diario del Hogar*, vol. XXX, núm. 10825, 20/08/1911, p. 2.

atrincheramiento. Las inquietudes se desbordaron en el momento en el que se escuchó una fuerte detonación, sin embargo, la calma volvió al convoy al percatarse de que se estaba en presencia de un recibimiento al que siguió el disparo de “infinidad de cohetes que atronaron el espacio”. Ahí, el jefe del contingente recibió telegrama de Zapata en el que se le ordenaba no dejar pasar más tren que el empleado por el jefe de la Revolución.<sup>442</sup>

A los pocos minutos el convoy marchó hacia *Yecapixtla*, en donde se observó desde los mismos coches del tren que más de 100 hombres a caballo estaban haciendo movimientos sobre la vía con armas en mano. De nuevo se estacionó el convoy y se esperó que descendiera el general Almazán para que se identificara con el coronel Eufemio Zapata, quien estaba detrás de la estación con 80 efectivos de a pie convenientemente armados y que, creyendo que se trataba de un tren militar, se habían parapetado para repeler una posible agresión. Al reconocerse, Almazán llevó a Eufemio delante de Madero y aunque los leales a Zapata se mostraron recelosos frente al caudillo, al final lo vitorearon y abordaron el tren con él para apersonarse en la ciudad de Cuautla.<sup>443</sup> (Véase: Figura 25).

Estando a bordo del tren, el corresponsal de *El Diario del Hogar* indagó con los zapatistas sobre la situación que prevalecía en el estado. Al respecto de un convoy baleado la noche anterior por sus tropas, los surianos respondieron que era probable que se haya efectuado tal agresión, “pero no ha de haber sido de pasajeros”, replicaron, “sino de carga, pues [en] esos trenes vienen algunas veces los federales”. Asimismo, el reportero corroboró en la capital cuautlense que el día anterior salieron de ahí siete trenes con personas que alarmadas escapaban de las avanzadas militares, y lo mismo hicieron los empleados ferrocarrileros, muchos de los cuales cargaron incluso con los aparatos de telégrafo. Un lote de mercancías, por otra parte, que se valuaba en unos \$100,000 se dejó a la deriva en la estación ferroviaria, sin embargo, el mismo estaba siendo resguardado hasta entonces por la gente de Zapata.<sup>444</sup> Alrededor del medio día de ese 18 de agosto llegó finalmente Madero a la ciudad de Cuautla para entrevistarse con Emiliano Zapata. En el andén de la estación ferroviaria, el caudillo del norte fue recibido por el líder suriano quien obtuvo de aquél abrazos, parabienes y una alta estima entregada a título de “mi integérrimo general”.

---

<sup>442</sup> *Id.*

<sup>443</sup> *Id.* Algunos autores, sin embargo, mencionan que la intención de Eufemio era tirotear el tren de Madero. Véase: Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 90.

<sup>444</sup> *El Diario del Hogar*, vol. XXX, núm. 10825, 20/08/1911, p. 2.

Figura 25. Juan A. Almazán y Eufemio Zapata en *Yecapixtla*



A la vera del riel del *Interoceánico*, Juan Andreu Almazán, Eufemio Zapata y una escolta insurgente se disponen a [viajar](#) a *Cuatla* desde *Yecapixtla* con motivo de la reunión celebrada entre Madero y Zapata. Fotografía: Casasola. Imagen recuperada de: FN-INAH, Colección Archivo Casasola, MID 77\_20140827-134500:36265. Fecha: agosto de 1911.

Una larga conferencia se desarrolló al vuelo entre los dos líderes en el Hotel Mora de Cuatla, a la vista de jefes aliados y de representantes de los pueblos. De la reunión resultaron algunos puntos de acuerdo que de inmediato se telegrafieron a De la Barra y que básicamente consistían en la designación de Eduardo Hay como gobernador provisional (aun cuando los surianos postularon a Miguel Salinas por ser oriundo del estado, vieron con agrado al subordinado de Madero); el nombramiento de Raúl Madero como Jefe de Armas de Morelos y el inmediato licenciamiento de las tropas zapatistas. Por ello, el caudillo le solicitó al presidente el despacho por ferrocarril de 250 efectivos de fuerzas ex revolucionarias hidalguenses a fin de que asumieran las labores de seguridad en Morelos, así como el inmediato repliegue de la columna federal a Cuernavaca y a la capital nacional. A la par, Madero le hizo saber al ejecutivo que “puede ordenar a las Líneas Nacionales, que reanuden el tráfico desde luego, seguro de que no serán molestados”.<sup>445</sup>

Quedando pendiente el tema agrario (más por omisión que por falta de recordatorio), el desarme de tropas surianas se reanudó en la capital de las Amilpas el 19 de agosto por

<sup>445</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, p. 360.

seguimiento de los compromisos adquiridos por Zapata, lo que se aparejó también con el restablecimiento y retorno de trenes a Cuautla en los que viajaban numerosos pasajeros que regresaban a sus hogares. Ese mismo día informó Madero a De la Barra la conveniencia de apresurar la salida de las fuerzas federales y no perder de vista el problema de la tierra para asegurar la paz en el estado, pero tales solicitudes se fraguaron en dirección opuesta al anhelo de los pueblos meridionales.

De manera simultánea en que se desbandaba al ejército zapatista —señala Womack— De la Barra se apoyó en la caducidad de la tregua de 48 horas; en las insinuaciones de Madero —respecto a que la campaña federal obedecía a un impulso reyista— y, en particular, en los mensajes alarmistas de Carreón sobre el bandidaje aún imperante para justificar y determinar que, dadas las condiciones de trastorno, se estaba poniendo en jaque la estabilidad regional y el “decoro del gobierno”. Paradójicamente, el bandolerismo denunciado también por Felipe Ruiz de Velasco estaba teniendo lugar no en Cuautla ni en la zona de autoridad de Zapata, sino en el área de Tetecala y Jojutla, es decir, una zona que escapaba de su influencia pero no de la ejercida ahí por el grupo de los Figueroa. De la Barra no demoró en responsabilizar llanamente a Zapata por los desmanes y el bandidaje ocurridos en el suroccidente de Morelos, y con tal justificación, tardó mucho menos en proclamar la necesidad de reestablecer el orden “cueste lo que cueste”,<sup>446</sup> es decir, aniquilando al caudillo del sur.

Las órdenes del poder federal fueron precisas y expedidas con celeridad. Mientras que a Zapata se le reclamó el desalojo inmediato de sus fuerzas de Yautepec, al ex insurgente Ambrosio Figueroa se le encomendó tomar posesión del sur y del oeste de la entidad; el despliegue sobre Jonacatepec se delegó a las fuerzas de Arnaldo Casso López y a Huerta se le ordenó avanzar contra Yautepec con miras de acercarse a Cuautla, cuya ocupación sería apoyada por las tropas federales de Veracruz e Hidalgo.<sup>447</sup> La premura de los acontecimientos propició que se emitieran cables de última hora en los que se informó de algunas presuntas refriegas suscitadas en “Las Tetillas”, así como el corte de telégrafo de Jonacatepec a Cuautla y la quema de dos puentes ejecutada por rebeldes en el tramo ferroviario Axochiapan-Pastor, esto a manera de contener un movimiento envolvente por Jonacatepec; a ello siguió, no obstante, que Zapata ordenara la reparación de los puentes hostilizados.<sup>448</sup>

---

<sup>446</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 114-115.

<sup>447</sup> Francisco Pineda Gómez, *La irrupción...*, *op. cit.*, pp. 173.

<sup>448</sup> *El Diario del Hogar*, vol. XXX, núm. 10825, 20/08/1911, p. 4.

A juicio de Madero, las afrentas federales no tenían fundamento dadas las muestras de voluntad zapatistas para el desarme de tropas que, justamente, se suspendió por la amenaza y cerco militar que ya se ceñía sobre Cuautla. El 20 de agosto un Madero contrariado se dirigió a Yautepec para intentar frenar el avance huertista, lo cual logró por vía de una segunda tregua obtenida del Gobierno por otras 48 horas, con lo que pudo el coahuilense contener la amenaza castrense para ganar tiempo y refrendar los acuerdos que dos días antes adquirió con el aún leal general Zapata quien, después de alcanzar al caudillo en Yautepec, ordenó a su personal la evacuación de ese lugar amenazado por Huerta y regresó a Ayala para organizar la reposición del licenciamiento de fuerzas del día siguiente en Cuautla.

El empeño y las gestiones de Madero resultaron insuficientes ante una decisión que ya parecía estar tomada por De la Barra para beneplácito de la clase terrateniente de Morelos. Además de retrasar deliberadamente el nombramiento de Hay como gobernador provisional de Morelos —personaje que en nada gustaba a la élite cañera— el Ejecutivo dejó de titubear con el tema zapatista y, considerando que no estaban cumplidas las promesas del desarme, no dio más treguas a los maderistas morelenses. La capital estatal ya estaba resguardada por los federales cuando el 23 de agosto, sin causa justificada, la columna de Huerta terminó de ocupar la plaza de Yautepec y se enfiló hacia la urbe de Cuautla de forma repentina; poco después, Casso López colocó sus miras hacia esa misma ciudad desde Jonacatepec y Figueroa consumó la ocupación de Jojutla. Zapata, por su parte, hizo públicas sus objeciones el 27 de agosto al respecto de cómo, desde el poder político y militar, se estaba violando el orden de las cosas en Morelos.<sup>449</sup> Dos días después se libró la orden de captura en contra de Zapata y el 31 de agosto llegó el conflicto a su punto máximo ya que, finalmente, Casso López y Huerta ocuparon la capital distrital de Cuautla. Con todo en contra, Zapata se vio obligado a huir hacia la hacienda de Chinameca, de la que logró escapar de sus captores el 1 de septiembre para perderse en las zonas montañosas de Huautla, Puebla y Guerrero.

Después de dos semanas convulsas que derivaron en la contención del zapatismo y en un restablecimiento del orden público, Huerta se dispuso a consolidar el éxito de la campaña en Morelos guarneciendo las seis cabeceras distritales de la *Región*, y con el mismo propósito aseguró una línea de protección a modo de proteger y garantizar el funcionamiento regular del *Ferrocarril Central* en su segmento de *El Balsas* de Cuernavaca-Puente de Ixtla,

---

<sup>449</sup> El texto del primer manifiesto de Zapata en: Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, pp. 415-419.

así como el del *Interoceánico* en su tramo central de Cuautla-Puerto de Ixtla y el oriental de Puebla-Cuautla.<sup>450</sup> Las corridas ordinarias de trenes de pasajeros volvieron así a programarse de modo más o menos continuo, sin embargo, algunos bríos de la insurgencia volvieron a manifestarse en algunos puntos ferroviarios y en forma de sabotajes que respondían a los pulsos aislados de una rebelión regional dispersa, la que seguía siendo perseguida por los federales, que todavía no se reorganizaba pero de la que se sospechaba pronto daría signos de vida.

Al iniciar septiembre corrió el rumor de que pronto se iniciaría un encuentro entre las fuerzas de Federico Morales, segundo de Figueroa, y un agrupamiento zapatista, causando ello alarma considerando la recién reavivada actividad comercial de Cuautla y la posibilidad de una nueva suspensión del tráfico ferroviario, cosa que al final, no ocurrió. No obstante, el flujo de trenes se entorpeció medianamente en los días siguientes y de forma simultánea a la campaña de reclutamiento y reagrupamiento de fuerzas surianas que Zapata se encontraba realizando en los límites montañosos de Puebla y de Guerrero, e incluso en algunas zonas del estado de Oaxaca.

Para el 18 de septiembre los zapatistas ya habían comenzado a detener nuevamente los trenes de pasajeros y a dañar los enseres ferroviarios, por ejemplo, volando con dinamita dos de los puentes cercanos a la estación de *Galarza* del tren Atlixco-Cuautla con el propósito de cortar el transporte de fuerzas federales, con lo que se suspendió temporalmente ese tramo del *Interoceánico* corriendo sólo los trenes entre Puebla y Atlixco.<sup>451</sup> Unos días después, el 24 de ese mes, se emitió otra orden de interrupción del despacho de trenes ya que se advirtió que en el tramo de Atlixco-Matamoros algunos zapatistas estaban deteniendo continuamente los ferrocarriles al tiempo de que se dedicaban a volar pequeños puentes y alcantarillas de ese trecho poblano. No parece haber creado tanto sobresalto la naturaleza de tales incidentes que afectaban la comunicación terrestre del Plan de Amilpas ya que el 26 de septiembre, unos días antes de que Ambrosio Figueroa asumiera la autoridad civil y militar de Morelos, Victoriano Huerta consideró que el estado ya se encontraba “‘pacificado’ y que su misión había ‘concluido’ allí”.<sup>452</sup>

---

<sup>450</sup> Francisco Pineda Gómez, *La irrupción...*, op. cit., pp. 178.

<sup>451</sup> *El Diario*, vol. I, núm. 1265, 02/09/1911, p. 8; *El Grito del Pueblo*, vol. I, núm. 34, 19/09/1911, p. 1; *El Nacional*, vol. I, núm. 132, 19/09/1911, p. 1 y *El Diario*, vol. I, núm. 1284, 24/09/1911, 2ª sección, p. 5.

<sup>452</sup> John Womack, *Zapata...*, op. cit., p. 119.

Poco duró la actitud autocomplaciente de Huerta dado que una renovada fuerza rebelde en número y en lealtad ya autoidentificada explícitamente como *zapatista* comenzó a incursionar nuevamente por el oriente de Morelos a principios de octubre. Sobre la base del pliego petitorio de una especie de contrainsurgencia dada a conocer el 26 de septiembre (poco clara en términos de una reacción contra el *statu quo*), los del sur demandaron a De la Barra la cesantía de los gobernadores provisionales; el desalojo de los federales de los estados de Morelos, Puebla, Guerrero y Oaxaca; la suspensión de elecciones; la abolición de las jefaturas políticas y la observación inmediata del tema que interesaba a los pueblos “en cuanto a tierras, montes y aguas que ha sido origen de la presente Contrarrevolución”, sentenciaron los jefes surianos.<sup>453</sup> Huerta, humillado y sin poder consumir la captura de Zapata, regresó a México por la segunda semana de octubre y en su lugar, para dar con el caudillo del sur, quedó comisionado el brigadier Casso López.

Por esos días, la tarde del 7 de ese mes, se registró el aparatoso choque de dos trenes que —saliendo cada uno por su lado desde Puebla y Cuautla con servicios de pasajeros y de carga respectivamente— se encontraron en el paso del puente de *El Muerto* provocando el deceso y la lesión de varios usuarios. La estructura del puente, al parecer, presentaba varias quemaduras y, como era de esperarse, se achacó inmediatamente la responsabilidad a los zapatistas de quienes se dijo que ellos mismos movieron la aguja del cambio de vía con la intención de causar el choque.<sup>454</sup>

El 9 de octubre y con el ánimo de hostigar a la zona de Cuautla, Zapata y su gente fraguaron la destrucción del tramo de riel cercano a la estación de *Pastor*. Al día siguiente se mandó desde la capital cuautlense un tren de reparaciones hacia el lugar siniestrado, y aunque el convoy fue atacado por un grupo rebelde, los federales de abordaje lograron repeler la agresión y con ello se logró reparar la línea férrea y telegráfica.<sup>455</sup> Las huestes zapatistas, sin embargo, no cesaron en su empeño renovado de cortar las comunicaciones a los federales. El 12 de octubre los insurgentes atrincherados en “Las Tetillas” impidieron a las cuadrillas de trabajadores reestablecer las comunicaciones telegráficas entre Cuernavaca y Yautepec que aquellos cortaron; por la misma fecha, el flujo ferroviario ya se encontraba cortado entre México y Cuautla toda vez que los surianos planearon con éxito la voladura del puente de

---

<sup>453</sup> *Ibid.*, p. 388.

<sup>454</sup> *El País*, vol. XIII, núm. 3703, 09/10/1911, p. 1.

<sup>455</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 91.

*Nepantla*. Un día antes, las fuerzas de Zapata sugirieron detener el tren del *Central* a la altura de la estación de *El Parque*, sin embargo, es probable que hayan desistido de llevar a cabo el ataque por haberse enterado que fueron descubiertos en su ardid por Figueroa, quien ya llevaba desde *Tres Marías* unos 50 hombres hasta ese punto para responder al ataque.<sup>456</sup>

El avance de una renovada insurgencia encendió de nuevo las alarmas y generó temor entre numerosas familias que, desde Cuernavaca, emprendieron el éxodo hacia la capital el 17 de octubre. El radio de acción ya no se limitaba al Plan de Amilpas, los despliegues ya se hacían también sobre la Cañada de Cuernavaca en la que poblaciones como Xoxocotla, Chiconcuac y Atlacomulco comenzaron a padecer el paso hostil de los rebeldes surianos. Por las mismas fechas acosaron las negociaciones de Apapasco y de La Laja, asaltando además el desarrollo de obra del ingeniero Eugenio Villa, quien tenía a su cargo la construcción del ferrocarril de La Laja-Santa Catarina de la línea del *San Rafael-Atlixco*, cuyo puente situado a la altura del paraje de “El Fraile” fue inutilizado igualmente por los zapatistas.<sup>457</sup>

El 18 de octubre, como parte de esa ola de violencia, llegó hasta la ciudad de México un convoy que trasportaba varios muertos y heridos que resultaron de la voladura de un tren militar que se dirigía a Cuautla y que los zapatistas se encargaron de hacer estallar.<sup>458</sup> Dos días después, el 20 de octubre, la disidencia que operaba por la hacienda de San Vicente tiroteó un tren que venía de Guerrero, a la altura del paradero de *Mango*, cuyo asalto no se finiquitó del todo ya que el maquinista aumentó la velocidad de la locomotora, “escapando a todo vapor”. Motivado por tal agresión, Figueroa solicitó con urgencia un tren especial con 300 federales a efectos de perseguir a las gavillas, pero la Secretaría de Guerra no pudo satisfacer la petición debido que no había fuerza disponible que pudiera despacharse desde la capital nacional.<sup>459</sup>

Los adelantos zapatistas así apresurados, comenta Pineda, se trataban en realidad de una contraofensiva guerrillera que había desarticulado el dispositivo de control territorial impuesto por Huerta. En tal sentido fue que los surianos cesaron por el momento en su ánimo de mantener un asedio sobre Cuautla y en su lugar, optaron por ejecutar una maniobra

---

<sup>456</sup> *El Imparcial*, vol. XXXI, núm. 6403, 13/10/1911, pp. 1 y 7. La nota a título de “Los zapatistas vuelven a adueñarse de la situación de Morelos”.

<sup>457</sup> *El Tiempo*, vol. XXIX, núm. 9290, 18/10/1911, p. 3 y *El País*, vol. XIII, núm. 3712, 18/10/1911, p. 1.

<sup>458</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 91.

<sup>459</sup> *El País*, vol. XIII, núm. 3715, 21/10/1911, p. 1; Francisco Pineda Gómez, *La irrupción...*, *op. cit.*, p. 182.

ofensiva sobre la retaguardia del Ejército federal. Fue así como planearon avanzar con sigilo en dirección a la capital de la República y, desde el 22 de octubre, lograron avanzar hacia las poblaciones de Topilejo, Tulyehualco, Nativitas y San Mateo, alcanzando al día siguiente la de Milpa Alta.<sup>460</sup> El amago zapatista sobre la ciudad de México —que presuntamente pudo posicionar a una gavilla a menos de 20 km de Palacio Nacional contados desde el pueblo de San Jerónimo— llegó a su punto crítico el día 25 y, naturalmente, causó alarma entre la población civil y los federales, quienes, a través de una acción defensiva, buscaron replegar a los sediciosos hasta los montes australes del Valle de México;<sup>461</sup> cuando la completaron, sin embargo, no encontraron a los zapatistas, éstos ya habían retornado a Morelos.<sup>462</sup>

Dos días después fue verificado el retiro de la gente de Zapata de las cercanías del pueblo de Milpa Alta y en ese mismo 27 de octubre se envió un tren militar a Cuautla a fin de contener otro avance rebelde. Con actitud vigilante, ese convoy del *Interoceánico* surcó el norte de Morelos sin mayor novedad, salvo en Tetelcingo en donde fueron recibidos con un fuego nutrido que hizo un grupo de unos siete zapatistas, a quienes respondieron los federales con otra descarga cerrada. En sus tareas de exploración, los soldados encontraron la estación de *Yecapixtla* totalmente saqueada y destruidos los aparatos de telégrafo, esto como resultado del encuentro a fuego que abrieron zapatistas y federales el día anterior.<sup>463</sup>

El renovado impulso zapatista cambió rápidamente el equilibrio de fuerzas en favor de la insurgencia del sur frente a su adversario constituido por las fuerzas federales y el Gobierno. Bastaron sólo unos cuantos días —señala Magaña— para que el área de influencia del Ejército se redujera drásticamente sólo a las cabeceras distritales por ellos guarnecidas, en cambio, el resto de la entidad morelense ya se encontraba bajo el poder de los sublevados, lo que les reportó, en buena medida, una recuperación territorial pero también una reivindicación política. Tan fue así que el 25 de octubre se puso a discusión en la Cámara de Diputados, y como asunto de interés nacional, el papel de Emiliano Zapata, de quien se dijo que “es algo más que un bandido: es el reivindicador, es el libertador del esclavo de los campos que ha hecho escuela, ha ganado innumerables prosélitos quizá porque todos creen

---

<sup>460</sup> Francisco Pineda Gómez, *La irrupción...*, *op. cit.*, p. 184.

<sup>461</sup> *La Opinión*, vol. XV, núm. 2307, 25/10/1911, p. 1. Como parte de la campaña mediática emprendida vigorosamente contra la figura de Emiliano Zapata, la nota se publicó con encabezado de primera plana a título de “Atila a las puertas de Roma”.

<sup>462</sup> Francisco Pineda Gómez, *La irrupción...*, *op. cit.*, p. 185.

<sup>463</sup> *La Opinión*, vol. XV, núm. 2309, 27/10/1911, p. 1 y *El Imparcial*, vol. XXXI, núm. 6418, 28/10/1911, p. 1.

que tiene razón; pero... ¡hay que prenderlo, hay que extirparlo!”; condenaron los principales líderes reaccionarios de la legislatura.<sup>464</sup>

Con tales condiciones políticas y revolucionarias Madero asumió la presidencia de la República el 6 de noviembre de 1911. Por su parte, Zapata tenía convocada en Villa de Ayala a toda su fuerza militar en espera de las reuniones con las que se buscaba hacer un nuevo pacto con el gobierno recién instalado. En ese mismo día, el comandante del ELS ordenó a sus tropas no ejercer actos de destrucción sobre las vías y dejar, en cambio, que se permitieran hacer las reparaciones necesarias sobre las líneas férreas y de telecomunicaciones que se encontraban dañadas.<sup>465</sup> El entendimiento logrado por el Gobierno con Zapata para la deposición de las armas se negociaron entre el 8 y el 11 de noviembre a través de la mediación de Robles Domínguez y dejando como puntos de acuerdo la remoción de Ambrosio Figueroa de la gubernatura estatal; el retiro de las fuerzas de Federico Morales; el indulto general para los alzados; la sanción de una ley agraria y la designación de gobernador dejada al consenso de los jefes revolucionarios del estado, esto por mencionar los incisos más relevantes.<sup>466</sup>

Parecía que el convenio podría cerrarse sin más problemas, sin embargo, al final de las negociaciones, el 11 de noviembre, se tuvo noticia de que las tropas del general Casso López se estaban movilizandando para cercar a Zapata en Villa de Ayala. Por otro lado, al enterarse Madero por voz de Robles Domínguez sobre las exigencias de los revolucionarios del sur, el recién encumbrado presidente se irritó y devolvió como respuesta una carta nada conciliadora en la que exigió al jefe de Ayala su inmediata rendición ya que su “actitud de rebeldía” perjudicaba mucho al Gobierno y que si verdaderamente quería servir al presidente, la sumisión y la entrega de armas eran la única opción.<sup>467</sup> El escenario así planteado no tuvo otro efecto que el de empujar a un desencantado y no menos disgustado Zapata a romper toda posibilidad de pacto con el entrante Gobierno maderista. De esta forma se abrió otra veta revolucionaria, la de la reivindicación agraria; una alejada de las componendas políticas y decantada en lo futuro a luchar por cuestiones de justicia social; la que en lo sucesivo actuó bajo la modalidad de guerra de guerrillas y en la que el elemento ferroviario siguió cobrando cuantiosas facturas de valor militar y geoestratégico.

---

<sup>464</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, op. cit., t. 2, p. 31.

<sup>465</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, op. cit., p. 91.

<sup>466</sup> Las bases para la rendición de Zapata en Gildardo Magaña, *Emiliano...*, op. cit., t. 2, pp. 102-104.

<sup>467</sup> *Ibid.*, pp. 106-107.

### 3.1.2. Trenes e insurgencia: cargas, descargas y escalada del conflicto

Después de librar aquella emboscada maquinada sin éxito en Ayala por parte de fuerzas federales y rurales, Zapata se desvaneció de la arena militar e insurgente, pero ello no significó que algunos de sus aliados dejaran de hacer frente al asedio federal. Este fue el caso del jefe José Trinidad Ruiz quien, según parece, hizo colapsar la vía férrea México-Cuautla en las cercanías de *Nepantla* el 20 de noviembre para descarrilar un convoy que venía ascendiendo desde Jojutla y del que se apearon los efectivos de tropa que después fueron agredidos por la gavilla suriana en un encuentro, no obstante, en extremo breve, esto por el hecho de que los rebeldes emprendieron abruptamente la retirada hacia el oriente.<sup>468</sup>

Al cabo de unos días, Zapata reapareció en la localidad poblana de Ayoxuxtla el 28 de noviembre para firmar, en compañía de los jefes rebeldes de la región, el llamado Plan de Ayala que días antes redactó junto a Otilio Montaña. Con dicho programa de lucha, los del sur desconocían a la figura de Madero como presidente y líder insurgente —mas no al espíritu del Plan de San Luis— y reconocían, en cambio, como jefe del movimiento armado a Pascual Orozco, al tiempo de que postulaban como máxima prioridad y motivación de guerra la cuestión de la propiedad social de la tierra. Respaldados ahora moral, política y regionalmente por el texto de Ayala, los zapatistas no tardaron en alzar los fusiles y en abrir nuevas misiones de despliegue y de refuerzo de filas.

Al iniciar el mes de diciembre, varias partidas ya merodeaban por las zonas ricas del sur morelense (como la hacienda de Acamilpa y Jojutla) así como por las estaciones de *Nepantla* y *Cascada*, y también por los límites estatales constituidos por la municipalidad de Axochiapan. A la par, algunos trenes militares corrieron por esa misma zona —desde la estación de *Cuautla*— para surtir de parque a los destacamentos de Chiautla cruzando antes por el paradero de *Tlancualpican*, sin embargo, el cruce entre rebeldes y federales no se pudo evitar y ello propició que se hiciera un fuego cruzado entre ambos bandos.<sup>469</sup>

La campaña así despuntada se apegó, en suma, a una táctica mucha más ofensiva que de resistencia, planteándose como meta central el asedio de los principales centros políticos, incluida la metrópoli nacional. El ataque con guerrillas, en tal sentido, se caracterizó por ser un proceso efervescente y polivalente en términos de los espacios incursionados y ganados.

---

<sup>468</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, op. cit., p. 92.

<sup>469</sup> *El Imparcial*, vol. XXXI, núm. 6452, 01/12/1911, pp. 1 y 7 y *La Patria*, vol. XXXV, núm. 10980, 5/12/1911, p. 2.

**Figura 26. Puente de Nepantla**



Estructura del puente de *Nepantla*, ubicado en la [estación](#) mexiquense del mismo nombre y en las cercanías del límite territorial del nororiente de Morelos. Su armazón de hierro y mampostería permitió el paso del *Interoceánico* sobre el cauce del río Yautepec. Fotografía: Alfred Briquet. Imagen recuperada de: FN-INAH, Colección Felipe Teixidor, MID 77\_20140827-134500:456575. Fecha: ca. 1892. Localización: 18°58'39.70" N, 98°50'28.29" O.

De acuerdo con Pineda, el saldo de las acciones registradas en diciembre de 1911 se estima en unos 74 episodios de hostilidad, la mayoría de ellos desarrollados en los valles de Morelos y teniendo como blanco de ataque a estaciones, tramos de vía, poblados y haciendas.<sup>470</sup> En lo que hace a los ataques ferrocarrileros, nuevamente se puso en evidencia la importancia del *Interoceánico* en las miras zapatistas, esto por cuestiones de dominio en términos de extensión de línea y por ser acceso a la vez que salida de la zona del Ejército Libertador con respecto al centro de México a través de *Nepantla*, sitio en el que estaba alzada otra estructura de vital importancia geoestratégica (véase: Figura 26). He aquí algunos ejemplos de embestidas y órdenes ferroviarias comentados por la prensa del momento:<sup>471</sup>

— “Se sabe que Yecapixtla está sitiado por 500 hombres [...] La guarnición de Yecapixtla es escasa y ya salen refuerzos en un tren militar, llevando artillería, ametralladoras, caballería e infantería”. (6 de diciembre).

<sup>470</sup> Francisco Pineda Gómez, *La revolución...*, *op. cit.*, p. 46.

<sup>471</sup> *El Tiempo*, vol. XXIX, núm. 9333, 08/12/1911, p. 3; *La Patria*, vol. XXXV, núm. 10984, 09/12/1911, p. 3; *El Diario del Hogar*, vol. XXXI, núm. 11024, 09/12/1911, p. 1; *El Imparcial*, vol. XXXI, núm. 6460, 09/12/1911, pp. 1 y 9; *El País*, vol. XIII, núm. 3763, 10/12/1911, p. 1.

- “Hoy en la mañana detuvieron un tren 125 individuos armados, entre Ticumán y Atlihuahán, obligando al conductor a que lo llevara a Jojutla”. (7 de diciembre).
- “Combate Entre 25 Federales y 400 Zapatistas. Cortaron el Telégrafo y la Vía antes de Cuautla. [...]. El tren que debió haber llegado anoche, no ha arribado todavía [...] este retraso obedece a que el puente de Nepantla fue volado por las fuerzas zapatistas [...]. La tropa que todos los días escolta el tren de pasajeros hasta Nepantla, fue atacada ayer en la tarde en dicho lugar. Por la noche [se envió] un tren militar con suficiente tropa, habiendo sido atacado delante de Yecapixtla [por] cuatrocientos zapatistas al mando de Edmundo Montero y Trinidad Ruiz [...]. El tren militar fue acribillado a balazos. [...] El tren de pasajeros no salió [a Cuautla], porque los maquinistas por ningún precio aceptan conducirlo”. (9 de diciembre).
- “Los zapatistas atracaron un tren militar. [...] Anoche [salió] el tren militar que llevaba [...] una sección de ametralladoras, un piquete de guardias auxiliares y zapadores. En los momentos que partía el convoy, se supo [del combate de Nepantla], entonces se dispuso ir a ese punto a dar auxilio, ordenando que el tren llevara su mayor velocidad. Al pasar por Mal País, a las ocho de la noche, se oyeron fuertes descargas sobre el tren, en ambos flancos, y entonces se detuvo el convoy, no sin grandes dificultades, viéndose que la máquina estaba perforada, y que el maquinista había recibido una herida en la cabeza. La máquina 114, que reforzaba a la otra, porque el tren era muy pesado, tenía también ocho balazos de Mausser, que perforaron el acero, haciendo añicos las vidrieras y resultados dos caballos muertos y dos zapadores heridos [...]. A las dos y media de la mañana arribó el convoy a Nepantla, informándose que a las cinco y veinte minutos de la tarde había principiado el ataque. El teniente Mora dividió a [s]u gente en tres secciones, destinando una para proteger el puente, otra al centro y otra bajo su mando, que dominaba al enemigo. Los dinamiteros [zapatistas], mientras el resto de rebeldes atacaba formidablemente la población, pretendían volar el puente, arrojando máquinas infernales, pero se les recibió con una descarga nutrida que los hizo retroceder. [...]. En la estación de El Parque [...], se avistó una partida de cuarenta zapatistas. Se rumora que fue asaltada la estación de allí”. (8 de diciembre).
- “Los zapatistas tratan de adueñarse de Morelos [...]. Cuautla [se halla] actualmente completamente aislada, pues los zapatistas han destruido las comunicaciones férreas y telegráficas, habiendo levantado la vía en un buen tramo. Algunas estaciones se hallan reducidas a cenizas, pues los zapatistas, en su afán de destruir cuanto encuentran a su paso, las han incendiado. Día siete del actual, fue atacada la escolta del ferrocarril Interoceánico en La Cascada, por la banda de zapatistas que manda Trinidad Ruiz. Inmediatamente sal[i]ó de Cuernavaca fuerza de auxilio, logrando sorprender a los bandoleros”. (10 de diciembre).

**Figura 27. Puente de *Barranca Honda***



Vista suroriental del viaducto del *Interoceánico* conocido como Puente de *Barranca Honda*. Se localizó ahí también un paradero de bandera y un pequeño fortín para protección militar de dicha estructura de paso ferroviario. Imagen recuperada de: Google Street View. Fecha: diciembre de 2012. [Localización](#): 18°49'10.36" N, 99°06'14.99" O.

**Figura 28. Puente de *La Cuera***



Vista media del puente de *La Cuera* construido para librar el paso profundo de la barranca del mismo nombre. Se situó en los límites de los distritos de Morelos y de Jonacatepec y en el tramo comprendido entre las estaciones de *Huitchila* (que servía a la negociación del mismo nombre) y *Tenextepango*. Captura fotográfica de Agustín Martínez (ferroaficionado). S. f. [Localización](#): 18°40'15.15" N, 98°56'22.80" O.

Al correr la segunda semana de diciembre, las huestes zapatistas lograron desestabilizar aún más el orden público y, en algunos casos, rebasaron considerablemente la capacidad de acción de los cuerpos policiacos locales. El 12 de diciembre, por ejemplo, pudieron derrotar a las fuerzas de Figueroa en Ticumán e hicieron la toma de esa población y de su estación ferroviaria junto con su agente que fue pasado por las armas. Varias partidas se desperdigaron por numerosos puntos de la entidad y en esa misma fecha amenazaron a la hacienda de Calderón; a la comunidad de Texcalpan en Atlatlahucan; a la de San Ignacio en Axochiapan y a la cabecera de Tlaltizapán, de cuya estación ferrocarrilera logró escapar el empleado hacia Jojutla junto con todos los fondos que obraban en su poder pues temía que de un momento a otro fuera asaltada la oficina a su cargo.<sup>472</sup>

Con las telecomunicaciones interrumpidas entre Puebla y Puente de Ixtla desde el 17 de ese mes, las fuerzas rebeldes ya tenían presencia en el centro-oriente y en el surponiente de Morelos, así como en la parte occidental de Puebla en la que se formó una diagonal de retaguardia. La naturaleza de la campaña rebelde, apunta Pineda, transparentó el carácter de la estrategia zapatista ya que casi no hubo enfrentamientos en despoblado que revistieran una situación de embestida por parte del Gobierno y una actitud meramente defensiva del lado de los insurrectos, por el contrario, se observaba ya el perfil ofensivo de la cruzada suriana que cerró el año de 1911 con las agresiones realizadas en Tepoztlán y de Santiago Ixtepec.<sup>473</sup>

Sin dar tregua a su campaña, el brío zapatista se movilizó en los primeros días de enero de 1912 en sitios como Ecatzingo, Apapasco, Yautepec, Xochimancas, Tepoztlán (presuntamente ahí se atacó un convoy militar en *El Parque*) y el tramo de riel que iba de *Atlihuayán a Ticumán*, lugar en donde estaba acampado un contingente de 300 rebeldes.<sup>474</sup> El 3 de enero y estando ahí, los sediciosos aprovecharon para destruir el puente de *Barranca Honda* (véase: Figura 27) esto es, una importante estructura de hierro y mampostería de 48 metros de largo construido sobre un acantilado de unos 12 metros de profundidad, lo cual trastornó aún más el flujo de trenes que, más al sur, ya se encontraba suspendido entre *Jojutla* y *Puente de Ixtla* por estar amenazado ese tramo por las huestes zapatistas.<sup>475</sup> El atentado a

---

<sup>472</sup> *El Imparcial*, vol. XXXI, núm. 6464, 13/12/1911, p. 2.

<sup>473</sup> Francisco Pineda Gómez, *La revolución...*, *op. cit.*, p. 48.

<sup>474</sup> *El Correo Español*, vol. XXIII, núm. 6634, 04/01/1912, p. 4; *El Diario del Hogar*, vol. XXXI, núm. 11051, 06/01/1912, p. 1 y *La Opinión*, vol. XVI, núm. 2369, 08/01/1912, p. 1.

<sup>475</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/363-1, f. 12.

dicho viaducto fue verificado en una expedición militar y en la misma fecha por Casso López; poco después, el general encargado de las armas en Morelos tuvo información de que Zapata y sus seguidores se encontraban por las inmediaciones de Huautla, por lo que decidió emboscarlos mandando dos columnas a ese lugar, quedando él a cargo de una que salió el 9 de ese mes por el ramal ferroviario de Cuautla-Chietla y percatándose en el viaje de que los insurrectos habían quemado buena parte de los 60 metros del puente de *La Cuera* (véase: Figura 28) que se alzaba sobre una hondonada de 50 metros.<sup>476</sup>

La movilización del zapatismo manifestada en la primera quincena de enero de 1912 se aceleró de forma notable y dejó importantes victorias e incursiones en el territorio estatal que pronto causaron alarma en el Gobierno federal. El 11 de enero, por ejemplo, la revuelta suriana en número de mil efectivos pudo derrotar en la hacienda de San Carlos a las fuerzas federales ahí destacadas, y aunque los rebeldes, por otra parte, no pudieron tomar el control del surponiente de la entidad ni replegar a las fuerzas federales de ahí, lo relevante es que las filas surianas comenzaron a incursionar de forma más decidida por Tetecala y Jojutla.<sup>477</sup>

Frente a un cada vez más animado Ejército Libertador, el Gobierno de Madero trató de sofocar el levantamiento del sur con el restablecimiento de la Ley de Suspensión de Garantías. Tal como se ejecutó casi un año atrás, Madero mandó una iniciativa de proyecto que, salvo algunas enmiendas ajustadas para exterminar al zapatismo, era prácticamente una calca del escrito porfirista del 13 de marzo de 1911. De ahí que no sea gratuito señalar que, siguiendo a Espejel, Madero se propuso continuar con el proyecto político de sus antecesores (Díaz y De la Barra), abogando también por la implantación de la pequeña propiedad, por una política fiscal ventajosa para los grandes capitales y por el fomento de construcción de grandes líneas férreas para conectar zonas apartadas del país, esto por señalar algunos puntos de desarrollo nacional.<sup>478</sup> La suspensión de garantías renovada por Madero conservó buena parte del espíritu de los artículos del texto de 1911, como los destinados a proteger a las vías de comunicación (véase: p. 213). Pero, como ya se ha dicho, esta iniciativa fue pensada especialmente para eliminar el torbellino zapatista, es por eso que en el proyecto de ley del 10 de enero de 1912 —y tomando como base de apología lo que se entendía como los “fermentos anárquicos que lamentablemente prosperan en el estado de Morelos” y en sus

---

<sup>476</sup> *Ibid.*, f. 15; Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 107.

<sup>477</sup> *El Grito del Pueblo*, vol. I, núm. 150, 12/01/1912, p. 1 y *El Tiempo*, vol. XXIX, núm. 935, 09/01/1912, p. 1.

<sup>478</sup> Laura Espejel *et al.*, *Emiliano...*, *op. cit.*, p. 95.

zonas limítrofes— se redactó un agregado para hacer saber que dicha ley tenía una vigencia de cuatro meses, quedando circunscrita su aplicación a los estados de Morelos y Guerrero, así como a los distritos de Acatlán, Matamoros Izúcar, Atlixco, Cholula y Huejotzingo del estado de Puebla, y a los de Chalco y Tenancingo del Estado de México.<sup>479</sup>

Una semana después, el 18 de enero, fue aprobada por la Cámara de Diputados la Ley de Suspensión de Garantías Individuales de Madero, no sin antes aplicarle algunas reformas que resultaron de una amplia discusión legislativa. De tal suerte se modificó el sentido del artículo tercero en cuanto a la pena de muerte y en su lugar se dejó un castigo de cinco a doce años de prisión contra todo aquél que infringiera el contenido del artículo segundo, es decir, el de las vías de comunicación. Con el afán de ampliar el radio de acción de la ley, se modificó el alcance territorial del décimo artículo y se incluyó en el mismo al estado de Tlaxcala, así como a los distritos poblanos de Chiautla y de Tepeji, y también a los mexiquenses de Sultepec, Temascaltepec, Tenango y de Lerma,<sup>480</sup> cuya integración espacial coincidió con los recorridos de vía de la línea meridional del *Central*, con el del *San Rafael-Atlixco* y con buena parte de la ruta del *Interoceánico* la cual, el 25 de enero, solicitó al Gobierno federal una mayor protección para sus rieles, toda vez que estaban siendo duramente golpeados por los rebeldes (véase: Mapa 22).

Aunque se hizo pública la cancelación de la pena capital en el proyecto final, todo parece indicar que la misma quedó intacta y fue igualmente aplicada contra los disturbios clasificados por la ley. Como lo hace notar Pineda Gómez, por lo menos unas diez personas fueron ejecutadas en la capital morelense y dos más padecieron la misma condena sin tener confirmación de su plena adscripción con el zapatismo. Una tercera víctima, hacia mediados de febrero, se acusaba formalmente en acta de ejecución como un soldado zapatista que participó en el asalto de un tren que circulaba entre las estaciones de *Nepantla* y de *La Cascada*. En el evento, los federales dijeron haber sorprendido a Camilo Villegas, oriundo de Dolores Hidalgo, Guanajuato, junto con otro vecino de Atlatlahucan, al violentar la puerta de la oficina de la estación morelense poco después de haber consumado el antes dicho asalto al tren. El móvil del delito y causa de ejecución fue el hurto de dos latas de bacalao.<sup>481</sup>

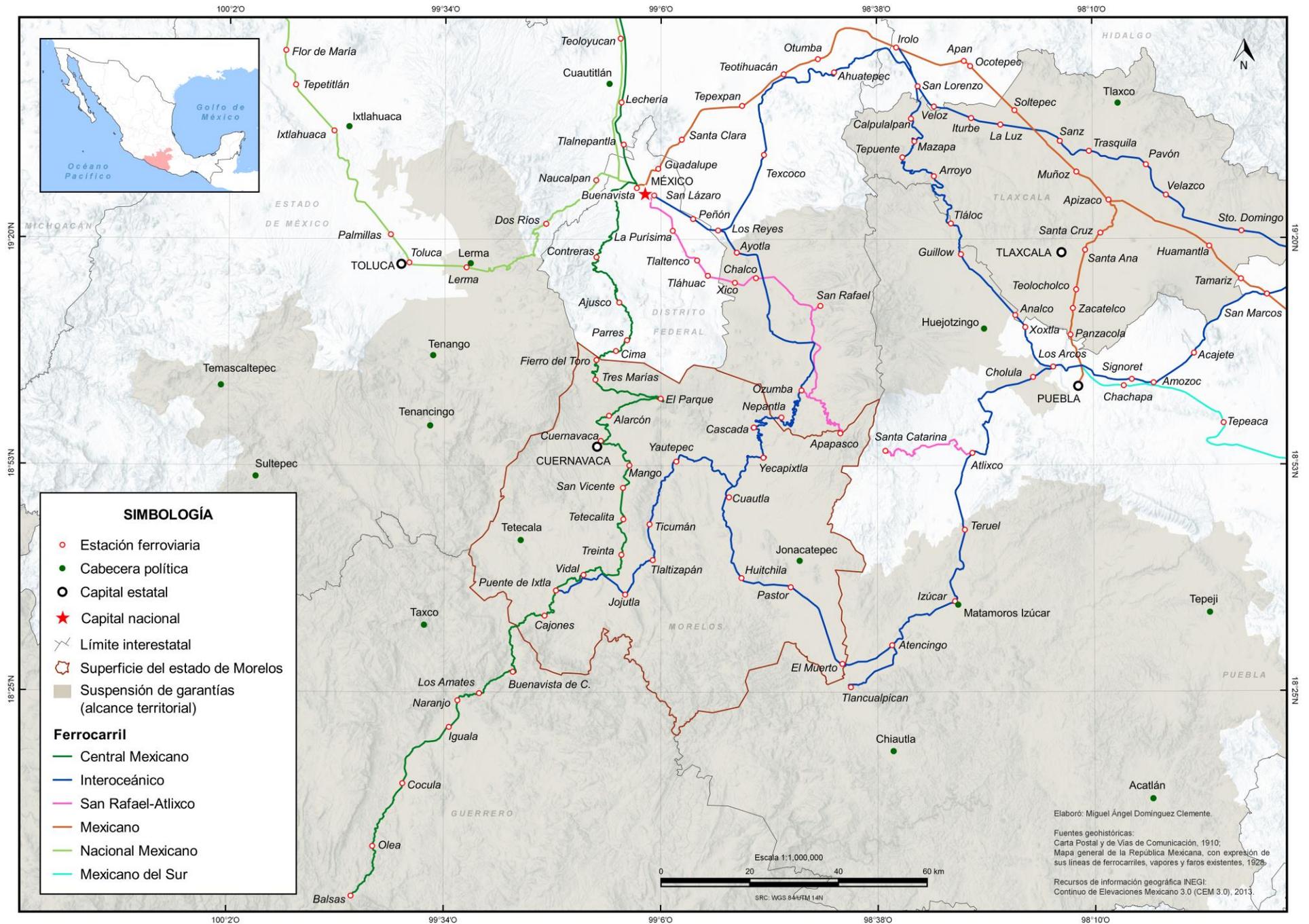
---

<sup>479</sup> *El Tiempo*, vol. XXIX, núm. 9361, 11/01/1912, p. 1.

<sup>480</sup> *Ibid.*, núm. 9369, 19/01/1912, p. 1.

<sup>481</sup> Francisco Pineda Gómez, *La revolución...*, *op. cit.*, pp. 68-69.

Mapa 22. El centro-sur ferroviario frente a la suspensión de garantías de 1912



Los actos de violencia previstos en esa ley contra las vías de comunicación no fueron sólo una preocupación del Gobierno, naturalmente, también constituyeron un asunto de interés general que exasperaba a sectores conservadores y progresistas de la opinión pública y de la sociedad. Felipe Ávila señala que buena parte de las clases urbanas del centro-sur del país rechazaban los métodos violentos para solventar las demandas sociales agrarias de los del sur. Las voladuras y descarrilamientos de trenes, en tal sentido, provocaron el disgusto de las clases medias y de intelectuales que anteriormente vieron con simpatía las causas zapatistas; una aversión que, vale la pena reiterarlo, fue alimentada por la prensa nacional que creó una imagen estigmatizada del zapatismo sobre la base exagerada de un personaje “que ponía en riesgo a la civilización y al país”.<sup>482</sup>

Tal vez impulsado por un apremio de reivindicación de su lucha como una revuelta radical pero de común entendimiento fue que Zapata, en parte, se propuso organizar con algo de tacto y urbanidad los esfuerzos de la sublevación del sur. En este sentido y para el caso del componente ferroviario, el jefe suriano se permitió manifestar públicamente el 12 de enero que, dado el curso de los acontecimientos, los trenes sólo correrían en el estado de Morelos hasta el día 15 del mismo mes. El aviso de suspensión de tráfico lo dio a conocer Otilio Montaña quien, por su parte, afirmó que los zapatistas no cometían esas “infamias” que les achacaban en la prensa nacional, los autores de tales desmanes, sentenció el profesor Montaña, eran bandoleros que se cubrían con el manto del zapatismo, tal como lo hacían los soldados de Ambrosio Figueroa,<sup>483</sup> cuyas funciones como gobernador de Morelos, por cierto, terminaron el 17 de enero al ser aceptada su renuncia al puesto para hacerse cargo del hostigamiento de zapatistas en Guerrero, quedando en su lugar el maderista neoleonés, Francisco Naranjo.

En cierta medida, y con la base de una apretada observación, se puede sugerir que la integridad tanto de pasajeros como trabajadores del riel estaba en las mirillas zapatistas pero no en calidad de trofeos de guerra, sino como un factor de consideración en el desahogo de las operaciones locales sobre rieles que sí tenían como blanco el ataque a federales. Una

---

<sup>482</sup> Felipe Ávila Espinoza, “Los conflictos internos en el zapatismo”, en Felipe Ávila (coord.), *El zapatismo*, en Horacio Crespo (dir.), *Historia...*, op. cit., t. VII, p. 332.

<sup>483</sup> *La Opinión*, vol. XVI, núm. 2373, 12/01/1912, p. 2. Curiosamente, en esta misma publicación se informa en primera plana que “el gran puente de Ixtla [fue] destruido por zapatistas”. La nota, sin embargo, parece ser ambigua y tendenciosa ya que ubica a esa estructura en los límites entre el estado de Morelos y Matamoros, es decir, en el distrito poblano en el que se encuentra parte del puente de *El Muerto*.

muestra ilustrativa de ello se observa en un par de telegramas dirigidos el 15 de enero al Gerente general del *Interoceánico* por parte de S. R. Kelly, superintendente de la División de Puebla, y a propósito de los disturbios sucedidos en Ticumán:

“Puebla - 1-15-912.- Se acaba de recibir el siguiente mensaje del Conductor Aguilar del tren no. 21, que se encuentra en Yautepec: “En el kilómetro C-155, nos detuvo el cabo Marcelino Rodríguez que venía con su armón, para notificarnos terminantemente de parte de los zapatistas que se encuentran en Ticumán, que no siguiéramos adelante pues de lo contrario no responderían de nuestras vidas. Regresé a [Yautepec] y estoy en espera de sus órdenes.” Detendré el tren no. 21 en Yautepec esta noche y moveré de allí el no. 22 en la mañana. Kelly” [...].

“Puebla.- 1-15-912.- El tren no. 22 fue detenido en Ticumán por los zapatistas. Recorrieron los carros sin llevarse nada, pidiendo sólo cinco pesos al Auditor. Manifestaron que no molestarían a los pasajeros, siempre que no se transportaran tropas. El conductor Fuentes telegrafía de Jojutla que fue detenido por los zapatistas en Ticumán y le notificaron que si intentaba regresar a Cuautla le costaría la vida a todos los empleados. Hay cerca de 500 zapatistas en Ticumán y el Conductor Fuentes pide instrucciones sobre si regresa a Cuautla. Kelly”.<sup>484</sup>

En el avance de la segunda mitad de enero y entrada la vigencia de la suspensión de garantías los hostigamientos a la red ferroviaria fueron cosa común que habitualmente se vigiló con el lente de la especulación. Por ejemplo, con respecto al sur de Cuernavaca se habló de ataques a la hacienda de San Vicente y anexas, así como de sus paraderos, sin embargo, lo que sucedió fue que se creó una falsa alarma sobre el cierre de la estación de *Chiconcuac* —antes *Sollano*— que, en realidad, ya de tiempo atrás se encontraba clausurada; en tanto, la estación de *San Vicente* se encontraba en funciones normales y no había sido devastada como se comentó en algunas notas periodísticas. Por el contrario, un poco más al sur, en *Tetecalita*, un convoy militar con tropas de infantería sí fue asaltado y tiroteado por bandos presuntamente zapatistas; incluso el mismo tren que abordó Figueroa, después de presentar su renuncia en México, fue hostigado sin éxito por una minúscula partida de supuestos zapatistas que actuaba entre las estaciones de *Tres Marías* y de *El Parque*.<sup>485</sup>

---

<sup>484</sup> AGN, SCOP, FFCC, 9/363-1, f. 29.

<sup>485</sup> *El Mañana*, vol. IV, núm. 62, 16/01/1912, p. 2; *El País*, vol. XIV, núm. 3803, 19/01/1912, pp. 1-2.

Para finales de enero, el amago insurgente se dejó sentir en Tetecala, en la hacienda de Cocoyotla, en Jojutla, en Tehuixtla y en *Fierro del Toro*, cuya oficina fue asaltada con singular estupro. Pero fue en el norte del estado en donde, con celeridad, el acoso rebelde se fue cerrando sobre la capital morelense dejando una estela de violencia que particularmente se recargó en el pueblo de Santa María, toda vez que ahí las columnas naranjistas se batieron no pocas veces con los revolucionarios comandados por Genovevo de la O. Para entonces y dado el clima de incertidumbre predominante en toda la entidad, las comunicaciones guardaron un estado de intermitencia y hasta de interrupción,<sup>486</sup> ello coincidió con la remoción de Casso López y con la designación de Juvencio Robles como jefe de armas del estado de Morelos y quien, en lo sucesivo, emprendería una cruel campaña para aniquilar el espíritu revolucionario del sur.

El estado del orden público así agitado incidió en las labores agrícolas regionales. Para inicios de febrero y estando a la vuelta el advenimiento de la zafra, en la opinión pública y empresarial se reconoció la gravedad del problema azucarero en virtud de la falta de brazos para sostener dicha faena de temporada. Entre los factores que menoscabaron este periodo de trabajo agrícola se cuentan al movimiento de personas que huían del estado, a las gentes que definitivamente desistieron de trabajar en el campo dadas las amenazas de hurto por parte de la insurgencia y, en especial, a una buena parte de la población que se unió a la sedición,<sup>487</sup> la cual ya tenía presencia en numerosos puntos de la entidad y en la capital estatal.

En los primeros días de febrero se tuvieron noticias de que un convoy del *Central* que desde Cuernavaca iba hacia la ciudad de México fue destrozado por balas zapatistas en algún punto boscoso de los Altos de Morelos, dejando como resultado la lesión craneal de un capitán primero que iba a bordo. Simultáneamente se notificó que varios zapatistas asaltaron consecutivamente los trenes de carga que llevaban mercancías a Cuernavaca y que estaban próximos a la capital; después de someter a los trabajadores del riel, aquellos procedieron a volcar los carros asaltados y a movilizar los artículos robados valiéndose de una partida de mulas. La gravedad de la situación sumada al éxodo de familias y al cierre de comercios motivó a la empresa ferrocarrilera nacional a suspender el tráfico hacia la capital morelense por unos días. Poco después, el 2 de febrero, se informó que los rebeldes atacaron un tren de

---

<sup>486</sup> *El País*, vol. XIV, núm. 3813, 29/01/1912, p. 1.

<sup>487</sup> *El Heraldo Agrícola*, vol. XII, núm. 2, 01/02/1912, p. 2.

ambulancias que procedía de la capital y que una partida de unos 500 zapatistas ya hostigaba el tramo de riel de *Ramón y Alarcón* —esto es, entre los pueblos de Chamilpa, Ocoatepec y Ahuatepec— logrando consumir en esos días el ataque a un tren militar. Asimismo, se dijo que casi todas las comunicaciones telegráficas y telefónicas de jurisdicción estatal estaban interrumpidas ya que sus cables fueron cortados por los zapatistas quienes, es cierto, ya hacían acto de presencia en Jojutla, Mazatepec, Alpuyeca y Atlacholoaya.<sup>488</sup>

No tardó mucho en reestablecerse la marcha de trenes en Cuernavaca por orden de la nacional ferrocarrilera cuando, por esos días, Genovevo de la O y otros jefes revolucionarios, que reforzaron la rebelión en Santa María, publicaron un aviso en el que se notificaba a la opinión en general que desde el día 6 de febrero se comenzarían a volar los trenes que entraran a la entidad, es decir, en la misma fecha en que se reanudó el ataque contra la capital estatal. El punto álgido del asedio de Cuernavaca se dio el día 9, cuando los federales penetraron el pueblo de Santa María, base de los rebeldes, sólo para incendiarlo y después retirarse, perpetrándose así, según la concepción de los zapatistas, una clara violación de todas las reglas de guerra que dejó como víctima mortal a la joven hija de Genovevo de la O. Después de que los federales evacuaran el pueblo de Santa María, los zapatistas se reorganizaron en la zona y volvieron al campo de batalla organizando operaciones contra el frente federal que habrían de durar más de un mes.<sup>489</sup>

En el curso de esas semanas se hizo patente un recrudecimiento en las acciones de batalla de ambos bandos, las cuales se hicieron sentir tanto en los rieles como en el ánimo de la población. Sólo por mencionar algunos ejemplos de ello se cuentan: los abatimientos de zapatistas y la descomposición de sus cadáveres a nivel de camino; los frecuentes éxodos de familias; la quema de pueblos, edificios públicos y de cañaverales; los diversos descarrilamientos ejecutados en los dos sistemas de los *Nacionales* y que no dejaron de ser redundantes en *Tres Marías* (véase: Figura 29); el hostigamiento habitual de la línea de *El Balsas*; el detenimiento y asalto de trenes en el *Interoceánico*, así como el empleo de postes de telégrafo para el ahorcamiento de campesinos y sublevados que ahí quedaban exhibidos. Estos fueron, en lo general, los elementos de violencia que ya estaban integrados en el paisaje agrario, urbano e industrial del Morelos revolucionario de inicios de 1912.

---

<sup>488</sup> *El País*, vol. XIV, núm. 3816, 01/02/1912, p. 1 y núm. 3818, 03/02/1912, pp. 1 y 6.

<sup>489</sup> *Ibid.*, núm. 3812, 07/02/1912, p. 8 y John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 133.

**Figura 29. Tren descarrilado por zapatistas en *Tres Marías***



Vagones de un convoy precipitados hacia un barranco. A juicio de algunos autores, la imagen corresponde a un descarrilamiento de 1913 efectuado por zapatistas cerca de Tres Marías y en detrimento de escoltas federales. Cfr. Beatriz Urías *et al.*, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 108 y Emma Yanes Rizo, *Los días del vapor*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1994, p. 91. Imagen recuperada de: FN-INAH, Colección Archivo Casasola, MID 77\_20140827-134500:825791. Fecha: 1915 (ed.). S. l.

El paisaje así percibido no se debe más a los zapatistas que al general de brigada Juvencio Robles, quien, sin perder demasiado tiempo, emprendió una cruzada letal en contra de la insurgencia y a expensas de la población civil. Desde el 10 de febrero, el nuevo jefe de armas en Morelos impuso en el estado una política de “recolonización”, la cual consistía básicamente en una “guerra indefinida” en la que primero se desalojaba a la gente pacífica de sus lugares de asentamiento para reconcentrarla después en los lugares que estaban resguardados por la vigilancia federal. De esta manera, las columnas volantes podían actuar con mayor facilidad en el campo de batalla y a la vera de los rieles para tratar en calidad de “hostiles” a todos aquellos que se encontraran en el camino, incluidos rebeldes y gente del común por igual. En el fondo, la estrategia se presentaba como una campaña de “purga” zapatista —por no decir que de terrorismo— en la que el incendio deliberado de poblados para lograr su evacuación figuró como una condición primaria y obligada en la estrategia de Robles.<sup>490</sup>

---

<sup>490</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 135.

Mientras que en Guerrero los rebeldes avanzaban a paso más o menos constante y volaban un puente de la línea *El Balsas* situado entre las estaciones de *Los Amates* y *Naranja* del tramo de Iguala, en Morelos el poder de Robles y de las fuerzas del Gobierno se hizo sentir a lo largo de febrero con el abatimiento de zapatistas en El Higuierón y Oacalco; el hostigamiento hecho sobre Santa María y Jojutla; el fusilamiento sumario de 18 presuntos zapatistas cerca de la hacienda de San Carlos y con la quema de las poblaciones de San Rafael, Ticumán Coajomulco, Ocotepéc y de Ayala.<sup>491</sup> Por su parte, varios simpatizantes civiles del Ejército Libertador amenazaban con volar los trenes entrantes en Yautepec en represalia por la ejecución sumaria de efectivos zapatistas; los insurrectos, en tanto, levantaron la vía entre *El Parque* y *Alarcón*; descarrilaron un convoy en el tramo que iba de *San Vicente* a *Tetecalita*; quemaron los cañaverales de Chiconcuac y atacaron un tren de *El Balsas* a la altura del km 135, entre *Mango* y *San Vicente*.<sup>492</sup>

El panorama se tornó más adverso para el Gobierno maderista cuando a finales de marzo e inicios de abril se tuvieron noticias del levantamiento oroquista y de sus avances obtenidos en el norte del país, lo cual obligó a un buen número de tropas federales a retirarse hacia el Distrito Federal para que de ahí marcharan hasta Chihuahua, abriéndose así el radio territorial de acción en beneficio de los rebeldes del sur quienes intensificaron sus ataques frente a un Juvencio Robles que, desprovisto de tropas, se vio obligado a defender solamente a las principales ciudades. Los choques así desplegados entre ambos bandos, con sus respectivos matices, fueron moviendo la balanza en favor de los zapatistas, es por ello por lo que en la opinión pública —y aun tomando en cuenta los márgenes legales de hostilidad ostentados por los federales— ya no se consideraba al movimiento del sur como “aquella poquita cosa” subestimada por Madero.<sup>493</sup>

En efecto, desde el 24 de marzo de 1912 la prensa maderista admitió que el zapatismo constituía para el Gobierno un rival de peligro que se apoyaba con el actuar de unos seis mil efectivos surianos organizados —advierte Pineda— bajo una lógica militar de concentración, ataque, abastecimiento, retiro de tropa, reconcentración, restablecimiento de ataque e

---

<sup>491</sup> *La Patria*, vol. XXXVI, núm. 11082, 09/02/1911, p. 1; *El Tiempo*, vol. XXX, núm. 940, 09/02/1911, p. 6 y *El Tiempo*, vol. XXIX, núm. 9395, 14/02/1912, p. 1. Sobre los fusilados, Magaña menciona que fueron 14 vecinos los ejecutados y achacados como zapatistas. Gildardo Magaña, *Emiliano...*, op. cit., t. 2, p. 194.

<sup>492</sup> *La Opinión*, vol. XVI, núm. 2407, 16/02/1912, p. 2; *El País*, vol. XIV, núm. 3824, 19/02/1912, p. 1; *El Tiempo*, vol. XXIX, núm. 9406, 25/02/1912, p. 2;

<sup>493</sup> *El País*, vol. XIV, núm. 3825, 20/02/1912, p. 1.

incremento en número de elementos. En esa época, las operaciones zapatistas se desenvolvían sobre una línea en forma de arco de frontera tirada hacia los valles de México y de Puebla con respecto a la extensión de la misma curva comprendida entre los Altos de Morelos y hasta la falda meridional del Popocatepetl cercana a Atlixco. Sobre dicha disposición de vanguardia las acciones revolucionarias se ordenaron reconociendo a Genovevo de la O como el encargado de Huitzilac; Amador Salazar vigiló el frente de Yautepec; Felipe Neri quedó en la zona de Tepoztlán; Otilio Montaña y José Trinidad Ruiz operaron por el rumbo de Nepantla, Jumiltepec y Ecatzingo; en tanto, Francisco Mendoza, Felipe Vaquero y Ladislao Franco se hicieron responsables de los combates desde Acatzingo hasta Atlixco, Puebla. De tal suerte, el Ejército Libertador pudo asegurar una línea que resguardaba las tres entradas ferroviarias a la zona zapatista —las del *Interoceánico* por Atlatlahucan y Axochiapan desde México y Puebla, respectivamente, así como la de *El Balsas* por Huitzilac desde la capital nacional— y con ello pudieron interrumpir las comunicaciones terrestres, así como retrasar y también desgastar el flujo de las misiones de refuerzo y de aprovisionamiento por tren del bando federal enemigo.<sup>494</sup>

Sin embargo, y siendo el ataque a las vías férreas y de telecomunicación un recurso táctico de gran importancia para las falanges zapatistas, Ávila Espinoza no deja de recordar que aunque los objetivos de los rebeldes eran los trenes militares, en ocasiones también hostilizaron convoyes de civiles, ocasionando con ello la molestia y el rechazo de la opinión pública capitalina la cual, ante tales actos de violencia, observaba la pérdida de vidas civiles a manos de los insurgentes prácticamente como un acto de “terrorismo”.<sup>495</sup>

El 30 de marzo —sirva el caso para ilustrar parcialmente lo anterior— se notificó que el tren que iba de México a Cuernavaca fue atacado por unos 150 zapatistas en el km 83, cerca de *Tres Marías*. Para tal efecto, los rebeldes colocaron dos rocas grandes en medio de los rieles logrando su propósito de obligar la detención del tren, cuyo maquinista fue baleado por la espalda. Después de protagonizada una fuerte escaramuza entre insurrectos y federales, los usuarios civiles del convoy fueron despojados de sus pertenencias y, al final, el acto dejó como saldo unos 39 fallecidos del tren, incluidos federales, pasajeros y un joven estudiante de 18 años, en tanto, unos 30 zapatistas perdieron la vida. Dados los acontecimientos, de

---

<sup>494</sup> Francisco Pineda Gómez, *La revolución...*, op. cit., pp. 50-51.

<sup>495</sup> Felipe Ávila Espinoza, “Causas y orígenes del zapatismo”, en Felipe Ávila (coord.), *El zapatismo*, en Horacio Crespo (dir.), *Historia...*, op. cit., t. VII, p. 109.

inmediato se despachó de los federales requeridos para vigilar la vía México-Cuernavaca, y aunque se rumoró que las corridas de trenes estarían suspendidas, las mismas se reactivaron sólo para la comunicación terrestre de ambas capitales y por demanda colectiva, no así el tramo de Cuernavaca-Balsas que fue desactivado.<sup>496</sup> En buena medida, ese episodio ilustra nuevamente las inconveniencias a la vez que las insistencias gubernamentales de compaginar carros civiles con el transporte de elementos federales. De acuerdo con Magaña, ese atentado fue secuela de los oídos sordos prestados a las advertencias de Zapata, quien giró una disposición que fue ampliamente difundida para notificar que los trenes en que no viajaran tropas federales tendrían asegurado el libre tránsito, no así los escoltados ya que sufrirían inevitablemente el ataque. De tal suerte, los rebeldes asumieron que tanto los vecinos pacíficos como las autoridades competentes estaban al tanto del riesgo de emprender viajes en trenes custodiados. Para paliar la situación, el 5 de abril se refrendó el restablecimiento del tráfico ferroviario entre las ciudades de México y Cuernavaca, esto con la condición de que los trenes corrieran sin escolta,<sup>497</sup> pero poco duró esta orden y consideración de tráfico.

En esa primera quincena de abril y a la par de sus acciones de ocupación de algunas plazas políticas morelenses los zapatistas no dejaron de hostilizar el flujo de trenes y la infraestructura ferroviaria. El ambiente de inseguridad así percibido propició que los residentes de Cuernavaca se aglomerasen el 4 de abril en la estación ferrocarrilera de la ciudad para huir hacia la capital metropolitana. Una de esas corridas de éxodo y pánico fue amenazada en el km 93, antes de llegar a *El Parque*, esto por el incendio provocado en el edificio de esa estación que se propagó a unos furgones contiguos y que ya había carbonizado varios durmientes de la vía. La altura de las llamas alarmó al pasaje y al ingeniero de máquinas quien decidió, en lugar de hacer retroceder la locomotora, subir la velocidad para atravesar la cortina de humo y fuego para huir a unos 100 km por hora del siniestro ahí provocado por los zapatistas. Al llegar al paradero de *Ajusco*, el conductor fue notificado por telegrama, e informó del mismo asunto a los pasajeros, de que la estación de *Eslava* había sido ocupada por 400 zapatistas que estaban en espera de ese tren. Al enterarse de la situación, varios usuarios se resignaron a seguir el viaje y los más decidieron descender del convoy para seguir su marcha por el camino de Tlalpan, no así la escolta de 58 federales que iba a

---

<sup>496</sup> *The Mexican Herald*, vol. XXXIII, núm. 362, 31/03/1912, p. 1 y *El Diario*, vol. I, núm. 1474, 01/04/1912, p. 3.

<sup>497</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, t. 2, p. 228.

bordo y que más adelante enfrentó a las fuerzas sublevadas en un tiroteo que duró varias horas, lo que provocó el repliegue de los zapatistas y la llegada morosa del tren estimada en 14 horas de viaje. Los incidentes ocasionaron que de nuevo se suspendiera el despacho de trenes entre ambas capitales por causa del amago rebelde que, además, ya tenía saqueada e incendiada la estación de *San Vicente*, así como también destruido el puente de La Cuera.<sup>498</sup>

El caos así articulado con las campañas surianas de ocupación y el gradual abandono de poblados abrió otro espacio para el pillaje cuyos practicantes, aprovechando el clima de desconcierto, bien podrían hacerse pasar por zapatistas o bien, cómodamente podrían ser así identificados por la prensa. Con buena probabilidad, ello se ilustra con el ataque del 12 de abril ejecutado en *Treinta*, en donde fue asaltado un convoy de pasajeros y cuya formación sufrió del desenganche de la máquina. En el acto, los asaltantes soltaron el freno de la locomotora para provocar que la misma saliera disparada por la vía; la máquina, al no poder seguir por el camino que iba en ascenso, comenzó a recular, pero su retroceso a los carros de pasajeros fue impedido por unos fogoneros que lograron parar el garrote después de subir a ella.<sup>499</sup> Unas semanas antes, una detención de trenes en los Frailes, Puebla fue objeto de especulación que falsamente se achacó al zapatismo. Al parecer, un convoy de pasajeros que salía de la capital poblana con destino a Cuautla se desvió a México pero no por el acoso suriano, sino por saberse que un tren de carga estaba siendo saqueado en aquel punto por mecaperos de Atlixco que se estaban apoderando de mantas y cargas de azúcar.<sup>500</sup>

Hacia el 9 de abril, y mientras que en Puebla se apresuraba la reparación de vías que no estaban bajo el influjo del zapatismo, en la línea de *El Balsas* se comenzaron a organizar algunas corridas de trenes allende del sur de Cuernavaca sobre un camino que, pese a los esfuerzos por hacer reparaciones provisionales de riel y en puentes, todavía no quedaba rehabilitado del todo y que, por señalar un caso, accidentalmente provocó el descarrilamiento de un convoy de carga a la altura de *Mango* que obligó a otro tren de pasajeros a regresar a Cuernavaca, aunque también se rumoró que se trató de un complot revolucionario.<sup>501</sup>

---

<sup>498</sup> *El Imparcial*, vol. XXXII, núm. 6577, 04/04/1912, p. 1 y 6.

<sup>499</sup> *El Grito del Pueblo*, vol. I, núm. 244, 14/04/1912, p. 1. La nota en primera plana y a título inquisitorial de “Un plan diabólico de Emiliano Zapata. Una máquina loca iba a encontrar un tren de pasajeros. Fueron salvados milagrosamente de la catástrofe”.

<sup>500</sup> *El Imparcial*, vol. XXXII, núm. 6538, 25/02/1912, p. 6. Sobre los primeros informes del movimiento de ese contingente de pasajeros, la nota acredita que “fue inexacto que estuvieran en poder de los zapatistas”.

<sup>501</sup> *El Tiempo*, vol. XXIX, núm. 9452, 11/04/1912, p. 4, Boletín Oficial expedido por el gobernador Francisco Naranjo, y *El Diario*, vol. I, núm. 1485, 12/04/1912, pp. 4 y 6.

La situación en la zona de frontera entre México y Cuernavaca era sintomática de los esfuerzos revolucionarios concentrados entre Huitzilac, el pueblo de Santa María y la capital estatal, aunque no por ello se desincentivó el movimiento en el oriente morelense y en lado occidental poblano del *Interoceánico*. El 6 de abril, por ejemplo, una partida zapatista atacó la hacienda de Atencingo y a ello siguió en el día posterior el combate que protagonizaron con un destacamento federal en la estación de *Teruel*. Unos días más tarde, el 17 de ese mes, José Trinidad Ruiz se encargó de ocupar el poblado de Atlatlahucan y al día siguiente, organizó un tiroteo sobre un tren de pasajeros que por ahí corría desde *Cascada*, provocándose así un desplazamiento de los refuerzos desde Yecapixtla para replegar a los zapatistas que, en efecto, desalojaron la plaza, no sin antes echar abajo los hilos telegráficos e incendiar varios puentes de la zona.<sup>502</sup>

Los asaltos a trenes de pasajeros y de carga, ya se ha señalado, sirvieron en cierta medida para sostener algunos de los gastos de guerra del Ejército Libertador; ello implicó, naturalmente, que los constantes asedios realizados en los Altos de Morelos no dejaran de trastornar los tiempos de los viajes por ferrocarril y la seguridad no sólo de los usuarios, también la de maquinistas y demás empleados del riel. El 13 de abril y de cara al ataque rebelde efectuado sobre Huitzilac, un convoy ordinario de pasajeros que se dirigía a la capital metropolitana pudo escapar del hostigamiento de una gruesa partida de zapatistas plantada en un cerro situado en las cercanías de *Fierro del Toro*, esto gracias a la pericia del maquinista quien advirtió la estrategia de cercamiento del tren y que, en lugar de hacerla retroceder, decidió impregnar de mayor velocidad a la locomotora para librar con éxito el ataque perpetrado en el lugar. A este respecto, se dio a conocer que:

Los empleados, tanto conductores, auditores, maquinistas y garroteros que prestan sus servicios en la línea de Cuernavaca a [México] se quejan, y con razón, de que todos los días hacen el mismo viaje, o sea, que salen por la mañana en el tren que sale de [México] para Cuernavaca y regresan por la tarde, cruzando, por consiguiente, dos veces la línea peligrosa, temiendo, por lo tanto, por sus vidas, que se ven amenazadas dos veces al día, porque los zapatistas han manifestado [...] que tienen que matar a todos los empleados que prestan sus servicios en la mencionada línea.<sup>503</sup>

---

<sup>502</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, op. cit., p. 110.

<sup>503</sup> *El País*, vol. XIV, núm. 3879, 14/04/1912, p. 2.

Las experiencias de maquinistas y también de pasajeros —quienes a su llegada a México participaban de viva voz sus impresiones sobre la situación prevaleciente en la línea de Cuernavaca a los reporteros de la prensa que estaban plantados en las estaciones capitalinas— evidenciaron el hecho de que era prácticamente imposible viajar sin contratiempos entre México y Cuernavaca. El 16 de abril, y después de haber saqueado e incendiado el edificio de *Tres Marías*, los zapatistas dejaron programado un golpe de vía que tenía como blanco un convoy de pasajeros girado conforme a horario pero que, por un despacho anticipado de un batallón de zapadores destinado a reforzar la lucha en Huitzilac, afectó primero el paso de ese tren militar. El percance ocurrió en el km 72, entre *Fierro del Toro* y *Tres Marías*. Al llegar a ese punto, el convoy de federales sufrió una sacudida por encontrarse levantados los rieles y la locomotora quedó volcada sin poder detonar una lata de dinamita de unos 10 kg que los rebeldes habían colocado ahí y quienes, por cierto, no se encontraban en el sitio.<sup>504</sup>

Antes de finalizar abril parecía que la lucha zapatista marchaba a paso firme en cuanto a batallas libradas, hostigamiento ferroviario y también en lo que se refería al tema agrario. A tal respecto, el 30 de abril de 1912 se reunieron los jefes de la Junta Revolucionaria de Morelos y firmaron la primera restitución de tierras en favor de la localidad poblana de Ixcamilpa, esto de conformidad a lo observado en el texto de Ayala y ordenando que sus vecinos entraran en posesión inmediata de tierras, montes y aguas que, de acuerdo a la consigna insurgente, “les han pertenecido desde tiempo virreinal de Nueva España”.<sup>505</sup> Para fines del primer cuatrimestre de 1912 los zapatistas ya habían trastocado las fibras organizativas del servicio e infraestructura ferroviarios y también avanzaron en la toma de poblaciones, sin embargo, su esfuerzos acumulados lejos estaban todavía de reportarles un triunfo decisivo para su causa y para sus propósitos de ostentar el mando del estado.

Siguiendo a Womack, si bien es verdad que los zapatistas lograron ocupar algunas poblaciones importantes, no es menos cierto el hecho de que no pudieron mantener un control local sobre las plazas conquistadas ya que no pasaba tanto tiempo para que los federales volvieran a reocupar tales lugares. Al iniciar el mes de mayo se puso en evidencia un primer fracaso que no derrota del zapatismo ambientado por: la falta de parque y armamento; el emprendimiento de unas extrañas e infructuosas expediciones llevadas más allá de los límites

---

<sup>504</sup> *El País*, vol. XIV, núm. 3882, 17/04/1912, p. 1 y 3.

<sup>505</sup> Documento expedido a título de “Primera restitución de tierras en el área zapatista”. Una reproducción del mismo en Laura Espejel *et al.*, *Emiliano...*, *op. cit.*, p. 184.

de Morelos; el aviso epistolar de Zapata sobre un ataque inminente sobre la ciudad de México que nunca se ejecutó y, no menos importante, un adelgazamiento de fuerzas ocasionado por la salida de varios soldados rebeldes que, ante la llegada de la temporada de lluvias, se retiraron a sus lugares de origen para comenzar a trabajar la tierra. No fue extraño entonces que, de mayo a junio y a la luz de este trance del zapatismo, los trenes corrieran nuevamente con relativa normalidad y conforme a horario de los *Nacionales*, pero ello no implicó que los rebeldes dejaran de realizar algunos ataques dispersos al pasaje e inventario ferroviarios.<sup>506</sup>

Después de que una partida rebelde librara un reñido combate con los federales en *Tres Marías* el 1 de mayo, otro contingente de menos de 40 zapatistas fue cortado en sus aspiraciones de asedio de la misma estación hacia mediados de ese mes, esto por intervención de una falange rural que los interceptó en el poblado de Coajomulco y que después fue apoyada por las guarniciones de *Alarcón*, de *El Parque* y por unos 200 federales. Unos días después se ordenó una breve suspensión del tráfico en ese tramo, anulándose la misma el 26 de mayo y con lo cual se abrió el paso a un tren de pasajeros que iba escoltado por federales y que retrocedió de nuevo a la ciudad de México por sufrir un tiroteo en *Tres Marías*.<sup>507</sup> En la última semana de mayo se produjo un ataque en *El Muerto* que no fue favorable para los zapatistas que ahí operaban; los de Yautepec, por su parte, desaparecieron momentáneamente de escena y dejaron de afectar la marcha de trenes desde esa cabecera política hasta Cuautla y México, y lo contrario ocurrió en el ramal de Atencingo que sufría de algunas depredaciones efectuadas por los rebeldes de la zona.<sup>508</sup>

Los viajes del 2 de junio se notificaban sin novedad en la zona suriana y con la certeza de que los rebeldes no acechaban el tramo de México-Tres Marías; sin embargo, y por precaución de la gerencia de los *Nacionales*, aún no se reestablecía del todo el tráfico desde ese último punto hasta Cuernavaca, cuya vía y la que seguía más al sur hasta *El Balsas* ya se encontraba en buenas condiciones pero sin circulación de trenes por estar pendiente el despacho de una guarnición federal apostada a lo largo del riel.<sup>509</sup> Antes de terminar la primera semana de junio, se informó que las fuerzas de Juvencio Robles fueron remitidas a

---

<sup>506</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, pp. 139-140.

<sup>507</sup> *La Patria*, vol. XXXVI, núm. 11099, 1/05/1912, p. 1; *El País*, vol. XIV, núm. 3912, 17/05/1912, p. 1 y núm. 3922, 27/05/1912, p. 1

<sup>508</sup> *El País*, vol. XIV, núm. 3918, 23/05/1912, p. 5; núm. 3494, 31/05/1912, p. 8 y *El Diario*, vol. I, núm. 1531, 28/05/1912, p. 4.

<sup>509</sup> *El Diario*, vol. I, núm. 1537, 03/06/1912, pp. 1 y 4, núm. 1538, 04/06/1912, p. 4

la zona de *Tres Mariás* para proteger el paso de convoyes, y con la misma intención se aseguró el ramal de Cuautla-Atencingo para reactivar el tráfico ferrocarrilero que estaba medianamente impedido por unas pequeñas descomposturas que los zapatistas infligieron al paso de *El Muerto* pero que ya estaba siendo atendido por un tren y cuadrilla de reparaciones hasta ahí mandado por la nacional ferroviaria.<sup>510</sup>

El 12 de junio se tenía la impresión de que la situación había mejorado en buena parte del estado de Morelos y por consiguiente, se hizo público que el flujo de trenes ya estaba normalizado, al menos en lo que se refería a las líneas que de Cuautla partían hacia Puebla y hasta Puente de Ixtla, esto es, la vía morelense del *Interoceánico* que garantizaba en esos días poder realizar un viaje tranquilo y sin la preocupación de un amago revolucionario ya que varios agrupamientos zapatistas se encontraban “asediados horriblemente por la falta de elementos para sostenerse en la revuelta” y otros más estaban replegados en el sur profundo de la entidad poblana. Del otro lado, en el norte del distrito de Cuernavaca, los revolucionarios cada vez más desmoralizados libraban cruentas batallas con los federales quienes ya habían fortificado la estación de *El Parque* para resistir un ataque rebelde del que se tuvo previo conocimiento. Dicha situación de desorden acumulado obstaculizó la llegada de trenes a la capital estatal y con ello se diagnosticó un próximo problema demográfico y económico, esto en el entendido de que la ausencia de tráfico, de prolongarse un mes más, provocaría que la ciudad de Cuernavaca quedara totalmente deshabitada pues sus habitantes no podrían sostenerse por más tiempo ya que los artículos de primera necesidad habían elevado sus precios hasta el triple de su valor original.<sup>511</sup>

Para paliar el escenario desolador, el 17 de junio se ordenó llevar desde México y hasta la capital morelense un tren de carga abastecido con diversos artículos y mercancías de primera necesidad que escaseaban entonces en esa plaza política. A esas alturas, los zapatistas sólo hacían algunos pequeños levantamientos de rieles que rápidamente eran atendidos con el despacho de un tren de reparaciones que se trasladaba a los kilómetros siniestrados para que una partida de trabajadores reparara en el acto los desperfectos. Más tarde, el 21 de junio, los federales triunfaron sobre los alzados en las batallas por Huitzilac, lo que devolvió como resultado una solicitud de reapertura del tráfico en Cuernavaca que fue remitida por el

---

<sup>510</sup> *El Diario*, vol. I, núm. 1541, 07/06/1912, pp. 1 y 4.

<sup>511</sup> *El País*, vol. XIV, núm. 3938, 12/06/1912, p. 1 y núm. 3944, 18/06/1912, p. 2.

governador Naranjo al Ministro de Gobernación, esto “en vista de hallarse expedita la vía, y suficientemente guarnecidas las estaciones del tránsito”. De esta manera, el restablecimiento de tráfico entre México y la capital de Morelos lo formalizó la nacional ferrocarrilera el 22 de junio y con apego al horario hasta entonces vigente.<sup>512</sup> Para fines de ese mes, las acometidas zapatistas en contra de la circulación ferroviaria se reducían a unos cuantos tiroteos que eran sofocados rápidamente por las escoltas federales (como el del día 27 suscitado entre *Retorta* y hasta *Nepantla* cuya población ya era acosada por los rebeldes) y unas estériles voladuras de riel ejecutadas con un ineficaz manejo de dinamita o bien, tal como pasó en el tramo de *Tetecalita* y *Treinta*, con la colocación de clavos con planchuelas y pedazos de piedra en las uniones de los rieles para detener el paso de un convoy que se dirigía a la ciudad de Iguala, cosa que no ocurrió.<sup>513</sup>

Después de dejar caer tanto el nivel de violencia como la frecuencia en número de sus acciones para paralelamente reorganizarse y acopiar suministros de guerra, los rebeldes regresaron al campo de batalla a fin de extender sus hostilidades —y con mayor asiduidad— en contra de los puestos federales, los trenes militares y también los convoyes de pasajeros para, según lo editorializado el 9 de julio en el periódico católico de *El País*, seguir “en su afán de destruir y hacer intransitables los caminos de Méjico a Cuernavaca y Cuautla”. Tan solo en la primera quincena de julio se reportaron numerosos ataques que, por citar algunos casos, incluyeron: 1) el asalto a un tren del *Interoceánico* a la altura de Tlaquiltenango y los cortes de vía hechos para que esa máquina no avanzara ni retrocediera; 2) el tiroteo sostenido en Ticumán con una tropa que escoltaba un tren de pasajeros; 3) los amagos continuados entre *Tlaquiltenango*, *Tlaltizapán* y *Ticumán* que dejaron desfalco y refriega de trenes, así como víctimas mortales civiles, federales y zapatistas; 4) la voladura del puente de *Barranca Honda* y 5) la suspensión del tráfico entre México y Puente de Ixtla por estar toda la vía del *Interoceánico* acosada por la rebelión zapatista de la que se dijo, según la edición de *El Diario* del día 12, rápidamente agravó la situación en el este de Morelos, estallando “con más intensidad que en cualquier época pasada”.<sup>514</sup>

---

<sup>512</sup> *El Imparcial*, vol. XXXII, núm. 6651, 17/06/1912, p. 1; núm. 6655, 21/06/1912, p. 1 y *El País*, vol. XIV, núm. 3948, 22/06/1912, p. 8.

<sup>513</sup> *El País*, vol. XIV, núm. 3954, 28/06/1912, p. 8.

<sup>514</sup> *El País*, vol. XIV, núm. 3964, 09/07/1912, pp. 6 y 8; núm. 3965, 10/07/1912, p. 8; núm. 3966, 11/07/1912, p. 8; *El Diario*, vol. I, núm. 1574, 10/07/1912, p.1; núm. 1575, 11/07/1912, pp. 1 y 8; núm. 1576, 12/07/1912, p. 1; núm. 1577, 13/07/1912, p. 1; *El Tiempo*, vol. XXIX, núm. 9543, 12/07/1912, p. 1;

Es cierto, los ataques rebeldes se intensificaron a lo largo de las semanas siguientes y cubrieron buena parte de la cobertura de la red ferroviaria del centro-sur mexicano afectando violentamente a pasajeros, fuerzas federales y a las líneas nacionales en cuanto a daños materiales y toma de decisiones para la organización del servicio ferrocarrilero.<sup>515</sup> Pero hay que reiterar que el tema de la integridad civil junto a la violencia ejercida sobre los trenes conviene entenderlo como un asunto supeditado a varios factores circundantes: asaltos por necesidades económicas rebeldes, objetivos de eliminación de tropas federales de a bordo, capacidad de fuego de ambos bandos, nivel de daño de vías para descarrilamiento de carros, decisión operativa de maquinistas, dominio o descontrol de los combates en riel, situaciones tórridas que llevaron a la confusión, deseos de revancha, entre otros. Gildardo Magaña arguyó que el hecho de que unos 300 zapatistas dejaran pasar libremente el 10 de julio a un convoy por *Cascada* sin generarle ningún tiroteo demostraba que los rebeldes se abstenían de atacar a los trenes que viajaban sin escolta, y el mismo tenor se corroboraba con el ataque infligido a un tren escoltado procedente de Puente de Ixtla que el 15 de julio de 1912 cayó en poder de los revolucionarios.<sup>516</sup> Con el fin de reducir los daños colaterales, ya se ha dicho, Zapata ordenaba colocar avisos en todas las estaciones recomendando a los pasajeros que no abordaran los trenes despachados con escolta ya que, de hacerlo, no se respondería por sus vidas e integridad ante un probable ataque armado contra los federales. Los comunicados que se procuraron remitir también a los periódicos capitalinos, sin embargo, no parecen haber hecho el eco deseado entre los usuarios de ferrocarril ante un problema de violencia que, en efecto, fue mucho más complejo que lo expresado por Magaña.

---

<sup>515</sup> Por ilustrar esta etapa del movimiento rebelde con algunos casos publicados, hay que decir que sólo en julio de 1912 los rotativos de *El País*, *El Tiempo*, *El Diario* y *El Imparcial*, reportaron: ataques en Ticumán y *Fierro del Toro* (día 13); operativos federales en trenes para descubrir contrabando de armas (14); intermitencia de las corridas de trenes que a mediados de julio llegaban desde México sólo a Ozumba (15); incautación zapatista de un tren por Yautepec (15); destrucción de la vía en Coajomulco (15); acoso de Tlayacapan, Ticumán y de un tren de carga por *Atlihuayán* (16); asalto con civiles muertos entre *Chietla* y *Colón* (18); asalto en *Tres Marías* (22); ataques y reparaciones en *Fierro del Toro* (23); ataque en *Barranca Honda* (23 y 25); tiroteo al tren de reparaciones que trabajó en *Barranca Honda* (26); aprehensión de algunos de los agresores que acechaban la línea de Cuernavaca por la estación de *Cima* (27) y asalto a *Pagaza* (31). Con la misma cobertura periodística aplicada al mes de agosto fueron acusados: combates violentos en Tlaltizapán y amago zapatista de las estaciones de *Ticumán* y de *Tlaltizapán* (1); ocupación de Tlayacapan y amago de Tetecala (3); tiroteo en el km 96 del *Interoceánico* correspondiente con la estación de *El Cerro* (Atlalahuacan) y acoso del corredor Ticumán-Xochimancas-Atlihuayán (7); tiroteo a un tren que pasaba por *Barranca Honda* (10); amagos en las estaciones de *Tenextepango* y de *Pastor* (14); intentos por reanudar el tráfico regular entre México y Puente de Ixtla con un tren de máquina blindada defendido por delante por un convoy explorador de federales (15) y combate en la estación mexiquense de *Popo Park* (18), esto por citar unos cuantos ejemplos.

<sup>516</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, op. cit., t. 2, p. 235.

Uno de los ataques ferroviarios más agresivos de la rebelión del sur que mereció las más duras condenas expresadas tanto en prensa como en opinión pública capitalina se produjo el 20 de julio, esto por causa de la emboscada que el personal capitaneado por Genovevo de la O infligió a un convoy de pasajeros que circulaba por el sur del Ajusco. El tren —que salió a las siete y media de la mañana desde México con destino a Cuernavaca y que estaba formado por tres carros de segunda llenos de pasajeros, uno de primera lleno también de pasaje y otro de primera que llevaba una escolta de 51 efectivos del 20 Batallón— fue interceptado a la altura de la estación defeña de *Cima* por una gruesa partida de zapatistas que descargó encendidamente sus fusiles contra civiles y federales quienes no pudieron hacer frente al fuego ocasionando incluso, según algunos testigos, que varios de ellos defecionaran en medio de la agresión. Cuando el tren fue obligado a detener su marcha, los alzados subieron a bordo para saquear el contenido del carro exprés y de correo y también para despojar a los usuarios de sus pertenencias, disparando a quemarropa a aquellos que se resistieran al asalto. Sumando los atropellos a mujeres, la desaparición de personas y los ataques a machetazos en contra de federales heridos, aquello se convirtió en una escena de histeria colectiva que continuó con la succión del aceite y chapopote de la máquina que los zapatistas hicieron para derramarlos sobre el tren y así iniciar el fuego que calcinó a las decenas de muertos y a los heridos que no pudieron salir de los carros.

El saldo rojo de ese ataque fue la muerte del capitán Rosendo Núñez, la de su joven hija que iba a bordo y la de más de 40 hombres que estaban a su mando, así como la de varios pasajeros civiles. Entre los heridos se contaban a 9 federales, el agente de publicaciones, el fogonero y algunas otras personas que, junto a los sobrevivientes, regresaron a la estación de *Parres* para esperar el tren de auxilio que los trasladó al hospital de la Compañía de Ferrocarriles adyacente a la estación de *Colonia* (véase: Figura 30). A juicio de aquellos espectadores, el ataque hubiera sido más letal de no haber intervenido el presbítero Eliseo Espinoza, párroco de Tepoztlán que conocía a los líderes revolucionarios y quien imploró piedad a Genovevo de la O a nombre de los pasajeros civiles e inocentes, solicitud que fue escuchada por el jefe oriundo de Santa María Ahuacatitlán.<sup>517</sup>

---

<sup>517</sup> *El Diario*, vol. I, núm. 1585, 21/07/1912, pp. 1-2; *El País*, vol. XIV, núm. 3976, 21/07/1912, pp. 1-2 y *El Imparcial*, vol. XXXIII, núm. 6685, 21/07/1912, pp. 1 y 9. El saldo cualitativo de víctimas se cita de ésta última fuente (en complemento de las 100 bajas que fueron reportadas por *El Diario*) que da a conocer la noticia a título de “El día 20 de julio será la página más negra y sangrienta en la historia del zapatismo”.

Figura 30. Ataque zapatista en la estación de *Cima*



Composición gráfica con la que se ilustran las agresiones del 20 de julio de 1912 suscitadas en la estación de *La Cima*, ubicada a 5 km de *Fierro del Toro*. Arriba, una reconstrucción artística del ataque e incendio ferroviarios producidos [cerca](#) del km 62 de la línea de *El Balsas* del *Central Mexicano*. A la derecha y abajo, el acarreo de heridos para su atención en el hospital de la nacional ferroviaria. Imagen recuperada de: *El Imparcial*, vol. XXXIII, núm. 6685, 21/07/1912, p. 1.

Motivado por la gravedad de la matanza de *Cima*, el presidente Madero llamó a su gabinete a reunirse en una junta extraordinaria en la que fueron propuestos por el ministro de Gobernación, Jesús Flores Magón, el análisis y el restablecimiento de la ley marcial en Morelos y en otros estados, así como el reforzamiento de las fuerzas comandadas por Robles que seguían cometiendo todo tipo de tropelías sin conseguir resultados profundos en aras de aplacar a los rebeldes. A decir verdad, la política de mano dura consentida por Madero y practicada por cerca de seis meses por Juvencio Robles no sólo no había podido diluir el movimiento del sur ni tampoco pudo desarraigarlo de sus zonas de influencia; por el contrario, pese algunos trastornos que sacudieron el avance del zapatismo, los rebeldes lograron reponerse y fortalecerse para actuar en radios de acción mucho más amplios y con un ímpetu de violencia mucho más vigoroso, de ahí que autores como Domingo Diez hayan comentado que el año de 1912 fue el más “pródigo” en el curso de la revolución zapatista en lo que se refiere al asalto de trenes.<sup>518</sup>

<sup>518</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 143; Felipe Ávila Espinoza, “Causas...”, *op. cit.*, p. 111 y Domingo Diez, *Bibliografía...*, *op. cit.*, t. 1, p. CCIII.

Lo insostenible de la situación y el cuestionable “éxito” de la estrategia federal dieron la pauta para que Madero decidiera prescindir de los servicios de Robles y así poder explorar otras alternativas de solución al problema zapatista. Fue en dicho tenor que el 3 de agosto se designó como relevo para organizar las operaciones del sur al general Felipe Ángeles, un intelectual militar y un experimentado oficial de artillería que, contrario a su antecesor, se decantó por una política conciliadora que motivara la celebración de pactos con los alzados, dejando fuera de órbita las tácticas de violencia extrema y de arrasamiento de poblaciones. El cambio de mando militar se dio en el marco la designación y protesta hecha el 5 de agosto por Aniceto Villamar como gobernador interino y con algunos movimientos hechos por el Gobierno federal para poder, por ejemplo, decretar una nueva ley marcial vigente por seis meses contados desde el 25 de agosto y aplicable en varios estados del país, incluido el de Morelos.

No pasó ni un mes de lo acontecido en la estación de *Cima* ni acabado de condenarse mediáticamente esos hechos de sangre cuando en el corazón zapatista del estado se desarrolló otro acto hostil en la línea del *Interoceánico* que no fue menos cuestionado por el nivel de violencia ahí ejercido. A tan sólo una semana del nombramiento de Ángeles y un día antes de su llegada a Morelos, los rebeldes llevaron a cabo el 12 de agosto un ataque al convoy número 21 que salió a las siete con cuarenta minutos de la mañana de la ciudad de México para dirigirse a Puente de Ixtla. En su viaje, una partida de al menos cien zapatistas fue observada desde el interior del tren que se encontraba en la estación de *Calderón* sin que aquella comenzara a hacer ataque alguno. El resto del camino se hizo sin contratiempos, sin embargo, estando el tren estacionado en el edificio ferroviario de *Yautepec*, se informó al jefe de escolta, Miguel Reynoso, que una gavilla de zapatistas ya merodeaba a lo largo del riel y más al sur de Yautepec. Por decisión del jefe militar y del maquinista, el convoy reanudó su marcha y al descender por el tramo comprendido entre *Xochimancas* y *Ticumán*, el mismo fue recibido por una refriega zapatista que fue respondida por la escolta de a bordo que eran superados en número por los rebeldes y quienes mantuvieron el ataque por casi una hora. Al terminar el tiroteo y después de detonar tres bombas de dinamita, tuvo verificativo el deceso de todos los federales y fue entonces que el convoy quedó a merced de los zapatistas liderados por Amador Salazar quienes se arrojaron sobre los cadáveres de los soldados para despojarlos de sus fusiles y del parque que les restaba en las cananas.

Figura 31. Ataque zapatista en la estación de *Ticumán*



Composición gráfica con la que se ilustran las calamidades derivadas del ataque zapatista perpetrado en las inmediaciones de la [estación](#) de *Ticumán*. Abajo y al centro, una reconstrucción artística del ataque e incendio producidos en contra del tren del *Interoceánico*. En los márgenes, el retrato del personal herido, así como el de Ignacio Herrerías y el de Humberto Strauss, periodistas de la capital que perecieron en la agresión. Imagen recuperada de: *El Imparcial*, vol. XXXIII, núm. 6708, 13/08/1912, p. 1.

Una vez hechos dueños de la situación, los rebeldes agredieron a dos personas que habían sobrevivido al ataque dirigido al carro escolta: se trataba de los periodistas Ignacio Herrerías, enviado especial de *El País*, y de Humberto León Strauss, corresponsal de *El Imparcial*; ambos viajaban en esa parte del tren para informarse con los federales sobre el tema de la rebelión del sur. Al obligarlos a apearse del carro, los zapatistas forzaron a los comunicadores a arrodillarse frente al jefe Salazar, cuyos subordinados abrieron fuego para ultimar a las dos víctimas que hacían ese viaje para documentar el curso de los acontecimientos de la revuelta zapatista. Después de arrojarlos sobre los cadáveres de los periodistas para despojarlos de sus pertenencias, los sediciosos se volvieron contra los pasajeros para asaltarlos y amenazando de muerte a los que se resistieran. Antes de retirarse, los insurgentes procedieron a localizar el petróleo que en botes llevaban los maquinistas para después vaciarlo sobre la locomotora, los carros y el *caboosse* del tren para efectos de que éste se incendiara junto con los cadáveres que yacían en él. En el parte oficial elaborado por Salvador M. Cancino, representante del corporativo ferrocarrilero y para conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones, se dejó indicado que el tren número 21, consistente de una máquina, un

carro de equipaje, otro de exprés y dos más de segunda, fue atacado a un kilómetro del norte de Ticumán. La escolta que se formó con 35 soldados y un oficial resultaron todos muertos, y también perecieron cerca de 20 pasajeros, 3 reporteros y varios usuarios desconocidos, sobreviviendo al ataque suriano unos cuantos heridos entre los que se contaban a algunos empleados del ferrocarril.<sup>519</sup> (Véase: Figura 31).

De manera contraria a la opinión en prensa que logró aglutinar la furia de sus agremiados por varias semanas, este incidente tuvo otro matiz explicativo forjado desde la visión zapatista y desde la ajena a los medios de información convencionales. Según lo entendido por Alfonso Taracena, los sucesos de *Ticumán* corrieron en un sentido precautorio antes que de violencia sobrada que tuvo que ver con la información obtenida por espías zapatistas al respecto de un posible ataque que harían oficiales federales quienes, disfrazados de reporteros, arribarían al Cuartel General para asesinar al jefe del movimiento suriano. Al enterarse del ardid, Amador Salazar resolvió detener el tren de Cuautla-Jojutla en el que accidentalmente viajaban Strauss y Herrerías, quienes llevaban puestas las cachuchas de los federales. Una vez acallado el fuego, los corresponsales de la prensa capitalina bajaron del carro y al verlos con *kepís*, los rebeldes los confundieron con verdaderos federales, pero, al identificarse aquellos efectivamente como periodistas, los leales a Zapata asumieron que estaban en presencia de los oficiales disfrazados para liquidar al jefe del sur, por lo que procedieron a acribillarlos en el acto.<sup>520</sup>

Cualquiera que fuera el caso —violencia justificada o no— lo cierto es que, en menos de un mes, los ataques de *Cima* y de *Ticumán* pusieron en evidencia la inutilidad de mandar escoltas federales de apenas 50 elementos que, en ambos episodios, fueron aventajados por los rebeldes con una superioridad numérica de combate. A esto habría que agregar la decisión militar —y de maquinistas— de no interrumpir la marcha del tren aun cuando se sabía por anticipado del paso de los merodeadores, lo cual satisfacía una moral castrense de no ceder ante el hostigamiento del enemigo pero ello a costa de la seguridad de los pasajeros quienes, a propósito de la tragedia de *Ticumán*, manifestaron que si el Gobierno no tenía la capacidad

---

<sup>519</sup> *El País*, vol. XIV, núm. 3990, 13/08/1912, pp. 1 y 8; *El Imparcial*, vol. XXXIII, núm. 6708, 13/08/1912, pp. 1 y 5, y *El Diario*, vol. I, núm. 1608, 13/08/1912, pp. 1 y 5. El tercer reportero se trató de un joven empleado de apellido Rivera que auxiliaba a Herrerías en el manejo de un aparato cinematográfico.

<sup>520</sup> Antonio Díaz Soto y Gama, *La Revolución agraria del sur y Emiliano Zapata su caudillo*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, Secretaría de Cultura, México, 2019, p. 170. La obra citada de Taracena es la de *La tragedia zapatista*.

de dotar a cada convoy de pasajeros con una escolta de 150 hombres y una ametralladora desplazados en un carro blindado o explorador, era preferible que dejara de enviar esas pequeñas escoltas que sólo servían para “enfurecer a los zapatistas”, constituyendo así no una defensa, sino un peligro para el pasaje que viajaba en esos trenes. Los rebeldes, por su parte, poco ayudaban a la imagen de su causa al desbordarse en los cauces de tales excesos que recibieron las más duras críticas de los rotativos de circulación nacional a títulos alarmistas de, por ejemplo, “La hidra zapatista” [que ahogó] sus feroces instintos en sangre inocente”, o bien, “El salvajismo zapatista [que retó] a la civilización con su ignominiosa labor de muerte y exterminio”, los cuales sirvieron respectivamente como encabezados de los periódicos antizapatistas de *El Imparcial* y *El Diario* del 13 de agosto de 1912.

Con todo, la rebelión del sur no cejó en su empeño de tomar acciones en contra del aparato ferrocarrilero nacional. El 14 de agosto, Felipe Neri, encargado de las operaciones de la zona de Axochiapan, tiroteó un tren que se dirigía hacia Cuautla, esto a la altura de la estación de *Huitchila* y por movimiento de unos 300 zapatistas que hicieron retroceder el convoy de pasajeros por no encontrar gran resistencia por parte de los zapadores que bajaron del tren para tratar de responder al fuego. Poco después y por misiva del 16 de agosto remitida a Genovevo de la O, Zapata hizo manifiestas sus intenciones de hacerse de suministros de guerra a partir de un ataque que podría infligirse a un tren proveniente de Veracruz. Por tal motivo, se instruyó a De la O para que, junto a los jefes Francisco Pacheco y Amador Salazar, reuniera a todo el personal necesario para explorar la oportunidad de completar una operación de destrucción de vías férreas, telegráficas y telefónicas. A la par de este intento, se debía paralizar el tráfico entre México y las ciudades de Cuernavaca y Cuautla, y, de ser posible, obstruir el flujo de trenes a Toluca y hacia el norte del país.<sup>521</sup>

Tras el escandaloso episodio de *Ticumán* que suscitó en México los más vigorosos clamores de venganza en contra del zapatismo, Madero mandó a llamar al general Ángeles para discutir la estrategia que se estaba llevando a cabo para mitigar a la rebelión del sur. En dicha reunión del 24 de agosto, Ángeles refrendó su compromiso conciliador arguyendo que “no hay necesidad de emprender batallas formales y persecuciones tenaces, sino que el problema puede resolverse sin derramar una gota de sangre, por la vía diplomática”.<sup>522</sup>

---

<sup>521</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, op. cit., p. 113.

<sup>522</sup> *El País*, vol. XIV, núm. 4011, 25/08/1912, p. 1.

Unos días después y de cara a la organización de un avance revolucionario frustrado que tenía como objetivo hostigar la capital nacional en el marco de los festejos oficiales del Grito de Independencia, el Cuartel General Zapatista comenzó a tomar las medidas necesarias con el fin de menoscabar la capacidad de respuesta de los adversarios federales. El ataque a las vías de comunicación, subraya Pineda, se volvió a refrendar como una estrategia necesaria que, para esta cruzada zapatista, fue regulada con la Circular 250 expedida el 25 de agosto por el general Zapata, en cuyo contenido se avisó a las empresas ferroviarias que debían suspender el despacho de trenes de carga, de pasajeros y militares, esto bajo amenaza de destrucción total en caso de ignorarse dicho mandato. La expedición de este edicto se efectuó con base a lo decretado en una especie de *Ley de suspensión de garantías* antes acuñada por la Junta Revolucionaria en la que, además de la regulación de los fusilamientos, los cierres de edificios públicos y la interrupción del pago de rentas públicas, se añadió un inciso para la inutilización de líneas telegráficas y la suspensión del tráfico ferroviario. Tal disposición dirigida entonces a Genovevo de la O estipulaba lo siguiente:

#### Circular 250

Los trenes de pasajeros serán detenidos lleven o no escolta, pues en el primer caso será tenazmente atacado el tren hasta ser aniquilada la tropa del gobierno; los pasajeros desocuparán los vagones, evitando molestar a los pasajeros los que quedarán en absoluta libertad; será decomisado el cargamento de mercancías u otros valores que conduzca el tren pues según la ley de suspensión de garantías, este cargamento se considera como botín de guerra, el cual cargamento en todos los casos será repartido por partes iguales entre los soldados; siendo después destruido e incendiado todo el tren... procurando amonestar a todos los empleados del tren, de ser penados conforme a la ley de suspensión de garantías, si continúan prestando sus servicios en los referidos trenes. Los trenes de carga y los militares serán igualmente destruidos e incendiados... y siempre que esté usted en aptitud de hacerlo, procure destruir e incendiar puentes y estaciones de ferrocarril, asimismo destruir telégrafos y teléfonos [...].<sup>523</sup>

El fracaso de esta operación para acosar a la ciudad de México se enmarcó por un incipiente y relativo éxito de la estrategia humanista de Ángeles que redundó en la maduración de un escenario de calma en el que, aun sin lograr la deposición de la actitud de los jefes rebeldes,

---

<sup>523</sup> Francisco Pineda Gómez, *La revolución...*, op. cit., pp. 149 y 166-168.

fue notable el hecho de que muchos guerrilleros aprovecharon la oportunidad abierta por la nueva política federal —contraria a la persecución violenta de Robles— para regresar pacíficamente a sus ranchos y pueblos de origen. El recurso de indulgencia no pudo causarle más satisfacción a Ángeles. Las personas no sólo habían dejado de sumarse a la rebelión, además, las mismas comenzaron a solicitar a los líderes revolucionarios que dejaran de acampar en las cercanías de sus poblados, significando ello una disminución de las bases sociales de la lucha zapatista cuyos jefes, con tal de no enemistarse con ellas, prefirieron incursionar por otros estados de la república. Así, en Morelos sólo se encendieron algunas escaramuzas pero ya no las grandes batallas de antes; simultáneamente, quedaron en actividad unas cuantas partidas que se conducían al margen de la ley pero en calidad de bandoleros y no como integrantes del movimiento suriano, según lo dicho por Ángeles. Se advertía entonces una nueva pero muy breve etapa en la que, desde mediados de septiembre, los revolucionarios pacíficos inmiscuidos ya en la vida política, legislativa e institucional del estado ganaban terreno y cuotas de prestigio entre las clases populares y campesinas para menoscabo de los jefes surianos que se mantenían en rebelión.<sup>524</sup>

Sin desistir a la lucha por posiciones y con el ánimo de reorganizar e incrementar sus fuerzas, Zapata se trasladó a fines de septiembre a la línea frontal del norte de Cuernavaca para concertar con De la O y otros jefes revolucionarios un nuevo plan en el que se plantearía como objetivo la toma de la capital morelense. El caudillo del sur, de forma expedita, reestableció el 2 de octubre las medidas antes diseñadas y malogradas para efectuar el ataque a la ciudad de México, sólo que esta vez se ajustaron para el acoso de Cuernavaca y aplicando igualmente lo dispuesto en la Circular 250 a más tardar el día 25 de ese mes. Pero el curso de los acontecimientos inmediatos obligó a Zapata a replantear su programa de guerra, dejando para otra oportunidad el ataque a Cuernavaca y priorizando, por lo pronto, la tarea de aumentar su fuerza atrayendo a elementos del Ejército federal, así como el apresurar los esfuerzos de integración de fuerzas leales al movimiento que operaban en otros estados.<sup>525</sup>

En la opinión de Womack, eventos de mediados de octubre como el levantamiento militar de Veracruz apoyado por Félix Díaz que disminuyó la presencia de federales en Morelos, así como la pérdida de confianza que las clases campesinas sancionaron a los

---

<sup>524</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, pp. 147-148.

<sup>525</sup> Francisco Pineda Gómez, *La revolución...*, *op. cit.*, pp. 166 y 185.

revolucionarios locales oficialistas de buró que poco hacían en favor de sus demandas, catapultaron de nuevo a los líderes rebeldes de a pie que, a ojos de los oprimidos, eran “los probados y verdaderos campeones del pueblo”. Con esta recuperación de prestigio, Zapata y compañía regresaron al campo de batalla para reafirmarse como un firme movimiento que no tardó en prosperar en términos militares y que, con un cambio de estrategia, hizo descansar el costo de sus campañas no en los pueblos, sino en las cajas de caudales de las haciendas. Para tal efecto, los insurgentes fijaron desde el 1 de noviembre un impuesto semanal a cada hacienda morelense y del suroeste de Puebla, y trataron de asegurar el pago con la amenaza de quema de campos de caña. Muchos terratenientes se negaron a liquidar el tributo y ello propició que para inicios de enero de 1913 se incineraran numerosos cañaverales, generando pérdidas para los hacendados de hasta dos millones de pesos. Para fines del mismo mes, más del 50% de la ya insignificante producción se había perdido en los incendios para disgusto de los empresarios azucareros. La situación implicó una operación redonda que puso en vergüenza al Gobierno federal por cada campo de caña quemado; en cambio, en la misma se destacó el realce de los jefes surianos quienes, por cada incineración de tierras sembradas, lograban hacerse de los brazos que quedaban retirados de la labor cañera. Las acciones emprendidas por los rebeldes en tal contexto obligaron al general Ángeles a retomar la estrategia de incendio de pueblos y al fusilamiento de cautivos, esto a manos ya no de simples patrullas, sino con el empleo de columnas expedicionarias de al menos 700 efectivos.<sup>526</sup>

En esta revitalización del espíritu zapatista —que nuevamente inquietó a las clases medias y altas— la suspensión, la reactivación y la intermitencia del servicio ferroviario fueron moneda corriente del último cuatrimestre de 1912 en la que se mezclaron diversos factores de presión. Sólo por citar algunos, se puede remitir a los casos de:

- 1) La ocupación de *Cascada* efectuada el 20 de octubre por Amador Salazar;
- 2) La interrupción del tráfico de inicios de noviembre causada por la escasez de efectivos de escolta federal requeridos para salvaguardar a los trenes de pasajeros destinados a viajar al sur a través de Ozumba;
- 3) El restablecimiento del servicio ordinario de trenes regulares de carga y de pasajeros en la línea del *Interoceánico* autorizado el 6 de noviembre por las líneas nacionales;

---

<sup>526</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, pp. 153-155.

- 4) La reconstrucción del puente contiguo a la estación guerrerense de *Apipilulco* culminada el 11 de noviembre para la inmediata apertura del tráfico de la zona alimentada por la línea de *El Balsas*;
- 5) El despacho de un servicio desde México y hacia Cuernavaca programado para el 12 de noviembre consistente en un tren explorador provisto de tropa y de dos ametralladoras, un convoy de pasajeros y otro más de carga, los cuales caminaron con breves intervalos de tiempo y distancia;
- 6) La intentona del 17 de noviembre en la que actuaron presuntos zapatistas a la altura de *Parres* para saqueo de un tren de carga que salió de Cuernavaca y que, por la aparente calma del lugar, fue desenganchado de su carro escolta antes de llegar a la señalada estación, propiciando todo ello el regreso del tren militar para efectos de repeler el ataque y dejando eso como resultado el aniquilamiento de varios agitadores de los cuales, 12 fueron colgados en los postes telegráficos y
- 7) El incendio de la estación de *García* notificada el 21 de noviembre.<sup>527</sup>

Habría que añadir a esta lista de incidentes otros más que no tuvieron que ver directamente con los revolucionarios pero sí con los esfuerzos apresurados de la nacional ferroviaria que trató de reanudar las corridas de trenes en medio de un ambiente tan caótico como el de fines de 1912. El 14 de diciembre, por ejemplo, se produjo un aparatoso choque en el tramo Yautepec-Jojutla del *Interoceánico*, entre las estaciones de *Ticumán* y *Xochimancas*, en el que se vieron involucrados dos trenes que se telescopiaron, resultando de ello siete muertos y numerosos heridos (véase: Figura 32). Según los reportes del día, los trenes caminaban juntos y a velocidad habitual, pero al llegar el de vanguardia al km 158, donde se formaba una curva pronunciada, el mismo redujo su velocidad al grado de casi frenarse, por lo que el convoy de retaguardia, que no desaceleró su marcha, alcanzó al primero provocando así el siniestro. En ese día se supo de otro accidente ocurrido en *El Parque* en donde se volcó un furgón y un tanque de agua, y fue a la luz de ambos casos que el corresponsal de *El Diario* criticó las “muchas deficiencias en el tráfico ferrocarrilero de las líneas del Interoceánico y Central” que, en efecto, dieron margen a diversos accidentes acaecidos por esos días.<sup>528</sup>

---

<sup>527</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 114; *El País*, vol. XIV, núm. 4081, 03/11/1912, p. 4, núm. 4101, 23/11/1912, p. 3; *El Diario*, vol. I, núm. 1688, 07/11/1912, p. 2, núm. 1693, 12/11/1912, p. 3, núm. 1700, 19/11/1912, p. 1 y 4;

<sup>528</sup> *El Diario*, vol. I, núm. 1722, 15/12/1912, p. 1.

**Figura 32. Tren telescopiado a la altura de Ticumán**



Pasajeros frente a los carros y a la máquina 23 comprometidos en el choque suscitado en la circunscripción del *Interoceánico* a fines de 1912 en el que se involucró un convoy de retaguardía que avanzó sobre otro de vanguardia cuando ambos circulaban uno detrás del otro en las cercanías de Ticumán y en dirección a Jojutla. Imagen recuperada de: AHUNAM, MX 09003AHUNAM 3.17-3-4-1-1136, Doc. 0583. Fecha (ed.): 1914.

El bullicio zapatista, que para inicios de 1913 ya resonaba como un movimiento coordinado que actuaba por vez primera de manera simultánea en los estados de Morelos, México, Puebla y Guerrero,<sup>529</sup> siguió avanzando con una impávida voluntad que no dejaba de hacer eco en la última etapa del ya debilitado presidente Madero ni en el servicio ferroviario nacional. En enero de ese año, y mientras parte del personal del Ejército Libertador seguía asaltando y volando el servicio de trenes, los miembros de un Congreso ya distanciado del Gobierno se pronunciaron en contra del proyecto de ley de la Deuda Nacional Amortizable diseñado para destinar los fondos necesarios al pago de las subvenciones a ferrocarriles y al de la ejecución de obras en puertos, así como para solventar las indemnizaciones que se debían de cubrir por concepto de los daños causados en vía durante la primera etapa de la Revolución. Asimismo, se estaban gestando varios conflictos obreros por esas fechas, siendo los más significativos de ellos los encarnizados por los trabajadores del riel de los *Nacionales* que amenazaban con paralizar el tráfico de toda la red frente al cercano arribo de un desolado escenario nacional.<sup>530</sup>

<sup>529</sup> Francisco Pineda Gómez, *La revolución...*, *op. cit.*, pp. 188-189.

<sup>530</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 120. Algunos apuntes periodísticos de la huelga ferrocarrilera y de mecánicos en *El Imparcial*, vol. XXXIII, núm. 6846, 29/12/1912, p. 1 y 9.

En efecto, con la consumación del golpe de Estado que Huerta ejecutó en contra de Madero a través del cuartelazo de mediados de febrero de 1913 se produjo una contundente caída del orden constitucional, implicando ello que la situación de caos regresara al terruño zapatista para anular los cortos avances de estabilización obtenidos a duras penas por Felipe Ángeles.

Tanto en el desarrollo como en la conclusión de la Decena Trágica, los rebeldes del sur se mantuvieron en activo afectando los montajes ferroviarios y cortando las líneas de comunicación. El 12 de febrero quemaron la estación de *Huitchila* y destruyeron el puente de La Cuera; el 26 incendiaron la hacienda de Temixco, la estación de *Puente de Ixtla* y ya tenían quemados un par de puentes de la vía de Jojutla, y en medio de eso se permitieron ocupar más de la mitad de las cabeceras de municipalidad de Morelos. Los servicios ferrocarrileros y federales de telegrafía se interrumpieron junto con el despacho de trenes los cuales, al no llegar a Cuernavaca por estar volada la vía, dejaron de transportar los artículos de primera necesidad, encareciéndose así nuevamente los pocos productos básicos que ya comenzaban a escasear. También a finales de febrero ejecutaron ataques en Tlalpan, Chilapa y Atlixco, y los mismos propósitos de batalla se reprodujeron con los arduos combates perpetrados en otras plazas de su zona de acción y con el evento de armas del 3 de marzo con el que se diezmó a la escolta de un tren militar que circulaba por el Ajusco para dirigirse a Cuernavaca. En el ataque perecieron unos 75 efectivos de tropa y ocurrió —tal vez a manera de represalia— un día después de que se reasignara a Juvencio Robles la responsabilidad de las operaciones federales en Morelos, llegando él a la entidad hasta mediados de abril por orden de Huerta quien, por causa del asalto a ese ferrocarril y habiendo ya usurpado la presidencia, puso de nuevo en vigencia la ley marcial en el sur.<sup>531</sup>

En el curso de esas semanas varios jefes renunciaron al movimiento del sur por encontrar un mejor arreglo con Huerta y otros más miraron con simpatía la causa zapatista, y este fue el caso de Manuel Jacobo Sosa Pavón, un joven poblano dedicado al trabajo ferrocarrilero del que cabe hacer un pequeño apunte. De acuerdo con la reseña biográfica de López González, Sosa Pavón ingresó al *Ferrocarril Interoceánico* desempeñándose primero como garrotero y alcanzando en 1910 el puesto de conductor, teniendo entre sus experiencias de viaje el traslado de Díaz hacia Veracruz cuando éste se exiliaba hacia el viejo continente.

---

<sup>531</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 402-403; *El Imparcial*, vol. XXXIV, núm. 6900, 26/02/1913, p. 4; Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, t. 3, p. 135, 254 y 257; Antonio Díaz Soto y Gama, *La Revolución...*, *op. cit.*, p. 227 y John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 159.

**Figura 33. Rebeldes en torno a máquina y Sosa Pavón**



Máquina sobre rieles en la que se reúne una comitiva de rebeldes alrededor de Manuel Jacobo Sosa Pavón. Imagen recuperada de Valentín López González, *Los compañeros...*, *op. cit.*, p. 254. S.f., s. 1.

En 1912, el oriundo de Chietla se empleó en trenes militares y prestó sus servicios en un convoy explorador que caminaba en el tramo de Puebla-Cuautla, fue en esa época que cultivó una amistad con un capitán de apellido Castillo que, por lo regular, armaba a las tripulaciones transportadas en convoy y cargaba su *caboossee* con gran cantidad de parque y bombas de mano. A la vez se relacionó con Reynaldo Malpica, un zapatista que le había proporcionado protección en Ayala y que, por correspondencia a ese trato, siempre anunciaba con señales de silbato y en clave especial la presencia de su máquina por la zona rebelde.

Cuando concluyó la Decena Trágica, Sosa Pavón se levantó en armas en la estación de *Tlálloc* del *Interoceánico* —esto en contubernio con el federal Cecilio Cortés que protegía dicha estación— y se puso al frente de una gavilla de cien hombres para así presentarse y subordinarse a las órdenes del general Zapata, de quien obtuvo el grado de mayor. Por sus conocimientos y habilidades, el Cuartel le dio autorización para que formara un agrupamiento de dinamiteros cuya misión principal era la de volar trenes, atacarlos y destruir rieles, y con tal responsabilidad operó en los estados de Oaxaca, Tlaxcala, Puebla y Morelos. En uno de sus viajes hacia la ciudad de México, y en lugar de hacer los sabotajes de vía habituales, decidió reparar un tramo de 3 km que se hallaba destruido entre las estaciones de *Ayotla* y de *Los Reyes*, esto con el fin de sacar todas las máquinas que por ahí se estacionaban. Para tal

efecto, invitó a un grupo de maquinistas de su entera confianza y al cabo de unos días llevaron a cabo el plan que consistió en convencer primero a un coronel carrancista que se encontraba en el lugar y a un jefe de estación. Después, con el pretexto de discutir asuntos gremiales, convocó a una asamblea de ferrocarrileros a los que se les expuso el espíritu de la lucha zapatista y el plan de substracción de máquinas, asunto que ganó el consenso de los presentes. Finalmente, la operación se ejecutó y fue así como sacaron 17 locomotoras y 200 carros, cuyo movimiento produjo tal escándalo que fue necesario destruir la vía para que los federales no les pudieran dar alcance. Las máquinas llegaron a Tlaltizapán y varias se despacharon a Puebla y Veracruz, esto en un acto que le mereció a Sosa Pavón (véase: Figura 33) el ascenso a coronel,<sup>532</sup> cuya figura reviste, en cierta medida, otras facetas del zapatismo: las relacionadas con sus bases sociales urbanas y obreras y las que tienen que ver con la explotación del ferrocarril y no sólo con su destrucción.

No pasaron más de dos meses contados desde la usurpación cuando Patricio Leyva —que asumió la gubernatura constitucional de Morelos apenas en diciembre de 1912— dejó el cargo por seguridad propia para inmediatamente refugiarse en un escaño del Congreso, quedando en su lugar, Benito Tajonar. Cuando Robles llegó a la entidad el 14 de abril, comunicó al gobernador interino la instrucción de Huerta para que se le entregase la gubernatura estatal, pero al negarse Tajonar y buena parte de la legislatura, aquél, amparado por la autoridad del dictador, procedió a detener a los diputados alzados para hacer efectivo su encarcelamiento en la penitenciaría de la ciudad de México. De este modo pudo Robles hacerse del mando civil y militar de Morelos, y ello redundó en la extinción de los poderes constitucionales estatales decretada por el Senado de la República, cuya ausencia se habría de prolongar por cerca de 17 años. El regreso de Robles no significó nada nuevo, al contrario, la misma política de terror y de mano dura contra los zapatistas se reanudaría con mucho más ímpetu solo que, en esta ocasión, la misma no sólo no resultó como se anunció, sino que, además, lo único que trascendió de ella es que las fuerzas rebeldes lograran engrosar sus filas y se unificaran bajo el mando de Zapata.<sup>533</sup>

Las ofensivas zapatistas siguieron su curso con total arrojo pero también a la luz de defecciones rebeldes e invitaciones sugerentes para que los del sur depusieran las armas y

---

<sup>532</sup> Valentín López González, *Los compañeros...*, *op. cit.*, pp. 255-258.

<sup>533</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, pp. 161-162.

reconocieran la legitimidad del Gobierno huertista. De estas destaca las presentadas en los primeros días de abril al general Zapata, a quien se le ofreció el puesto de inspector de las fuerzas rurales de Morelos con cuartel general instalado en Cuernavaca. Su única obligación sería la de mantener el buen funcionamiento y la no interrupción del tráfico ferroviario y de las telecomunicaciones efectuadas entre la metrópoli nacional y la capital estatal, sin embargo, la propuesta no encontró respuesta afirmativa por parte del jefe suriano pero sí un rechazo enérgico extendido a la figura de Huerta.<sup>534</sup>

El 2 de abril y para cumplimiento del acoso del oriente estatal ordenado por Zapata, los rebeldes cortaron la comunicación ferroviaria con los valles de Puebla devastando el puente de *El Muerto*, cuya estructura, que yacía estropeada por causa de un ataque previo, apenas estaba siendo reparada por una cuadrilla de trabajadores que igualmente fueron asolados ese día por los revolucionarios. Tal acción sirvió de antesala para el asedio que se había programado en contra de Jonacatepec, en cuyo acoso las acciones zapatistas se hicieron sentir con el corte de hilos telegráficos y telefónicos, así como con la cisura de algunos tramos de vía circundantes a esa cabecera de distrito. Para el 18 de abril, Zapata ya tenía instalado un campamento por la zona de Tlayca y desde ahí dirigió las operaciones con las que se detuvo el arribo de refuerzos que envió por ferrocarril el general Luis G. Cartón, jefe de armas de Cuautla, provocando con ese atentado unas 80 bajas del 2º regimiento de caballería y del 18º cuerpo rural. Cinco días después, Zapata puso sitio a la ciudad de Cuautla y el 1 de mayo, los rebeldes volaron un convoy militar que circulaba por los límites del Estado de México con Morelos en donde murieron cerca de cien soldados, y con tal confianza, pasado el 5 de mayo, los zapatistas intensificaron los ataques en los alrededores de Cuernavaca.<sup>535</sup>

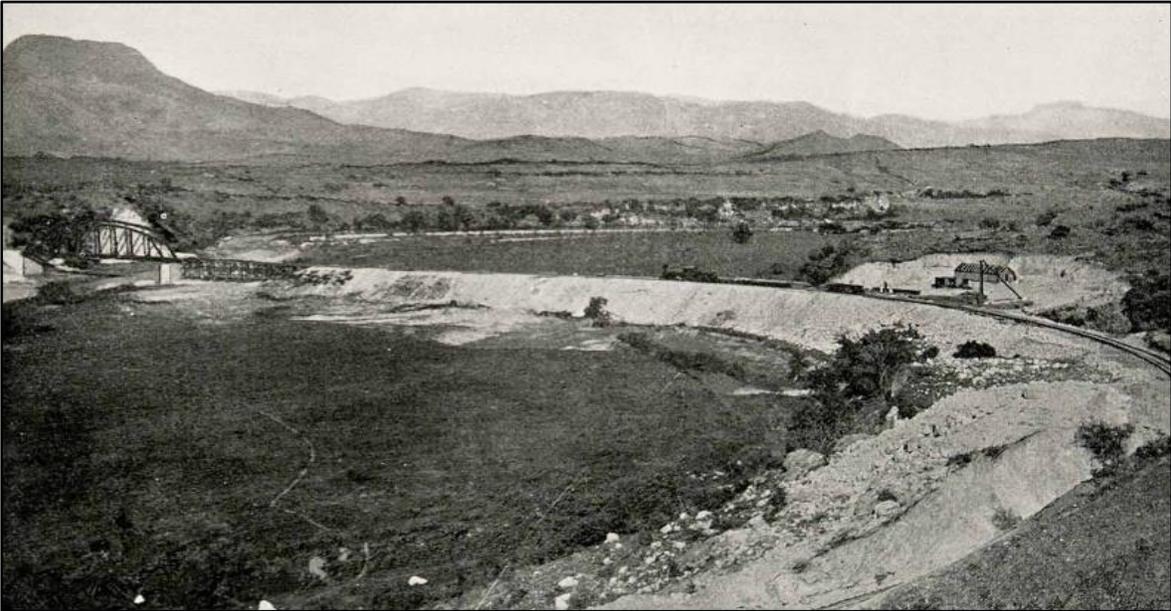
Simultáneamente, en la línea de *El Balsas* se estaban llevando a cabo otras acciones rebeldes de incomunicación. A mediados de abril, un grupo sedicioso comandado por Ramón Bahena y León Figueroa quemó unos puentes en el paso profundo del Cañón de la Mano, esto por el rumbo de Buenavista de Cuéllar, Guerrero. Un poco más al norte y el 30 de abril, una columna insurrecta al mando de Alejo Mastache y Alfredo Elizondo destruyó el puente de *Cajones* (véase: Figura 34), es decir, una de las estructuras más amplias y nivelada en importancia estratégica con las de *El Muerto*, *La Cuera*, *Nepantla* y de *Barranca Honda*.

---

<sup>534</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 402.

<sup>535</sup> *El Imparcial*, vol. XXXIV, núm. 6939, 06/04/1913, p. 1 y núm. 6969, 06/05/1913, p. 1; John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 164 y Francisco Pineda Gómez, *La revolución...*, *op. cit.*, p. 262.

**Figura 34. Puente de Cajones**



Vista poniente del puente en celosía de *Cajones*. A diferencia de la mayoría de los puentes morelenses del *Interoceánico* montados en robustas vigas, los notables de *El Balsas* se caracterizaron por consistir en estructuras reticuladas diseñadas por A. J. Tullock. El de la imagen se construyó en 1896 para salvar el paso del Amacuzac. Imagen recuperada de: [Crónicas de Amacuzac](#) (página digital de divulgación de contenidos locales). S.f. [Localización](#): 18°34'46.24" N, 99°20'25.07" O.

Unos días después, el 9 de mayo, la política de mano dura y de recolonización de Robles se reanudó teniendo como consigna las órdenes de Huerta dictadas bajo la promesa de que “el zapatismo será exterminado cueste lo que cueste”.<sup>536</sup> Dada la nueva configuración del escenario hostil y con la intención de purgar y reafirmar su posición política, Zapata modificó el Plan de Ayala el 30 de mayo para condenar ahora a Huerta como usurpador y a Orozco, por su alianza con el militar golpista, como una persona indigna del alto puesto que le confirió la Junta Revolucionaria de Morelos.

En ese mes de mayo de 1913 y en el que le siguió el acoso ferroviario de los zapatistas no cedió ante el despliegue huertista. A mediados de ese mes, entre las estaciones de *Cascada* y *Retorta* se detuvo a un convoy y se puso en fuga la escolta de voluntarios que en él viajaba; el 16 de mayo también se atajó a otro tren a la altura de *Nepantla* y ello sucedió que por la estación de *Tetecalita* un convoy militar procedente de Igual parara su marcha por causa de unas 35 bombas de dinamita con las que se amenazaba a ese tramo de vía.<sup>537</sup> El mismo 16 de

<sup>536</sup> *El Imparcial*, vol. XXXIV, núm. 6970, 07/05/1913, p. 1.

<sup>537</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, t. 3, pp. 290-291.

mayo, el agrupamiento de Amador Salazar atacó un tren de pasajeros en el km 87 de la vía de *El Balsas*, entre las estaciones de *Coajomulco* y *El Parque*, cuando éste se dirigía a Cuernavaca; sin embargo, alrededor de unos 110 voluntarios ferrocarrileros que iban a bordo —apoyados por un tren de zapadores procedente de *Puente de Ixtla* que iba armado con una ametralladora y que casualmente pasaba por ahí— pudieron repeler con éxito el fuego rebelde y dieron muerte a siete asaltantes. Exactamente un mes después, el propio general Salazar consumó la agresión contra la escolta militar del convoy cañero *Decauville* que desde Las Fuentes, sitio acuífero perteneciente a Jiutepec, regresaba a la hacienda de Atlacomulco.<sup>538</sup> En similar tesitura, a inicios de junio tuvo lugar una batalla la estación de *Retorta* y poco después, un asalto de un tren de pasajeros efectuado por la gente de Genovevo de la O en Xoco, Distrito Federal, se anunció como un ataque frustrado, pero también como un “salvaje espectáculo” de trenes hecho por los rebeldes que para fines de ese mismo mes tenían asolada a la capital cuernavaquense y en la cual, por falta de movimiento de trenes, nuevamente se estaba padeciendo ahí la carencia de productos básicos y el encarecimiento de los mismos.<sup>539</sup>

Pero la agudización de la crisis en Cuernavaca y en el estado de Morelos no sólo fue responsabilidad de los revolucionarios del sur. Robles también tuvo que ver en ello por su campaña hostil que desde junio se hizo sentir con la desarticulación de la vida local llevada a cabo con las reconcentraciones forzosas de población, el control de los mercados de Cuernavaca, Cuautla y Jojutla, así como la leva que minó los núcleos familiares campesinos. Entrado el mes de agosto, el encargado militar de Morelos apretó el paso para exterminar al líder de Ayala y a sus leales que para entonces habían tomado por cuartel provisional la zona serrana de Huautla. El 19 de ese mes la ofensiva federal penetró en ese sector del extremo sur de la entidad sólo para encontrarlo vacío ya que, al saber por anticipado de los movimientos de las fuerzas del Ejército, los insurgentes evacuaron el lugar para diseminarse en los estados circunvecinos. Así pues, Robles no dejó de ensalzarse con esa simulada victoria con la que presumió haber expulsado a los zapatistas de su terruño. Sin embargo, lo que realmente pasaba era que las filas surianas comenzaron a incursionar en las zonas vecinas del Distrito Federal, Estado de México, Tlaxcala, Puebla, Guerrero y Michoacán, levantando algunas vías de ferrocarril y mermando diversos destacamentos federales, es decir, lejos de

---

<sup>538</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, op. cit., p. 405.

<sup>539</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, op. cit., t. 3, pp. 295; *El Imparcial*, vol. XXXIV, núm. 6998, 04/06/1913, p. 1 y núm. 7018, 24/06/1913, p. 4.

saberse rendidos, los del sur se estaban reafirmando como movimiento robusto para enfado de Robles quien fue exhibido en su fracaso y se removió del cargo de gobernador y jefe militar de Morelos el 13 de septiembre de 1913, entrando al relevo el general de brigada Adolfo Jiménez Castro.<sup>540</sup>

Pero si bien es cierto que el vigor revolucionario no estaba del todo alicaído, no es menos verdad que su avance no logró hacerse de los principales centros políticos urbanos y sólo se limitó al medio rural, ya devastado, en el que algunos zapatistas errantes recogían la renta de alguna hacienda o asaltaban uno que otro tren de pasajeros. Y esto se dio en medio de unas arduas semanas que desembocaron en la crisis de octubre de 1913 en la que, por causa de una rebelión del ala maderista de la Cámara de Diputados, fue disuelto el Congreso por Huerta, quien a partir de entonces gobernó con facultades dictatoriales. Ese momento crítico que se acompañó con el crecimiento de la revolución del norte significó un punto de inflexión para el movimiento zapatista. Al tener el septentrión buena parte del foco militar, los del sur tendrían la oportunidad de ocupar no localidades secundarias, sino importantes centros políticos y económicos a través de una robusta confederación revolucionaria. En el entendido de tales objetivos, Zapata diseñó una estrategia que consistía en el buen y mejor aprovechamiento de la geografía política y de la red de comunicaciones de Guerrero. La obra inconclusa de *El Balsas*, que nunca tocó al puerto de Acapulco, representaba una ventaja para tener control del Pacífico sur y para aislar a la ciudad de Chilpancingo a la que sólo se podría llegar desde las costas guerrerenses no sin antes pasar por caminos agrestes infestados de paludismo y practicando unas dos o tres jornadas diarias de marchas forzadas. Así, y desde la capital guerrerense se podría hacer campaña contra Iguala, ciudad y polo económico de vital importancia, y desde ahí se podría avanzar hacia Morelos y, finalmente, hasta la ciudad de México. Así, y para llevar a buen puerto el plan de guerra, Zapata se encargó de coordinar la campaña en Guerrero y encomendó a sus subordinados que mantuvieran las hostilidades en Morelos.<sup>541</sup>

---

<sup>540</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 172. No resulta extraño entonces que, de acuerdo con Pineda, entre mayo y octubre de 1913 se haya registrado una mayor actividad zapatista en el Estado de México y en Puebla que en Morelos, en cuyo territorio descendieron las actividades rebeldes. En total, continua el experto en el tema, el Ejército Libertador realizó 44 ataques a cabeceras distritales; 280 sobre poblaciones secundarias; 45 contra haciendas; 160 en terrenos despoblados y 13 agresiones importantes contra ferrocarriles en ese lapso de seis meses lo cual fue indicativo de que no era la dictadura sino el movimiento zapatista quien sostenía la iniciativa de guerra. *Cfr.* Francisco Pineda Gómez, *La revolución...*, *op. cit.*, pp. 277- 278.

<sup>541</sup> *Ibid.*, p. 176.

Con tal mandato, los revolucionarios atrincherados en Morelos emprendieron algunas acciones de arma en vía, entre los que destacan los siguientes:<sup>542</sup>

- 1) 24 de noviembre de 1913: toma del puente de *Cajones* y agresión a Puente de Ixtla, ambas acciones ejecutadas por Elpidio Perdomo.
- 2) 27 de diciembre: emboscada perpetrada en el desfiladero formado por los cerros de Las Limas (20 km al suroeste de Cuautla) y en contra de un convoy militar que tampoco pudo avanzar por estar destruida la vía.
- 3) 28 de diciembre: asalto a un tren de reparaciones que circulaba por *Pastor*.
- 4) 1 de enero de 1914: asalto a las haciendas de San Vicente, de El Puente y destrucción de la vía férrea cercana.
- 5) 12 de enero: destrucción del tramo ferroviario comprendido entre *Axochiapan* y *García*, sitio en donde también los rebeldes intercambiaron tiros con los federales.
- 6) 25 de enero: destrucción del paso ferroviario de *Puente de Ixtla* por iniciativa de Pedro Saavedra, quien fue desalojado de ahí por el federal Julio A. Cerda y quien llegó al lugar de los hechos procedente de *Treinta*, cuando ya los huertistas habían comenzado a reparar el puente.
- 7) 27 de enero: asalto perpetrado por rebeldes pero repelido por federales de un tren procedente de Cuautla y que caminaba por la estación de *Nepantla*.
- 8) Fines de enero: zapatistas y personal de Genovevo de la O marcharon hacia Jojutla, destruyendo a su paso la vía férrea de la zona de *Barranca Honda*.
- 9) 15 de febrero: destrucción de la vía de *El Balsas*, lo cual se llevó a cabo desclavando los rieles situados a la altura de *Treinta*. Al día siguiente se mandó un tren de reparaciones pero éste fue tiroteado por los sublevados.
- 10) 17 de febrero: una gavilla al mando de Amador Salazar desclavó los rieles que estaban tendidos en los terrenos de Tejalpa. Al día siguiente se produjo en dicho sitio un descarrilamiento, lo que permitió a los revolucionarios atacar a la escolta del tren.
- 11) 24 de febrero: reacción y evacuación que los zapatistas de Tepoztlán hicieron frente al ataque federal que desembarcó sus fuerzas en la estación de *El Parque*.

---

<sup>542</sup> Lourdes Martínez Ocampo (ed.), *Diccionario de generales de la Revolución*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, México, 2014, t. 2, p. 809; Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 411-414; Gildardo Magaña, *Emiliano...*, *op. cit.*, t. 3, pp. 489-490.

- 12) 24 de marzo: destrucción de vía a la altura de Achichipico. Se mandó ahí un tren de reparaciones pero el mismo fue atacado por una gavilla de rebeldes. Hasta el día 31 los federales, que insistían en reparar el riel, mantuvieron un fuego cruzado con los sediciosos, quienes estaba ahí para impedirlo. Al final las fuerzas de los jefes Jáuregui y Cázares se impusieron en ese enfrentamiento.
- 13) 26 de marzo: levantamiento de vía en Atlacomulco. El mismo día, se interrumpió el tráfico emprendido desde Iguala por estar levantada la vía en la estación de *Mango*, en cuyos terrenos se instaló un agrupamiento zapatista para impedir cualquier trabajo de reparación de riel.

Por esos días, los revolucionarios del sur cobraron una de sus más importantes victorias al ocupar la capital de Chilpancingo el 24 de marzo de 1914 y, un par de semanas después, el 8 de abril, ampliaron su radio de influencia al imponer su autoridad sobre la ciudad de Iguala. Para entonces, la defensa federal comenzó a desestabilizarse, y con ello se evidenció el acierto de Zapata para emprender los ataques por el sur. A juicio de Pineda y considerando que la defensa federal de Morelos fuera trabajada como una red, resultaría que en una poligonal de poco menos de 5,000 km<sup>2</sup> se podrían advertir cuatro niveles de agrupamiento: la capital de Cuernavaca como centro neurálgico; las ciudades de Cuautla y de Jojutla como polos secundarios, las cabeceras de Yautepec, Jonacatepec y Tetecala en calidad de centros terciarios y, por último, las haciendas, las poblaciones de menor importancia y todos aquellos puntos que guardaban un interés para las comunicaciones ferroviarias. Las rutas principales en dicha red, sigue Pineda, serían las líneas ferrocarrileras que conectaban a Cuernavaca con la ciudad de México (el centro de gravedad de la red nacional) y con Iguala. En un segundo nivel estarían las rutas ferroviarias de Cuautla hacia México por Chalco y la de Cuautla hacia Puebla por Izúcar, además de los caminos secundarios Cuernavaca-Cuautla y Cuernavaca-Jojutla que paliaban en esas rutas la falta de vías férreas. Finalmente, en un tercer escalón figurarían las vías camineras internas, como las de Cuautla-Jojutla, Cuautla-Yautepec o la de Jojutla-Puente de Ixtla, tramo de camino que, en efecto, fue el primer eslabón de la red en sucumbir ante el avance zapatista que venía desde Iguala y que penetró por el extremo sur de Morelos para cimbrar la red de defensa federal.<sup>543</sup>

---

<sup>543</sup> Francisco Pineda Gómez, *La revolución...*, op. cit., pp. 401-403.

Así despuntó la ofensiva del sur que progresivamente fue ganando terreno sobre el dictador Huerta quien, para hacer frente a la incursión estadounidense que se efectuaba en Veracruz a mediados de abril y que amenazaba a su gobierno, se permitió ordenar la evacuación de una buena parte de las fuerzas federales de las cabeceras de Jonacatepec, Cuautla, Yautepec y Tetecala, las mismas que fueron ocupadas de inmediato por los rebeldes. Las tropas que quedaron en Morelos fueron insuficientes para contener el paso de los zapatistas quienes el 1 de mayo ocuparon por fin a la cabecera de Jojutla, replegando a los federales hacia Zacatepec y cerrando cada vez más y desde inicios de junio el cerco sobre el último reducto federal: Cuernavaca.

La zozobra en la urbe estatal se desbordaba y era tanta que, desde finales de abril, las autoridades militares exhortaron a todos los residentes y visitantes norteamericanos a desalojar la ciudad ya que no se les podía garantizar seguridad ni protección a su integridad.<sup>544</sup> El acoso a Cuernavaca, que se alzaba sobre trincheras naturales constituidas por el paso de diversas barrancas, ya estaba en marcha y con sus variopintos, se hizo sentir entre rieles. En el momento en que los federales supieron que serían sitiados trataron de mantener expedita alguna vía de comunicación, ya sea la carretera o la ferrocarrilera, esto con la intención de recibir insumos o refuerzos desde la ciudad de México o bien, para emprender el escape. El 26 de mayo los sediciosos ya controlaban la zona de la hacienda de Temixco; el 1 de junio atacaron a la estación de *El Parque* para replegar a los federales hacia el encerramiento de la ciudad; en el mismo sentido se suscitaron los ataques a la vera del riel de *El Balsas* a la altura de Chamilpa el 13 de junio, y dos días después los rebeldes hicieron lo propio en la estación de *Alarcón* para encerrar a los militares en la capital morelense.

El asignado para la defensa de Cuernavaca, el general Pedro Ojeda, llegó a la zona asediada el 17 de junio para asumir el mando civil y militar del territorio morelense, no sin padecer varios retardos en su viaje de ingreso a la ciudad sitiada. Si Ojeda demoró en llegar a Cuernavaca fue porque en todo el trayecto que recorrió se detuvo en numerosas ocasiones para organizar varias reparaciones de vía férrea. Pero como la línea también se hallaba acosada por la insurgencia, los trabajos de reparación se hacían de forma apresurada y siempre en la medida de que los combatientes de Ojeda pudieran repeler el fuego que los rebeldes infligían contra los mismos federales y los trabajadores del riel, es por ello por lo

---

<sup>544</sup> Rosa King, citada en John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 182

que muchos tramos de vía quedaron destruidos, bien por la acción de los revolucionarios o bien por la misma cuadrilla de trabajadores que reutilizaba los materiales de reparaciones para poder avanzar hacia la capital estatal.<sup>545</sup> Una vez instalado en su puesto, Ojeda buscó proteger el avance de trenes, es por eso que el 27 de junio mandó una columna de infantería a *Tres Marías* para que desde ahí se vigilara el transporte ferroviario, sin embargo, ese objetivo no llegó a buen puerto ya que la vanguardia de esa fuerza fue batida por las tropas de Amador Salazar, causando ello numerosas bajas en las fuerzas federales.<sup>546</sup>

En el avance del mes de julio se desarrollaron varios encuentros que iban minando cada vez más la capacidad de respuesta y de supervivencia de los federales sitiados. En un momento de incertidumbre y dado un momentáneo cese al fuego, las fuerzas militares pensaron que los rebeldes suspendieron el sitio, pero la pausa en las hostilidades se debió a la ejecución de otra tarea de batalla. Para impedir que pudieran llegar refuerzos desde la Ciudad de México, los sitiadores destruyeron algunos puentes, levantaron varios tramos de vía, dinamitaron otros y dejaron pequeños destacamentos rebeldes en lugares estratégicos de la vía, pero tuvieron el cuidado de llevar los materiales comprometidos en esa misión a lugares seguros y no muy distantes para, una vez terminado el sitio, proceder a hacer las reparaciones correspondientes y así reestablecer el movimiento de trenes.<sup>547</sup> Para Huerta, la suma de todos los acontecimientos críticos del norte y del sur era ya cosa insostenible en su gobierno e influenciado por tales razones, el dictador renunció a su puesto el 13 de julio y en el acto se embarcó al exilio, relevándolo en el cargo, Francisco Carvajal.

Tuvo que pasar todavía un mes más para que, después de varias embestidas, la ciudad de Cuernavaca cayera en manos de los zapatistas el 13 de agosto de 1914, significando ello que la captura de la capital nacional se volviera una meta de batalla próxima y pendiente mas no inasequible. No obstante, en ese mismo día, el ala constitucionalista de la Revolución atrapó ese objetivo de conquista y con la firma de los acuerdos de Teoloyucan que disolvieron al Ejército Federal, los del norte se colocaron un paso adelante para ocupar la ciudad de México. Los del sur, por su parte, no pudieron avanzar más y quedaron varados en los pueblos meridionales de la metrópoli nacional pero al menos, después de guerrear por más de tres años, por fin pudieron decir que tenían el control de todo el territorio del estado de Morelos.

---

<sup>545</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, op. cit., t. 3, pp. 336-339.

<sup>546</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, op. cit., p. 418.

<sup>547</sup> Gildardo Magaña, *Emiliano...*, op. cit., t. 3, p. 344.

Como balance del periodo de combates emprendidos durante el huertismo y según lo argumentado por el general Miguel A. Sánchez Lamego, las fuerzas zapatistas, en realidad, redujeron sus acciones a la simple táctica de choque y pocas veces se arriesgaron con las maniobras de gran calado, y cuando las hicieron a manera de ofensiva, se aseguraron de organizar grandes contingentes de miles de hombres, como lo fue el caso de la toma de Chilpancingo y también el sitio y caída de Cuernavaca. Por otra parte y en lo que hace al uso del ferrocarril, no hay evidencia de que los rebeldes del sur lo hayan empleado para el traslado masivo de tropas, para el aprovisionamiento o para su reconversión a campamentos, como sí fue el caso de otros cuerpos de la avanzada constitucionalista.<sup>548</sup> Aunque ambas corrientes revolucionarias se dieron cuenta de la importancia estratégica del ferrocarril, se distinguieron entre sí por su tratamiento al mismo, y es que mientras los del sur se encargaron de impedir el transporte de federales despachados a Cuernavaca y Cuautla, volando constantemente los trenes al oriente y occidente de Morelos, los del norte se sirvieron de él para transportar a sus tropas a las ciudades conquistadas en el septentrión mexicano.<sup>549</sup>

También se diferenciaron ambos bandos por los métodos de voladura de inventario ferroviario. Los constitucionalistas, por ejemplo, cavaban una zanja entre dos durmientes para poder pasar por ahí una gruesa cadena alrededor de dos rieles opuestos; la cadena, reforzada también con un cable de acero, se enganchaba a la locomotora que se hacía retroceder para hacer saltar los clavos que aseguraban a los rieles, los cuales se amontonaban a un lado del camino y se les dejaba caer encima los durmientes arrancados del terraplén, dejando al pie de esa pila otros tantos impregnados con aceite para comenzar un fuego que retorcería los rieles y que carbonizaría a los mencionados durmientes.<sup>550</sup> Por su lado, los del sur se mantuvieron con el método de voladura por dinamita o bien, quitando manualmente los clavos y planchuelas del riel, al tiempo de que se mantuvieron asaltando trenes militares y de pasajeros, destruyendo puentes, incendiando estaciones y volando locomotoras. En contraste, los federales hicieron uso extensivo del ferrocarril para movilizar a sus fuerzas a los sitios sublevados, y fue por tal razón que buena parte de las escaramuzas surianas se desahogaban a la orilla de los rieles ya que con ello se buscaba obstaculizar las misiones de represión de los huertistas.

---

<sup>548</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, op. cit., p. 421.

<sup>549</sup> Laura Espejel et al., *Emiliano*, op. cit., p. 120.

<sup>550</sup> Beatriz Urias et al., *Los ferrocarriles...* op. cit., p. 112.

En el condensado de las depredaciones y secuelas ferroviarias estimadas hasta la dimisión de Huerta, se advierte claramente que el transporte de carga dejó de funcionar y ello causó que las mercancías escasearan y se encarecieran para generar hambre entre la población; en tanto, el de pasajeros circuló con lentitud e intermitencias y siempre a costa de grandes riesgos como los ya expuestos en líneas arriba.<sup>551</sup> De hecho, fue en el periodo huertista en donde se registra la mayor carga de violencia del Ejército Libertador del Sur, esto según las estimaciones glosadas por Pineda quien expone una escalada hostil que adquirió notoriedad entre finales de 1913 e inicios del año siguiente y que fue menguando en hasta la renuncia del dictador, registrándose así, sólo en Morelos, un acumulado de 625 hechos de armas registrados desde noviembre de 1911 hasta julio de 1914.<sup>552</sup>

Así pues, en el avance de los primeros meses de 1914 se hacía patente que la situación del tráfico ferroviario en la *Región* era bastante precaria, toda vez que el movimiento de trenes se encontraba semiparalizado desde medio año atrás. El *Interoceánico*, por ejemplo, por lo regular notificaba que sólo podía llevar pasaje hasta Ozumba, y que desde ese punto hasta Puente de Ixtla, el viaje sólo se podía hacer abordando un tren militar programado para salir los martes y los viernes, pero esto con la reserva de cancelar la corrida por las amenazas o los daños graves que se generaban en ese tramo de vía por obra de los insurrectos. Cosa similar se experimentaba en los viajes de Cuautla a Atencingo y también en gran parte de la línea de *El Balsas*, situación que prevaleció hasta el año siguiente. El patente estado de aislamiento provocó varias alarmas y nerviosismo colectivo, tan fue así que Rosa E. King, la notable inglesa avecindada de la capital y dueña del hotel Bellavista, con total pesadumbre en abril de 1914 expresó: “en Cuernavaca nosotros nos apartábamos más y más del mundo exterior, los cables del telégrafo habían sido derribados y la continua destrucción de la vía de ferrocarril; así como su consiguiente reparación, interrumpía el paso de los trenes”.<sup>553</sup> Los éxodos, en tal contexto, sólo se podían efectuar con el uso de trenes militares, cuyo despacho sólo se conseguía después de mucho negociar con las autoridades militares.

---

<sup>551</sup> Ramiro Navarro López y Rosa Gabriela Leal Reyes, *Los ferrocarriles en México*, Palibrio, Indiana, Estados Unidos de América, 2015, pp. 87-88.

<sup>552</sup> Francisco Pineda Gómez, *La revolución...*, *op. cit.*, pp. 553-556. En términos del mismo periodo, le siguieron en hostilidades el Estado de México con 601; Puebla con 563; Guerrero con 253; el Distrito Federal y Tlaxcala con 74 y 73 respectivamente, Oaxaca con 54 y otras entidades con menos de 50 acciones de armas.

<sup>553</sup> Patricio Juárez Lucas, “Ferrocarriles y revolución. 1910-1915: guerra, movilidad y vida cotidiana”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 35, enero-abril, 2019, pp. 12-14.

### 3.1.3. De los Ferrocarriles zapatistas al descarrilamiento de la rebelión del sur

Con sus respectivos matices, en el curso del segundo semestre de 1914 se comenzó a respirar en Morelos una atmósfera de relativa calma que ciertamente se eclipsó por causa de los daños provocados en arduos meses de guerra traducidos en pobreza generalizada, aislamiento, campos devastados, comercios desahuciados, ciudades deshabitadas, casas vacías y una pérdida demográfica de una quinta parte de la población total del estado. Con todo, y al margen de los revolucionarios norteros que se disputaban el control del país, los del sur lograron construir y mantener una sólida base social, y para el otoño, tuvieron algo más que claridad al respecto de la causa agraria como planteamiento de política nacional.<sup>554</sup>

Para entonces, y por marcadas diferencias de proyecto de nación, se hizo manifiesta la fricción entre el carrancismo y el zapatismo, lo cual se reflejó, por ejemplo, en el hecho de que los del norte impidieron a los surianos acceder a la metrópoli nacional, en tanto, el grupo del sur respondió con la misma moneda hostil al atacar a los carrancistas que se atrevieran a entrar a sus dominios, tal como ocurrió en Chalco, en donde el líder zapatista de ahí emboscó a unos 300 constitucionalistas y mandó a sus oficiales a purgar una estadía en prisión en el cuartel sureño de Yautepec. Y aunque hubo algunos intentos de conciliación y búsqueda de paz por parte del coahuilense, el jefe suriano no cedió ante el constitucionalista quien, el 5 de septiembre, rechazó tajantemente las condiciones impuestas por Zapata que en lo fundamental gravitaban en torno al reconocimiento del Plan de Ayala.

Para finales de octubre y a propósito de las invitaciones despachadas por la comisión encabezada por Ángeles, el Ejército Libertador del Sur mandó un cuerpo representativo a la Convención de Aguascalientes y pudo obtener de ella el anhelado reconocimiento del texto de Ayala. Unos días después y por acuerdo de la Convención, se eligió a Eulalio Gutiérrez para ocupar provisionalmente la presidencia de la República y al mes siguiente, la noche del 24 de noviembre, los contingentes surianos lograron adueñarse de la capital nacional, y fue en todo este reacomodo de fuerzas que por convenio suscrito en Xochimilco el 4 de diciembre, el jefe de la División del Norte, Francisco Villa y el jefe Emiliano Zapata se comprometieron a atacar conjuntamente a Carranza. Sin perder tiempo, el del sur logró ocupar la ciudad de Puebla el 17 de diciembre, pero efímera fue esa victoria ya que en los primeros días de enero de 1915, la plaza fue recuperada por las fuerzas obregonistas.

---

<sup>554</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, pp. 188-190. El cálculo demográfico corresponde a Holt Büttner.

En materia ferroviaria, la promoción y llegada de Carranza al puesto de jefe del Estado mexicano —que fueron contrarias a lo dispuesto por la Convención Revolucionaria— comportó un intento organizativo que desde el 15 de agosto se hizo notar con la incautación provisional de los *Nacionales de México*, con lo cual el carrancismo pudo asumir el control de las oficinas centrales de la empresa pública ferrocarrilera. Pero dada la ruptura suscitada entre el convencionismo y el constitucionalismo, Carranza se vio obligado a abandonar la ciudad de México y por ello perdió el control del consorcio estatal que no recuperaría, sólo en una parte, hasta unos meses después, cuando por decreto del 4 de diciembre de 1914 el coahuilense incautó unos 3,200 km de líneas férreas que corrían en sus dominios para así conformar la *Dirección General de Ferrocarriles Constitucionalistas*.<sup>555</sup> La confiscación de líneas así decretada afectó varios trechos de riel del *Mexicano*, del *Panamericano*, del *Veracruz al Istmo* y también del *Interoceánico* en su tramo de Perote, es decir, todos los convergentes en Veracruz, en cuyo territorio Carranza instaló la capital del país. Por su parte, Villa incautó tramos del *Internacional* (Paredón-Durango-Tepehuanes) y del *Central* (Chihuahua-Zacatecas), en tanto, Salvador Alvarado militarizó en el sureste el servicio de los *Unidos de Yucatán*.<sup>556</sup> Visto en tales términos, se observa entonces que en esa ola de reacomodos se generó una sustracción de control de vías que obedeció a diferentes criterios regionales revolucionarios que trastocaron el talante del transporte ferrocarrilero nacional desde diferentes ámbitos.

Para el caso de Morelos, la conectividad ferroviaria todavía se encontraba suspendida por causa del movimiento suriano que, de inicio, mantuvo inactivas para el servicio público general las líneas de Cuautla y de Cuernavaca. No obstante, y tal como lo venían haciendo los carrancistas, los villistas y los alvaradistas, los revolucionarios del sur también echaron mano de los ferrocarriles para mantener un control territorial y un grado de conectividad sobre sus áreas de influencia. De acuerdo con Guillermo Guajardo, el Ejército Libertador del Sur también forjó sus cuotas de control en lo que hace al manejo de vías y de ferrocarriles, esto a través de unas fuerzas campesinas y obreras que interactuaron dentro de un proceso de tecnificación y aprendizaje sobre dicha materia de transporte, y así plantea que, a pesar de

---

<sup>555</sup> Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, El Colegio de México, México, 2017, pp. 62-63.

<sup>556</sup> Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 194.

que la causa agrarista fue en lo más su faro de orientación, los zapatistas no se desentendieron de la cuestión del acceso a la tecnología y de posibilidades de movilidad que experimentaron los demás bandos revolucionarios. Sin embargo, esta etapa de aprovechamiento de tecnología ferroviaria no fue tan extensa dadas las tensiones internas dentro del movimiento suriano y un temprano abandono de esa mano de obra especializada.<sup>557</sup>

Las consideraciones de aprovechamiento ferroviario se registran desde la caída de Cuernavaca en 1914 y el colapso del Ejército Federal, momento que fue aprovechado por los zapatistas para hacerse de un equipo ferroviario e igualmente tomar talleres, depósitos y líneas telegráficas. Así, en septiembre de 1914 los zapatistas capturaron de los *Nacionales* y del *San Rafael-Atlixco* un total de 5 locomotoras y 160 carros de carga y coches de pasajeros, esto sin contar el equipo que confiscaron al *Interoceánico*. Del otro lado, en la estación de *Cuernavaca*, contaban con 108 carros y coches de los cuales 18 se mantenían con carga, 71 se encontraban desocupados y otros 5 se emplearon para hacer efectuar labores de reparación de vía. También en agosto de ese año se le confiscaron a la compañía del *San Rafael-Atlixco* 4 locomotoras y unos 50 carros de carga y de coches de pasajeros que se mantenían parados en Amecameca, lo cual significó una interrupción para el transporte de productos agrícolas morelenses y, sobre todo, se afectó el despacho hacia la capital del papel periódico producido por la planta sanrafaelina. Todo este equipo de ancha y de angosta le dio movilidad al grupo suriano, al grado de que armaron incluso el llamado *Tren Hospital del Ejército Libertador del Sur* que, para mayo de 1915, se encontraba dando servicios de salud en la zona de Cuautla empleando 4 doctores, 4 practicantes y 5 enfermeras, todos ellos dirigidos por el Dr. Lauro Camarillo.<sup>558</sup>

Con el movimiento de trenes vino el problema del combustible. Cuando capturaron la ciudad de México en 1914, los zapatistas se sirvieron del petróleo de las fábricas conectadas por vía férrea, pero esa alternativa no daría pronta solución a ese pendiente que se agravaría más adelante. Para franquear la situación el ya señalado brigadier Manuel Sosa Pavón, “quien controlaba los ferrocarriles zapatistas, ordenó transformar 17 locomotoras que quemaban petróleo para que consumieran leña”. La reconversión resultó exitosa si se considera la base de operaciones zapatistas que producía bienes forestales, aunque eso, por

---

<sup>557</sup> Guillermo Guajardo, “Tecnología y campesinos en la Revolución mexicana”, *Estudios Mexicanos*, vol. 15, núm. 2, 1999, pp. 300.

<sup>558</sup> *Ibid.*, p. 305. Las cursivas son énfasis de este trabajo.

otra parte, también restringía su radio de acción territorial. No obstante, el uso de madera como combustible acarreó otro problema para los ferrocarriles zapatistas ya que, el nuevo clima de repartimiento y apropiación de tierras y recursos impulsado por Zapata, justificaría a los pueblos a reservarse el derecho de negar ese recurso a las fuerzas del sur. Para librar este problema, Zapata dirigió a los jefes surianos varias disposiciones para que se les dejara a los encargados de máquinas recoger el combustible necesario para quemar en la máquinas militares zapatistas, y en otros casos, se permitió regular el precio de la leña, y aunque las órdenes no fueron del todo desobedecidas, sí hubo una amplia resistencia de comunidades y líderes que se negaron a entregar dicho recurso maderero, entre ellos se cuentan a Genovevo de la O.<sup>559</sup>

A diferencia del jefe de Santa María Ahuacatlán, Zapata y Palafox asumieron una posición más abierta en cuanto al uso y explotación de bienes forestales para el mejor funcionamiento de máquinas. A este respecto, el mando del Ejército Libertador despachó una severa comunicación el 6 de enero de 1915 al general De la O relacionada con el uso de agua y madera para beneficio del transporte ferroviario zapatista:

Este Cuartel General ha tenido a bien disponer que por ningún motivo les prohíba usted a los pueblos de Ocotepc y los contornos que corten madera para venderla al Ferrocarril, pues precisamente el objeto de la Revolución, es darle posesión a los pueblos de las tierras, montes y aguas, de que fueron despojados, y si usted ahora les prohíbe que hagan uso de lo que les corresponde, impidiéndoles que corten madera para sostener a sus familias, con su producto es tanto como si usted defrauda a la Revolución, pasando sobre sus ideales, así como también que bajo ningún concepto, impida que el Ferrocarril haga uso del agua que va a la estación de Alarcón, pues de ninguna manera el Ferrocarril, debe paralizar sus trabajos, por las razones que usted ha dictado y de las cuales tengo conocimiento.<sup>560</sup>

Al margen de las diferencias con respecto al uso de recursos, lo cierto es que este problema no sólo empezó a clarificar las posturas encontradas de los líderes, además, puso en evidencia a los pueblos que, con tal de no dignificar su pasado inmediato de sumisión a la figura de la hacienda que les explotaba sus recursos, no cederían tan fácil a la presión zapatista de transferir sus aguas, sus bosques ni el orden de sus cultivos que de inicio, y en la misma

---

<sup>559</sup> *Ibid.*, p. 306-308.

<sup>560</sup> *Ibid.*, p. 308.

tónica de mandato revolucionario, se buscó llevar hacia la explotación cañera a manera de generar ingresos para el movimiento, propuesta que no agradó del todo a las comunidades que, por cierto, no consideraban el transporte ferroviario como una necesidad esencial. De forma más abierta, el tema de las maderas para beneficio del ferrocarril se planteó al público como una oportunidad de negocio que de acuerdo a los documentos zapatistas, se dio a conocer por Antonio de Zamacona el 1 de febrero de 1915 de la siguiente forma:

Necesitándose la compra de 200 000 doscientos mil durmientes para la reconstrucción de la vía ancha de los Ferrocarriles Nacionales, de ocho pies de largo por siete pulgadas de grueso y ocho de ancho y con esquinas vivas, se convocan postores para que bajo pliego cerrado y lacrado hagan sus proposiciones ante la Secretaría de Fomento por conducto de este Departamento, en la inteligencia, de que no se aceptarán proposiciones que sean menores de 5 000 cinco mil durmientes. Los sobres que contengan las citadas proposiciones serán recibidos en esta Oficina hasta las doce M. del día seis del presente mes, debiendo ser abiertos en presencia de los Señores Encargados de las Secretarías de Fomento y Hacienda, de los interesados y de todas las demás personas que deseen asistir al acto que tendrá verificativo a las cinco de la tarde del citado día seis en el salón que ocupa la Secretaría de Fomento en el Palacio de Cortés.<sup>561</sup>

Según lo planteado por Guajardo, los zapatistas no sólo emplearon el ferrocarril con fines militares, también lo aprovecharon para incentivar las economías locales, prueba de ello se observa con una formación de carros de maíz que desde Iguala se mandaron a Cuernavaca en octubre de 1914, o con los dos carros tanque que el coronel Juan Flores solicitó se les mandara desde *San Lázaro* en diciembre de 1914 para el acarreo de miel y la elaboración de agua ardiente que iban a efectuarse respectivamente en las haciendas de Atlihuayán y de San Carlos; así como también con la carga de cemento que la casa comercial de G. Lohse y Cía. envió a Zapata desde México hasta la estación de *Tlaltizapán* en mayo de 1915.<sup>562</sup>

Por otra parte, para el manejo de estos “ferrocarriles zapatistas” se conformó una administración con antiguos trabajadores del riel que conservaron sus jerarquías y que se comprometieron con el Plan de Ayala, para así dar vida desde el 4 de noviembre de 1914 a lo que se conoció como “Cuerpo de Ferrocarrileros Insurgentes”, cuyos miembros eran en su

---

<sup>561</sup> Laura Espejel *et al.*, *Emiliano...*, *op. cit.*, p. 363.

<sup>562</sup> Guillermo Guajardo, “Tecnología...”, *op. cit.*, p. 309-310.

mayoría trabajadores rieleros, forestales e industriales asentados en Amecameca. Para tal efecto, este cuerpo gremial zapatista entonces dirigido por el mayor Gabriel L. Pérez acordó:

1. Quedar bajo las órdenes del general en jefe del Ejército Libertador de la República, Emiliano Zapata, como soldados.
2. Hacer cumplir por medio de las armas el Plan de Ayala.
3. En emergencias, ayudar a reestablecer las comunicaciones férreas en las zonas que abarcara la revolución del Sur y Centro, “Como así a interrumpirles el tráfico por medio de la destrucción, o de las armas, en el caso de que el enemigo avance por ellas.”<sup>563</sup>

A finales de 1914, Zapata se apoyó de los llamados “Ferrocarriles Convencionistas” para regularizar el tráfico ferroviario del estado de Morelos, y aunque ejerció buena presión sobre todo el esquema de transporte hasta entonces aprovechado —cuyo líder más visible fue Manuel Sosa Pavón— el jefe del sur no logró articular un control unificado como el que construyeron para sí los encargados de los *Ferrocarriles Constitucionalistas*. El despunte del problema estribó en los impulsos gremiales que en ocasiones eran incompatibles con las causas campesinas; a ello se suma la volatibilidad de los jefes revolucionarios que, por discusiones internas, llevaban sus peleas a los trabajadores ferroviarios que no compartían su visión de jerarquías, esto obligó que en enero de 1915 se enviara una circular a las filas zapatistas en la que se exigía “a todos sus miembros que se abstengan en tomar la menor injerencia en el tráfico de ferrocarriles”, pese a ello, los conflictos no pudieron solucionarse. Un ejemplo del choque que comportó la promoción por méritos revolucionarios contra los de carácter gremial se generó en diciembre de 1914 a propósito del ascenso de un garrotero al puesto de conductor, a cuyo nombramiento se opuso el jefe del *Interoceánico* diciendo que

La ayuda que este señor haya prestado a la causa no creo que sea una autorización para que pongamos tanto los intereses del Ferrocarril como las vidas de los pasajeros en peligro, pues Ud. (Emiliano Zapata) comprenderá que sin ese examen yo no puedo tenerle confianza para que se haga cargo de alguno de nuestros trenes. Por lo tanto, ruego a Ud. se sirva hacer conocer a este señor las razones que yo tengo para no seguirlo usando como conductor mientras no llene los requisitos que siempre hemos acostumbrado exigir a los conductores para confiarles un tren.<sup>564</sup>

---

<sup>563</sup> *Ibid.*, p. 314.

<sup>564</sup> *Ibid.*, pp. 316-317.

También en mayo de 1915 se expuso el problema del ferrocarril frente a la cuestión zapatista, esto por intervención del presidente convencionista Roque González Garza que con enfado se quejó de los revolucionarios del sur quienes, a parte de abrumarlo con peticiones de grandes sumas de dinero para manutención de tropas, a su juicio eran los responsables de la crisis económica del momento ya que impedían el abastecimiento de la población por estar “todos los trenes en poder de los jefes del Sur y no poderse emplear sin anuencia de ellos”, al tiempo de que “impedían el libre tráfico y cometían abusos con los mercaderes”.<sup>565</sup>

Junto a esa serie de dificultades devino un problema salarial, una inconformidad gremial por el uso desfachatado del servicio ferroviario por parte de los rebeldes, el empleo de “pases libres” y la corrupción de algunos jefes que subcontractaban el despacho de trenes a comerciantes; todo ello, en su conjunto derivó en la pronta desaparición de los “trenes zapatistas”, cuyo recorrido final se realizó el 30 de julio de 1915, esto en el contexto de la evacuación de zapatistas de la ciudad de México —que tomaron por segunda vez el 11 de marzo de 1915— y el reingreso en la misma de las fuerzas carrancistas. Con todo, la actividad ferroviaria de los zapatistas no cesó ni en el estado de Morelos ni en las entidades vecinas de Puebla y México, sólo hasta 1916, cuando por causa de las campañas delegadas a Pablo González para controlar al estado de Morelos, los surianos debieron volver a las operaciones de guerra de guerrillas.<sup>566</sup>

A tal respecto, cabe mencionar el avance que hizo González hasta la estación de *Cima* a inicios de 1916, con ello, comenzó una nueva etapa de hostigamientos en contra de los zapatistas que para entonces dominaban todo el estado de Morelos, el oriente del estado de México, parte de Tlaxcala, casi todo el estado de Guerrero y la zona sur y occidente de Puebla. De tal suerte, el 26 de enero se notificó desde el Despacho de Guerra y Marina que estaba todo listo para emprender una feroz campaña contra el zapatismo.

El 13 de marzo los zapatistas instalados en Huitzilac comenzaron a desocupar esa plaza y para el 27 de abril, Pablo González instaló su cuartel general en *Tres Marías*, es decir, tenía ya para ese momento incautado el acceso norte del estado por vía de ferrocarril. Unos días después, el 4 de mayo, los constitucionalistas ocuparon las plazas de Cuernavaca, de Cuautla, de Yautepec y de Ayala, logrando en tales operaciones asegurar quince locomotoras

---

<sup>565</sup> Antonio Díaz Soto y Gama, *La Revolución...*, *op. cit.*, p. 299.

<sup>566</sup> Guillermo Guajardo, “Tecnología...”, *op. cit.*, p. 320.

y diversos carros y coches de ferrocarril. Los días 13 y 14 de junio los carrancistas atacaron con lujo de violencia a las poblaciones de Tlaltizapán, Tlaquiltenango y Jojutla, es decir, toda la plancha en donde estaba corrida la vía del *Interoceánico*, lo cual les significó un dominio y control de acceso y salida de las dos zonas planas del estado desde su punto más bajo, y con ello se replegó a los zapatistas de nuevo a las montañas del sur. El asalto a Tlaltizapán atestó un duro golpe al zapatismo ya que los constitucionalistas se apoderaron de 200 carros de ferrocarril, veinte de ellos estaban cargados con parque para cañón, además de que había en el lugar unas 15 locomotoras y dos fábricas de cartuchos montadas a bordo de vagones. La urgencia de sacar todo ese botín de guerra impulsó a González a solicitar a su jefe inmediato en la Secretaría de Guerra a que se dirigiera al director de Ferrocarriles para que se prestaran las facilidades necesarias para extraer esos pertrechos de guerra del zapatismo. De igual forma, planteó disposiciones para que en el menor tiempo posible se pudieran llevar a cabo las reparaciones de vía conducentes a modo de reactivar todos los servicios de tráfico y de comunicación del estado.<sup>567</sup>

El 27 de septiembre, Octavio Paz Solórzano señaló que si bien el control militar de Carranza era sólido, no lo era así su situación política que, por el contrario, era precaria. Por tal motivo recomendó a Zapata a reavivar los ataques contra trenes para atraer la atención de los cónsules extranjeros. Y así lo comenzó a practicar el jefe de Ayala, con lo cual se suspendió temporalmente las luchas en Morelos y se prefirió, en cambio, hacer vigorosas incursiones en los puntos vitales del centro y sur del país. De tal suerte, se intensificaron los ataques a un ingenio, a una fábrica, a un núcleo minero y a los ferrocarriles, pero esto en una zona externa a Morelos.<sup>568</sup>

Como la de Robles, la campaña de González se caracterizó por el nivel de violencia ejercido contra las poblaciones y los rebeldes del sur e incluso, pudo superar con creces las atrocidades del huertista. El 30 de septiembre, su subordinado, el coronel Jesús Guajardo asesinó a 180 residentes de Tlaltizapán sólo por ser sospechosos de simpatizar con la causa zapatista. En su campaña de purga, los constitucionalistas acarrearón a sus capturados hasta la ciudad de México a través del ferrocarril como si se trataran de “cerdos”, empleando para ello vagones y furgones especiales para ganado. Los zapatistas, por su parte, se animaron a

---

<sup>567</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 429-430.

<sup>568</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 262.

responder con ataques más atrevidos. El 7 de noviembre se permitieron volar un tren que caminaba por el Ajusco y a ello sucedió una matanza en la que fallecieron unas 400 personas entre las que se contaban a pasajeros y militares. En respuesta y con enfado, González decretó el 11 de noviembre una orden en extremo severa y autoritaria, en la que quedó estipulado que “Todo individuo —declaró— que directa o indirectamente preste sus servicios al zapatismo o a cualquier otra facción... hostil al Gobierno Constitucionalista, será pasado por las armas sin más requisitos que la correspondiente identificación”. A la par, se aplicaría la pena capital a toda persona arrestada que lo fuera por estar merodeando a la vera de senderos y caminos sin contar para ello con los salvoconductos emitidos por el cuartel general constitucionalista de Cuernavaca, así como también a todo aquel que anduviese cerca de las vías ferrocarrileras sin poder justificar a satisfacción su presencia. No pareció haber intimidado esta disposición a los insurrectos ya que unos días después, en la misma zona del Ajusco, las fuerzas zapatistas volaron otro tren y derivaron de ello un importante número de víctimas mortales, y fue así como el encargado de los negocios estadounidenses tomó nota de cómo estaba fracasando el constitucionalismo en el sur de México.<sup>569</sup>

Con su campaña en ruinas pero simulando ante la opinión pública la intensificación de sus operaciones, González ordenó a sus hombres hacer un desmonte de unos 500 m de ancho a ambos costados de la vía férrea de *El Balsas*, desde *Contreras* hasta *Cuernavaca*, pero esto lo planteó para poder llevar el cuartel hasta la ciudad de México y así encubrir su retirada de Morelos. En diciembre de ese año, Zapata reanudó la ofensiva y lanzó ataques coordinados a las guarniciones de las principales poblaciones del estado. Varios puntos quedaron sitiados y el tráfico entre *Iguala* y *Cuernavaca* se suspendió nuevamente. Para finales de ese mes las fuerzas constitucionalistas comenzaron a evacuar el estado y los zapatistas comenzaron a diseminarse dentro de Morelos para ocupar los centros de población más importantes. El 7 de enero de 1917 se apoderaron de Jonacatepec, tres días después tomaron la ciudad de Cuautla y la semana siguiente entraron a la capital estatal.<sup>570</sup>

En febrero, los rebeldes dieron una vuelta de tuerca a su estrategia y optaron por concentrar sus fuerzas para proteger los principales pasos ferroviarios que conducían a Morelos. González, por su parte, registró un pequeño avance hacia *Tres Marías* y al tiempo

---

<sup>569</sup> *Ibid.*, p. 265.

<sup>570</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, op. cit., p. 431.

de que anunció que pronto reactivaría su campaña, también reconoció que no estaba en condiciones de mandar trenes al sur. Las líneas férreas que circundaban la poligonal del estado de Morelos registraron frecuentes incursiones y emboscadas en sus cuatro confines, estos son, el suroccidente y desde Iguala; el suroriente en el paso de *El Muerto* y desde Chietla e Izúcar; el noroccidente por *Cima* y el nororiente desde Amecameca y Ozumba. La creciente guerra de guerrillas sumada a las continuas emboscadas de trenes y los brotes de paludismo no hicieron otra cosa que diezmar las fuerzas gonzalistas, las cuales desalojaron la *Región* por orden de Carranza con el pretexto de llevar los ataques hacia el norte para combatir a Villa, esto en la inteligencia de que la expedición punitiva estadounidense había abandonado el país. Fue así como en febrero de 1917 —y en el marco alterno de la entrega de resultados del Congreso Constituyente celebrado en Querétaro— el zapatismo se apoderó nuevamente de Morelos y de hecho, durante los siguientes meses se desarrollaron pocos combates ya que los carrancistas prácticamente no tenían presencia en la entidad, aunque ello no significó que dejaran de ejecutarse en la *Región* los de sobra conocidos sabotajes de vía y de trenes.<sup>571</sup>

Y si bien es verdad que en el verano de 1917 la rebelión del sur experimentaba un nuevo auge, no es menos cierto que en el avance de esos meses se registraron diversas intrigas y tensiones al interior del movimiento que, en lo visible, resultaron en el ahorcamiento de Lorenzo Vázquez, cuyo personal comenzó a desconocer al cuartel de Tlaltizapán y se decantaba por reconocer a Carranza; el fusilamiento de Otilio Montaña por presuntamente haber organizado la insurrección que se le achacó a aquellos vazquistas, así como la muerte de Eufemio Zapata que fue provocada por el general insurgente Sidronio Camacho.

Por su parte y después de asumir el cargo del Ejecutivo federal por elección popular, Carranza se propuso reorganizar los esquemas políticos y económicos de México, para ello dispuso de una agenda de obra pública con la que se buscó dar un nuevo impulso al fomento carretero y a la construcción ferroviaria, interviniendo de igual forma aquellas líneas que necesitaban ser reparadas de los daños infligidos por la acción insurgente. Para incentivar y no suspender el servicio de trenes que poco a poco se reactivaba, Carranza entró en pláticas con los trabajadores del riel, quienes le solicitaban acelerar la reparación nacional de las locomotoras varadas. Asimismo, el Gobierno carrancista comenzó a adquirir algunos equipos y destinó algunos recursos para reparar vías, edificios, carros de pasajeros y coches de exprés.

---

<sup>571</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, op. cit., p. 432.

Y aunque la prioridad del momento era la reparación ferroviaria y no la construcción de nuevos caminos, en ese año se terminaron algunos tramos de vía pendientes y se pusieron a consideración algunas concesiones de obra ferroviaria. La siempre anhelada ruta al Pacífico, por ejemplo, fue beneficiada con la prórroga de plazos que se hicieron a los permisos constructivos de la línea Balsas-Zihuatanejo-Acapulco, pero el esfuerzo fue vano ya que no se devolvió ningún avance de encadenamiento de vía. En su informe presidencial de 1917, Carranza citó las reparaciones ferrocarrileras en proceso de ejecución y se advirtió que los *Nacionales* contaban con un acumulado de 11,800 km de vías férreas en explotación, cifra aparte de los 500 km de rieles que estaban fuera de su control por estar ellos en poder de las fuerzas zapatistas.<sup>572</sup>

Entrado el otoño de 1917, la Secretaría de Guerra diseñó una nueva ofensiva en el sur con el objetivo de dar una solución definitiva a la cuestión zapatista. De tal modo, se planteó una estrategia en la que los batallones federales debían rodear el estado de Morelos, cortar la retirada de los zapatistas y empezar el combate para así derrotarlos. El mando de esta campaña se delegó nuevamente a Pablo González y se efectuó desde el lado oriente estatal reportando ello una ganancia de plaza, toda vez que las tropas carrancistas lograron ocupar el 19 de noviembre la ciudad de Cuautla y, en las semanas siguientes, lograron apoderarse de Jonacatepec y de Zacualpan. El despliegue así visto trajo amplia satisfacción a los carrancistas de la ciudad de México, sin embargo, pronto se desencantaron de la operación ya que era notable que las fuerzas federales no podían avanzar más allá de Yautepec o de Tlaltizapán.<sup>573</sup>

El hostigamiento sobre el zapatismo avanzaba a su ritmo y se valió de todas las formas para sofocar el movimiento suriano. El 12 de febrero de 1918, según lo relatado por Alfonso Taracena, el viejo revolucionario ferrocarrilero Manuel Sosa Pavón, primero de extracción zapatista y luego convertido al bando felicista, fue aprehendido por las fuerzas carrancistas. Previo a ello, Carranza le propuso al viejo rielero ir al estado de Morelos para, a base de engaños, convencer al jefe del sur de que él estaba en contra del Gobierno y una vez ganada su confianza, proceder a detener o aniquilar al caudillo morelense. A tal ofrecimiento respondió Sosa Pavón:

---

<sup>572</sup> *Ibid.*, p. 541; Ramiro Navarro López y Rosa Gabriela Leal Reyes, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, pp. 94-95.

<sup>573</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, p. 474.

Señor presidente, yo me comprometí a colaborar con su gobierno, pero nunca se me habló de tal comisión [...], para salir del paso, podría aparentar que la iba a cumplir [...] francamente, no la ejecutaría; prefiero hablarle con la ruda franqueza de un soldado revolucionario. Al general Emiliano Zapata le debo mi personalidad militar [...] es mi amigo [...].<sup>574</sup>

El mismo autor afirma que Carranza reformuló la propuesta pero en contra de Félix Díaz, a lo que el ferrocarrilero respondió “Sí señor presidente, para ese sí estoy a sus órdenes”, sin embargo, tal parece que Sosa Pavón no cumplió con el encargo y fue por ello por lo que se procedió a encarcelarlo.<sup>575</sup>

La crisis tanto económica como poblacional que derivaron de las incursiones de González redundaron en un paisaje urbano desolador en el que los cadáveres se amontonaban y en donde una población diezmada ocupaba la ciudad de Cuautla con no más de 200 civiles, en tanto, la de Cuernavaca albergaba a duras penas unas 5,000 personas, cuando mucho. Y aunque esta pérdida no fue tan significativa en números absolutos como la experimentada en el régimen de Huerta, sí lo fue en términos proporcionales de un contingente estatal que no se terminaba de recuperar y que llegaba al año de 1918 con un 25% menos de su población, esto por causa de las defunciones y las emigraciones suscitadas que en mayor medida se efectuaron como deportaciones hacia el territorio de Quintana Roo, en cuyos terrenos de la estación ferrocarrilera se instaló un campo de concentración.

En mayo de 1918, el zapatismo sufrió otra baja encarnizada por la defección de Manuel Palafox, miembro clave del movimiento del sur. Tres meses después, el 18 de agosto, las fuerzas carrancistas nuevamente tomaron el control de las principales plazas del estado, lo cual redobló el pulso de la guerra de guerrillas y fue por eso por lo que los gonzalistas no pudieron expulsar de inmediato a los rebeldes surianos. El escenario así planteado, sumado a la aceptación de amnistía que varios jefes rebeldes tomaron del Gobierno carrancista, fueron un indicativo de la crisis interna de un movimiento popular que perdía terreno, posiciones, hombres y municiones frente a un acoso gubernamental que no cejaba en su empeño por sofocar a los campesinos del sur que probablemente asaltaban uno que otro tren para sobrevivir y que, a pesar de mostrar unos primeros síntomas de agotamiento, no dejaban de preocupar a Carranza.

---

<sup>574</sup> *Ibid.*, p. 472.

<sup>575</sup> *Id.* y ss.

Por su parte, Pablo González se esforzaba por consolidar su dominio sobre el estado de Morelos y aunque mantenía ya un control sobre todas las poblaciones importantes con excepción de Tlaltizapán, buscó alejarse de la zona dominada por De la O a fin de no provocar un encuentro que le pudiera provocar vergüenza. Por ello, González prefirió usar como base de operaciones a la ciudad de Cuautla ya que su conexión ferroviaria con el Valle de México era mucho más segura que la de Cuernavaca que era asediada, efectivamente, por las fuerzas del rebelde de Santa María Ahuacatlán. Entre el segundo semestre de 1918 e inicios de 1919, la situación del movimiento se tornaba más crítica y precaria, y es que, aun estando ausente González, el control de los federales no disminuía. Mientras que De la O arreglaba alguna tregua informal con las fuerzas del Gobierno, los jefes zapatistas apenas provocaban algunas escaramuzas que pronto eran sofocadas por los federales, y a ello se agregó la serie de defecciones que los soldados zapatistas iban realizando gota a gota. Las circunstancias así formadas fueron abriendo el escenario de paz en el que también se asomaba una recuperación económica. La gradual apertura de las vías férreas y de los caminos carreteros coadyuvó en la estimulación de las economías locales que estaban apostadas a lo largo de esas rutas y al mismo tiempo se reanimó la actividad comercial con el Distrito Federal y Puebla.<sup>576</sup>

Con todo, el carrancismo no lograba hasta inicios de 1919 consignar una victoria contundente para su causa a través de la defección de un líder importante o de cualquier otro acto que comportara una derrota al zapatismo. Casi del mismo modo que se quiso realizar utilizando a Sosa Pavón, los carrancistas diseñaron un ardid para simular una desavenencia entre Pablo González y Jesús Guajardo, esto con el fin de propiciar el acercamiento entre el subordinado gonzalista y el jefe del movimiento del sur que realmente se encontraba en decadencia ya que atravesaba por una profunda crisis en cuanto a finanzas, personal y municiones. Las alianzas, en este sentido, eran una alternativa que se debía explorar si se quería sobrevivir como fuerza insurgente. Con tal riesgo, Zapata contactó al “disidente” Guajardo y el 9 de abril se reunió con él en la estación de *Pastor*, a tan sólo 18 km desde donde dio sus primeros avances la rebelión del sur en *Axochiapan* ocho años atrás. Al día siguiente se volvieron a reunir en la hacienda de Chinameca y fue allí donde se consumó el ardid, toda vez que las fuerzas de Guajardo emboscaron a Zapata para darle muerte el 10 de abril de 1919, aniquilando con ello el faro táctico y moral de la *Revolución del sur*.

---

<sup>576</sup> John Womack, *Zapata...*, *op. cit.*, p. 313.

Si bien los ataques a vías férreas y al servicio de trenes fueron menguando en la medida de que la rebelión se fue reduciendo, ello no significa que dejaron de llevarse a cabo algunas hostilidades ferroviarias, ni poco antes de la muerte de Zapata ni después de su deceso. En julio de 1919, por ejemplo, Genovevo de la O seguía manteniendo un control sobre el ferrocarril de Cuernavaca y frente al rumor que se generó el año siguiente, en marzo de 1920, con respecto a su posible rendición frente a las fuerzas federales, De la O mandó una prueba de la vigencia de su insubordinación volando un tren de pasajeros que tenía como punto de destino a la ciudad de Cuernavaca. Entre los sobrevivientes de la emboscada, se encontraba un agregado militar auxiliar de la embajada de Estados Unidos. En el marco de tales hostilidades enfrentadas por los del sur como una reagrupación comandada ya por Gildardo Magaña desde septiembre de 1919, los carrancistas trataron de llevar más allá sus ataques y enviaron un par de aviones a bombardear las posiciones rebeldes establecidas estratégicamente en *Cima*, en *Tres Marías* y en la estación de *Cuernavaca*, pero el esfuerzo de nada sirvió ya que las fuerzas insurgentes siguieron reagrupándose para llevar a cabo sus operaciones ofensivas.<sup>577</sup>

Con su adhesión a la Rebelión de Agua Prieta para hacer un frente común contra el régimen carrancista, los revolucionarios del sur transitaron hacia una nueva etapa de su movimiento y para 1920 ya ejercían un poder absoluto sobre el estado de Morelos delegado a Genovevo de la O, entonces comandante militar de la entidad. A mediados en julio de ese año, el médico zapatista José G. Parres asumió provisionalmente la gubernatura de Morelos, y con ello inició una época de reconstrucción regional.

En términos demográficos, los efectos del movimiento armado se dejaron sentir en un notable descenso poblacional que se recrudeció con las campañas militares carrancistas llevadas en contra del zapatismo activo, con las políticas de reconcentración y con los altos índices de emigración causados por la guerra. Sólo entre 1915 y 1918 la población disminuyó en una cuarta parte de su total, de ahí que, según el juicio numerosos autores como el de Elizabeth Holt, Morelos fue el estado más afectado en términos poblacionales por razón de la Revolución Mexicana.<sup>578</sup> Como efecto acumulado, el censo de 1921 deja entrever que la pérdida de población se desarrolló sobre una tasa negativa de 42.4 % inferida de los 179,544

---

<sup>577</sup> *Ibid.*, p. 334, 352 y 357.

<sup>578</sup> Héctor Ávila Sánchez, *Aspectos históricos... op. cit.*, p. 71.

habitantes de 1910 hasta las 103,440 personas estimadas en 1921, siendo las municipalidades más afectadas las de Yautepec, Tepoztlán, Tlaltizapán, Tlaquiltenango y Jonacatepec, así como las ciudades de Cuernavaca, Cuautla y Jojutla, registrando cada una de ellas un despoblamiento de entre 40 y 60% aproximadamente. En este sentido, el ferrocarril brindó un acotado aliciente para el repoblamiento de Morelos, y es que fue a finales de 1920 cuando el gobernador José G. Parres se propuso fomentar el retorno de los desplazados para reactivar la vida social y económica de la entidad. Para tales efectos, hizo notar lo siguiente:

“A los hijos del estado de Morelos: este gobierno, por benevolencia del C. Presidente de la República, ha obtenido que la Dirección General de Ferrocarriles mande agregar un carro y un furgón al tren ordinario de pasajeros los días 5, 15 y 25 de cada mes, para que las personas que quieran regresar a radicarse en el Estado sean trasladadas GRATUITAMENTE, con sus menajes. Dirigirse al Señor Piedad Vargas, Plaza de la Soledad, interior 11, México, D. F. El gobernador provisional Dr. José G. Parres.<sup>579</sup>

Evidentemente, la campaña se dirigía en toda su medida a los exiliados morelenses localizados en la capital del país y aunque no es posible aquí discutir el avance de tal iniciativa, es probable que con alguna cuota demográfica haya contribuido al repoblamiento estatal que para 1930 ya se estimaba en 132,068 habitantes, es decir, un crecimiento de un 27.6% con respecto al conteo anterior.

Con la instalación de Álvaro Obregón en la presidencia, en 1921 se autorizaron alzas en las tarifas de carga y pasajeros para así poder solventar los gastos necesarios para continuar con la reparación de vías y de todo el inventario ferroviario que se dañaron en el curso del movimiento armado. Así, en 1922, y pese a la difícil situación financiera de los ferrocarriles arrastrada desde la Revolución y acentuada por el marco de la Primera Guerra Mundial, el servicio ferroviario se encontraba ya regularizado y comenzó a operar en condiciones de normalidad. Atrás quedaron los episodios de fuego y sangre desarrollados en vía y estaciones, y así se mantuvo la calma hasta la irrupción de la Guerra cristera que, en 1928 se reflejó con la toma de la estación de *Cuernavaca*, el lanzamiento de una locomotora sin control desde *Toro* y la quema de puentes, corte de rieles y asaltos en tren que a mediados de ese año ejecutaron los cristeros en Morelos.<sup>580</sup>

---

<sup>579</sup> *Ibid.*, p. 72-73. El énfasis corresponde al texto citado retomado desde POF, núm. 9, 20/11/1920.

<sup>580</sup> Francisco Javier Gorostiza, *Los ferrocarriles...*, *op. cit.*, pp. 510 y 555.

### 3.2. Expectativas y destino de obras férreas

A pesar de que buena parte de la *Región* ya se encontraba comunicada por el ferrocarril hacia 1910, aún quedaban algunos puntos y zonas que estaban pendientes por enlazar. Las ciudades de Cuernavaca y Cuautla, por ejemplo, seguían adoleciendo de una conexión ferroviaria directa y permanecieron ligadas entre sí por una vía carretera estatal. Por su parte, el distrito de Tetecala persistió en el aislamiento pese a ser una rica zona agroindustrial y lo mismo se puede decir del área minera de Tlaquiltenango situada en la sierra de Huautla. Todavía semanas antes del emplazamiento maderista una pequeña sección del norte de la *Región* estuvo considerada para un tiraje de riel ligero, esto por concesión delegada el 27 de agosto de 1910 al empresario Francisco Sánchez Noriega para construir una vía de ferrocarril de 60 cm entre la hacienda de Tomacoco, Amecameca y Juchitepec, con opción de extender el emparrillado hasta el poblado morelense de Totolapan, pero el proyecto no prosperó y en diciembre de 1923 se declaró la caducidad del contrato.<sup>581</sup>

Aun cuando el momento revolucionario se asocia con inestabilidad, hay que decir que el fomento ferroviario en México siguió su marcha con modestos matices, tal como sucedió con Madero, en cuya administración la red ferroviaria del país se incrementó, de septiembre de 1911 a septiembre de 1912, en 390 kilómetros y se otorgaron numerosas concesiones.<sup>582</sup> En medio del caótico periodo de Huerta, la compañía del *San Rafael-Atlixco* consolidó sus derechos de vía el 30 de agosto de 1913 y retomó su derecho de obra entre Apapasco y Santa Catalina,<sup>583</sup> aunque el tramo nunca se construyó. La línea del *Hampson* no corrió con mejor suerte ya que la insolvencia financiera sumada a los daños efectuados por la insurgencia obligó a la empresa a rematar su bienes y a dejar caer en caducidad la concesión.<sup>584</sup>

De este periodo agitado se pueden rescatar dos proyectos morelenses: el *Eléctrico de Puente de Ixtla* y el *Agrícola de Juárez* ya revisado anteriormente. Aunque ambos sistemas no avanzaron significativamente en su construcción, sí intentaron posibilitar a nivel local el transporte del sur rural y urbano de la *Región*, de lo cual vale hacer un breve apunte.

---

<sup>581</sup> POF, vol. XIX, núm. 40, 01/10/1910, pp. 6-8; Diario Oficial de la Federación, en adelante, DOF, vol. XXVI, núm. 43, 21/02/1924, p. 733.

<sup>582</sup> Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles...*, op. cit., p. 186.

<sup>583</sup> DOF, vol. CXXVII, núm. 53, 30/08/1913, p. 616.

<sup>584</sup> AGN, SCOP, FFCC, 279/11-1; 15-1; 22-1 y 23-1.

### 3.2.1. El proyecto del Ferrocarril eléctrico Puente de Ixtla-Cocoyotla

Como proyecto local, agrícola y de interés privado, esta iniciativa figuró como un plan de vía férrea diseñado para conectar al Distrito de Tetecala con la línea de *El Balsas* a través de la estación de *Puente de Ixtla*, esto a manera de contrarrestar el aislamiento de origen al que fue forzado el poniente estatal dadas algunas consideraciones técnicas de construcción que fueron paralelas a la competencia empresarial encarnada por la compañía de *El Gran Pacífico* contra el consorcio del *Interoceánico*.

Entre marzo y abril de 1897, un grupo potentado con intereses fincados en Tetecala formado por Plácido Pastor, Jesús Silva, Romualdo Pasquel y Emmanuel Amor dirigieron una serie de misivas al gobernador Alarcón y al presidente Díaz para manifestar su preocupación por el sentido del trazo ferroviario diseñado por Hampson, toda vez que dejaba en completa reclusión a esa zona, perjudicándose igualmente la economía de la misma. El 6 de abril de ese año y a propósito de la especulación ferroviaria, los acaudalados recordaron a Díaz la opinión que el gobernador Preciado compartió en octubre de 1893 con Luis Méndez, apoderado de la compañía del Ferrocarril de Cuernavaca, al respecto de los rumores del momento y la subvención con la que los hacendados contribuyeron para la construcción de dicha vía:

Debo advertir a Ud. que la conducta observada por D. Delfín Sánchez respecto de esta ciudad [Cuernavaca] y de la región Poniente del Estado, que impidió el que viniera el ferrocarril de Morelos a estos lugares, no obstante la subvención de ochenta mil pesos que pagarán los hacendados a aquella empresa, esta conducta, repito, ha causado una gran desconfianza en los vecinos del Estado, y por lo mismo ha engendrado una gran resistencia a favorecer los trabajos de las empresas posteriores. Pero esto no obstante, me lisonjeo de que si la actual Empresa activa sus trabajos a efecto de que el ferrocarril toque siquiera la línea limítrofe con el Distrito Federal, podrá ser que desaparezcan los temores que hoy abrigan los habitantes del estado.<sup>585</sup>

Sobre el pago de tales subvenciones y con el ánimo de halagar a algunos propietarios del estado de Morelos, Méndez dirigió el 7 de diciembre de 1893 otra carta al gobernador para expresar que

---

<sup>585</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/60-1, f. 2.

No es por demás agregar, que el establecimiento de esta línea directa que probablemente cortará en algún punto, probablemente en el Distrito de Jojutla, la de Morelos, estableciendo una competencia entre las dos Empresas redundará en beneficio del público como sucede siempre que hay dos líneas en competencia que se disputan los transportes.<sup>586</sup>

Lejos de sentirse complacidos, los vecinos opulentos de Tetecala se asumieron perjudicados por causa de un trazo ferroviario que avanzaba en su construcción sobre la sección plana de la Cañada de Cuernavaca y a lo largo del Apatlaco dejando incomunicado al poniente estatal y sin reportarse beneficio alguno por efectos de la subvención hecha por los hacendados de esa zona. La cortísima distancia con la que la vía del Ferrocarril de Cuernavaca se cerraba sobre el *Interoceánico* en la Depresión de Tlaltizapán se objetó también como un trazo que alargaba las distancias entre Cuernavaca y el sur de Morelos, lo cual provocaba al mismo tiempo elevar los costos por concepto de kilómetros subvencionados

En respuesta a esta denuncia procesada por la SCOP, Méndez arguyó a finales de abril de 1897 que la elegibilidad del trazo se hizo considerando la ruta más ventajosa que derivó de numerosos reconocimientos y obedeció a un criterio de más fácil construcción, con menos costos, con menor pendiente y a efectos de que surtiera a la mayor parte del tráfico generado en el Valle de Cuernavaca. Respondió además que el trazo de vía propuesto por los hacendados implicaba elevar los costos de obra por causa del terreno tan accidentado, las numerosas barrancas que se debían cruzar a través de un camino de mucha mayor pendiente, el aumento de materiales para construcción y la extensión en tiempo para culminar la obra.<sup>587</sup>

Es cierto, el trazo propuesto por los de Tetecala era prácticamente imposible de ejecutar dada su línea recta que no se sustentaba con cálculos reales de pendiente ni con consideraciones de orden técnico y de calidad de terrenos.<sup>588</sup> No obstante, esa preocupación localizada sembró un precedente de comunicación de interés público que con buena probabilidad se hizo patente con las propuestas de ramal que hizo en 1901 el agente de la Secretaría de Hacienda, W. Morcom, esto al respecto de un proyecto de vía que partiera de *San José* hacia Tetecala y a las Grutas de Cacahuamilpa (véase: p. 154).

---

<sup>586</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/60-1, f. 3.

<sup>587</sup> AGN, SCOP, FFCC, 120/60-1, f. 11.

<sup>588</sup> Junto a su denuncia, los hacendados hicieron una calca del plano de García Cubas sobre el estado de Morelos, indicando en el mismo los trazos del *Interoceánico* y el de Hampson, así como su propia propuesta de ruta ferroviaria tendida entre Cuernavaca, Miacatlán, Santa Cruz, Cuauchichinola y Puente de Ixtla. El mapa en AGN, SCOP, FFCC, 120/60-1, f. 5.

Fue en el curso del Gobierno maderista que el grupo de Tetecala decidió llevar a la práctica un plan de obra para romper el aislamiento de la zona que, por cierto, sólo se cauterizaba con el empleo del camino nacional México-Acapulco. El anhelo de integración ferroviaria que comportó este proyecto se gestó desde el 27 de marzo de 1912, momento en que la Compañía Agrícola de San Gabriel y Anexas S. A., a través de su representante Pedro S. de Azcué, solicitó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas una concesión para la construcción de un ferrocarril entre los estados de Morelos, México y Guerrero. El tendido de vías se planeó como una red regional con conexión directa al *Central Mexicano* en su estación de *Puente de Ixtla* desde Cocoyotla y con líneas de ramal orientadas a la zona de Miacatlán y a las Grutas de Cacahuamilpa.<sup>589</sup>

En el siguiente mes se notificó a la SCOP —a manera de acelerar la expedición de contrato— que la inversión de obra estaba sustentada con unos seis millones de pesos de capital inglés, y que la compañía ferroviaria contaba ya con una concesión de 8,000 litros de agua de riego que se tomaban del río de San Jerónimo y de los que se esperaba poder explotar como fuerza motriz. Con el mismo tenor, Azcué señaló que, dadas las actividades y amagos de Zapata por la zona, la magnitud de la obra permitiría quitar fuerza de apoyo a la revuelta ya que con dicha construcción se atraerían a los brazos que quedaban ociosos ante el fin de la zafra y que, hasta entonces, eran reclutados por el contingente revolucionario.<sup>590</sup>

Para el 10 de mayo, y dada la poca claridad técnica cuestionada por la SCOP, se envió a la misma Secretaría un croquis de localización de ese proyecto de vía hasta entonces reconocido en terrenos, en el cual se estipulaba lo siguiente: una pequeña línea troncal de 31.6 km de vía tendida entre *Puente de Ixtla* y Cocoyotla; un ramal de 8.9 km encauzado hacia Miacatlán y desprendido desde Mazatepec, a la altura del km 24 y, finalmente, un segundo ramal de 17.3 km orientado a Michapa, derivado del km 7.8 de la troncal y con miras a extenderse hacia las grutas de Cacahuamilpa con una vía de 3.5 km, sumando todo ello un total de 62 km (véase: Figura 35). El 27 de noviembre se libraron las órdenes correspondientes a fin de constituirse en la Tesorería de la Federación los \$9,300 en bonos de la Deuda Pública Consolidada que quedaron en garantía para el cumplimiento de obligaciones adquiridas por la compañía constructora de San Gabriel y Anexas.<sup>591</sup>

---

<sup>589</sup> AGN, SCOP, FFCC, 386/1-1, f. 1.

<sup>590</sup> AGN, SCOP, FFCC, 386/1-1, ff. 12-13.

<sup>591</sup> AGN, SCOP, FFCC, 386/1-1, f. 30.



El contrato final se expidió el 16 de enero de 1913 amparando los derechos de construcción ferroviaria entre Puente de Ixtla y Cocoyotla con ramales a Miacatlán y a las grutas de Cacahuamilpa, justificando con ello la solvencia de un interés de explotación agrícola, de transporte local y del turismo generado por la atracción natural de las cuevas mexiquenses señaladas. Para los tiempos de construcción se estableció un periodo de máximo cinco años para culminación de obra,<sup>592</sup> en la cual se tenía previsto montar rieles de medida angosta sobre los que correrían trenes impulsados por fuerza de vapor o bien, por fuerza eléctrica, tal como se dejó constancia de ello en el plano del proyecto y en el tenor de los recursos acuíferos concesionados en favor de la compañía agrícola para actividades de riego y para una eventual generación de fuerza motriz.

A propósito de esa posibilidad de arrastre, vale la pena señalar que la modernización comprometida en los años previos a la Revolución, según Calderón, trajo consigo un dominio absoluto de la tracción de vapor sobre la de sangre que ya se empleaba muy poco, y aunque los tranvías de México y Juárez llegaron a emplear la alternativa de la fuerza eléctrica, ésta no atrajo la atención de los sistemas ferrocarrileros restantes.<sup>593</sup> Las ventajas del vapor se descubren por sí mismas en virtud de los grados de autonomía que proporciona a las máquinas de arrastre empleadas en líneas de alto kilometraje, algo que no ocurre con la fuerza de sangre que sólo era adecuada para recorridos lineales o en circuito de alcance local. La misma valoración se puede aplicar para la tracción eléctrica que si bien pudo ser efectiva en entornos urbanos, su aplicación fuera de ese ámbito implicaría la instalación o arrendamiento de un sistema conductor de energía eléctrica que, por sus costos, difícilmente justificaría la existencia de un transporte de ese tipo.

La perturbación del orden público y político que trajo consigo el régimen de la usurpación impidieron a la Compañía de San Gabriel poder montar siquiera un tramo de riel. Aun así, y considerando la difícil situación ocasionada por el amago zapatista y el Gobierno huertista, la Compañía de San Gabriel pudo obtener una prórroga de construcción válida por un año contado desde el 20 de diciembre de 1913 para efectos de comenzar a realizar los estudios de reconocimiento estipulados en el segundo artículo del contrato primitivo. Sin embargo, la restauración del orden constitucional a nivel federal dejó sin efectos todo trámite

---

<sup>592</sup> AGN, SCOP, FFCC, 386/1-1, f. 43.

<sup>593</sup> Francisco R., Calderón, “Capítulo V. Los ferrocarriles” ..., *op. cit.*, p. 629.

efectuado en el periodo de la usurpación, fue por ello por lo que, dados los nulos avances de construcción, en diciembre de 1916 se consideró que la Compañía seguía en incumplimiento de sus obligaciones, por lo cual se le emplazó a dirigir a la Secretaría los alegatos conducentes para recuperar las responsabilidades de la obra y salvar a la concesión de la caducidad de contrato.<sup>594</sup>

Por cinco años contados desde 1917, la Secretaría de Comunicaciones se encargó de hacer todas las diligencias para hacer saber a la Compañía Agrícola de San Gabriel que su contrato se encontraba en el límite de tiempo para hacer efectiva la caducidad de concesión. No fue sino hasta septiembre de 1922 cuando Emmanuel Amor, identificado como presidente y gerente de la Compañía Agrícola de San Gabriel y Anexas, se dirigió al titular de la SCOP para notificar que había resultado imposible avanzar en la construcción dados los continuos disturbios que amenazaban la vida y el trabajo de esa comarca de Tetecala. Desde el acoso zapatista, el desmantelamiento de haciendas efectuado por el general Pablo González, así como el reparto de tierras solicitado por particulares y por pueblos trastocaron sucesivamente el objetivo ferroviario del consorcio agrícola, es por ello por lo que Amor solicitó una prórroga de entrega de obra.<sup>595</sup>

De inicio, la petición fue atendida por el ministerio de comunicaciones, sin embargo, se le ordenó a Emmanuel Amor acreditar su personalidad jurídica de alta jerarquía vinculada con la señalada empresa. En respuesta y después de una tardía diligencia, el hacendado de Tetecala mostró la escritura pública de compañía, la cual no dejaba en claro el nombramiento fijo o prorrogable de Amor como titular de la presidencia y de la gerencia del consorcio. Fue en tal sentido que la Secretaría de Comunicaciones declaró el 13 de agosto de 1923 definitivamente caduca la concesión del ferrocarril de San Gabriel, y con ello, se hizo efectiva la pérdida para la Compañía de los \$9,300 en Bonos de la Deuda Pública que se constituyeron como garantía de cumplimiento de contrato.<sup>596</sup>

---

<sup>594</sup> AGN, SCOP, FFCC, 386/3-1, f. 1.

<sup>595</sup> AGN, SCOP, FFCC, 386/3-1, f. 24.

<sup>596</sup> AGN, SCOP, FFCC, 386/3-1, f. 46.

### 3.2.2. Cuestión y providencia del *Agrícola de Juárez*

Aún en medio de la agitación revolucionaria y arrastrando tras de sí una serie de problemas internos, la empresa fundada por Eugenio Cañas no cejó en su empeño y buscó el modo de reestablecer la construcción del ferrocarril local de Jojutla, cuya entrega como obra terminada, ya se ha señalado, contravino la prórroga pactada para el 23 de mayo de 1911.

Unas semanas antes, el 14 de marzo, se redactó el informe anual reglamentario correspondiente al ejercicio de 1910 y en él se notificó a la SCOP: que la empresa disponía de un capital social estimado en \$96,000, que no estaban pagados los dividendos contraídos “porque las entradas no lo han permitido” y que persistía una deuda en favor de Soledad Toriello —viuda de Benito Arena y dueña de las haciendas de Santa Inés, Guadalupe y Buenavista— buena por \$34,000 en cuenta corriente. En cuanto al valor de la Compañía, ésta se tasó en unos \$111,000 constituidos en un inventario que comprendió: vía fija, propiedad de terrenos, terracerías y puentes (\$73,600); vía portátil y herramientas (\$5,000); dos locomotoras de 30 caballos de fuerza (\$10,000); 15 carros de pasajeros (\$10,000) y 31 plataformas para carga (\$12,400). Para completar el total de línea hasta entonces consolidada con casi 7.5 km, faltaba construir otro trecho de unos 6 km que tendría un costo aproximado de \$15,000. Además, se reafirmó la vocación agrícola del ferrocarril ya que prestaba un servicio menor de pasajeros (sin servicio de equipaje ni de telegrafía) que estaba superado en términos de frecuencia por el transporte de caña de azúcar. Sin embargo y a pesar de su relativa actividad, el total de operaciones se realizaba sobre un esquema de pérdidas valuadas en \$1,149.43 al cierre del año fiscal de 1910.<sup>597</sup> Tales eran las condiciones que conservó el *Agrícola de Juárez* hasta el vencimiento de la última prórroga de mayo de 1911 y en el arranque del espíritu revolucionario regional que, para el 24 de marzo, ya había sumado una victoria en razón de la toma de Tlaquiltenango conseguida por Torres Burgos y Tepepa.

A excepción de un apercibimiento formulado por la SCOP en febrero de 1912 para conocer el estatus de sustitución de un puente provisional montado desde 1908 sobre el cauce del río del Higuierón,<sup>598</sup> no parece haberse gestado hasta entonces algún empuje institucional o empresarial de mayor trascendencia para completar esta línea ferroviaria. La suspensión de los trabajos constructivos se explica, desde luego, por el actuar de las fuerzas rebeldes. No

---

<sup>597</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/9-1, ff. 30-32.

<sup>598</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/21-1, f. 2.

fue sino hasta mediados de ese mismo año que se abordó el problema de conclusión de obra con un nuevo documento en el que se refundieron todas las reformas hechas a la concesión del 12 de mayo de 1905. Así, con el contrato celebrado el 19 de junio de 1912 se refrendaron los privilegios de obra en favor del consorcio de Cañas bajo el auspicio de la Ley de Ferrocarriles de 1899 y con ello quedó reconocido un derecho de explotación de vía por 99 años contados desde mayo de 1905. Se ratificó además el carácter troncal de la ruta Zacatepec-Jojutla-Tlaquiltenango y fue autorizado el montaje de ramales para comunicar a los llanos de Tlaquiltenango, de El Higuierón, de Panchimalco, de Tenayucan y a la hacienda de San Nicolás,<sup>599</sup> es decir, toda la zona azucarera y arrocera del distrito de Jojutla. Sobre esta base de derechos se obligaba a la empresa a terminar el tramo faltante de Zacatepec y los ramales indicados antes del 23 de mayo de 1913, pero el objetivo se truncó nuevamente.

En la primera quincena de mayo de 1913 y de cara al plazo de entrega de la línea, Eugenio Cañas declaró ante la SCOP que había sido “moral y físicamente imposible dar término a los ramales del Ferro-carril”, esto por las condiciones de revuelta que se estaban generando en Morelos, máxime en la zona de Jojutla por intrusión de las “hordas zapatistas”, lo que, sumado al estado económico y financiero del país, suprimía “toda clase de garantías, no sólo para la propiedad sino para la vida y personas”.<sup>600</sup> Fundado en esas razones, el concesionario solicitó una ampliación del plazo por dos años más, pero la Secretaría sólo concedió un año de tolerancia, y así se pactó el 23 de mayo de 1914 como fecha límite de construcción. Al aproximarse el vencimiento de prórroga, Cañas nuevamente justificó su nula ejecución de obra aduciendo que, ante el recrudecimiento de la Revolución en Morelos, las autoridades militares federales obligaron a suspender el tráfico del *Agrícola de Juárez* desde junio de 1913. El empresario también notificó que los miembros del corporativo ferroviario —que eran todos vecinos de esa “asolada región”— abandonaron la comarca y sus negocios. Habiendo alguno perecido por causa de los ataques revolucionarios, varios emigraron al extranjero y los más quedaron en la completa ruina por la destrucción de sus propiedades a manos de los rebeldes. Por tales motivos, el concesionario solicitó prorrogar por otros dos años la culminación de la línea y aunque las autoridades de la SCOP acusaron de ciertos los disturbios y la desfavorable situación local, sólo ampliaron el plazo de entrega

---

<sup>599</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/32-1, f. 2.

<sup>600</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/23-1, f. 1.

del tramo faltante y de los ramales pendientes por otro año, con ello, se permitió presentar la línea terminada hasta el 23 de mayo de 1915.<sup>601</sup>

A pesar de que fue favorecido con todo recurso dilatorio, el consorcio —que hasta ese momento estaba respaldado por un bono de \$3,000 constituido en la Tesorería General de la Nación para garantizar el cumplimiento de contrato— no pudo alcanzar sus metas pendientes de construcción. Su pago nulo por concepto de cuotas de inspección, que comenzó a manifestarse desde julio de 1913 y hasta los primeros años de la década siguiente, fue indicativo de una dificultad financiera y de una clara omisión de responsabilidades que se mantuvo en suspenso hasta octubre de 1921. Un par de meses después, el 16 de diciembre de ese mismo año y por solicitud expresa del auxiliar de la sección legal y de concesiones de la SCOP, el Inspector de la zona informó que el tren, aunque se encontraba en mal estado, seguía prestando servicio público cobrando cinco centavos por pasaje. Contaba el estropeado ferrocarril con el siguiente inventario: cuatro pequeños carros de pasajeros mal improvisados, traccionados por fuerza de sangre y cada uno con capacidad para cuatro usuarios; dos plataformas en estado de servicio; siete plataformas despedazadas; dos máquinas de vapor en mal estado (una estacionada en las inmediaciones de Zacatepec y otra en Tlaquiltenango); varios montones de rieles de 6.56 kg/m apilados frente a la estación de *Jojutla* que pertenecían a los sistemas de vía portátil que conducían a El Higuierón, a Tenayucan y a San Nicolás y que, en conjunto, sumaban varias toneladas, así como numerosos durmientes de acero para vía *Decauville* y planchuelas, cuyo material se encontraba en estado de servicio.<sup>602</sup>

Entre 1922 y 1923, la SCOP emplazó al representante del ferrocarril a actualizar sus obligaciones de pago de cuotas y de construcción so pena de declaración de la caducidad de contrato. Por su parte, Cañas alegaba que la paralización económica y de cultivos derivada del incendio de los campos de caña y de la destrucción de las fábricas de azúcar conllevaba el menoscabo de la vocación agrícola del ferrocarril de Juárez y dejaba en el ocio los ramales de las zonas productivas de Tlaquiltenango y de El Higuierón, por lo tanto, la compañía no contaba con los elementos pecuniarios para ejecutar las ampliaciones de vía correspondientes a los sitios de Panchimalco, Tenayucan y la hacienda de San Nicolás, quedando sólo el ingreso que reportaba la explotación del servicio público de pasajeros entre Tlaquiltenango

---

<sup>601</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/23-1, ff. 6-8.

<sup>602</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/11-1, ff. 21-22 y 35.

y Jojutla.<sup>603</sup> La relación contractual y el contexto local sólo implicaban desventajas para las dos partes. Por un lado, la fomentada pero lenta recuperación económica desplegada en el marco de la reconstrucción posrevolucionaria comprometía la continuación de los trabajos de ampliación de línea; a su vez, la declaración de caducidad del contrato de Cañas implicaría pérdidas para la Federación ya que nadie se interesaría en adquirir los derechos de vía de ese ferrocarril que se encontraba en una zona que apenas estaba estabilizándose económica y políticamente y en la que, empero, todavía quedaba el recuero inmediato de la revolución zapatista.

Con el fin de allanar todo ese suelo de dificultades, la Secretaría buscó cerrar un acuerdo con Cañas, sin embargo, su fallecimiento en 1923 implicó que las negociaciones para arreglo de concesión y pago de cuotas atrasadas quedaran en manos de su apoderado, Germán Cañas, identificado desde octubre de 1924 como gestor oficioso del ferrocarril.<sup>604</sup> Pero el procedimiento no pudo ser concluido por su hijo ya que, por un litigio y proceso judicial emprendido por Soledad Toriello contra Eugenio Cañas y del que no tenía conocimiento la SCOP, el ferrocarril fue embargado el 20 de abril de 1922, habiéndose nombrado interventor y depositario a Francisco Calderón, quien, al final, quedó al frente de los negocios de la empresa.<sup>605</sup> Es probable que la omisión de responsabilidades se haya manejado a discreción tanto de parte de los Cañas como de Calderón, ya que éste, por su parte, procedió a construir en 1924, sin tener la concesión para ello, un ramal desde Jojutla hasta el molino de “La Unión”, antes conocido como de “La Perseverancia”.<sup>606</sup>

A propósito de algunas irregularidades relacionadas con algunos derechos de paso de ese ramal que provocó levantamientos de vía ejecutados por vecinos inconformes, el 10 de septiembre de 1929 se notificaron a la SCOP los resultados de una inspección hecha con antelación. De tal suerte, se informó que la longitud de línea entre Tlaquiltenango y Jojutla era de 3.6 km, cifra en la que se incluía una prolongación de 0.8 km que correspondía al enlace del citado molino de La Perseverancia, la cual “no fue construida según los planos autorizados”.<sup>607</sup>

---

<sup>603</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/11-1, ff. 22-23.

<sup>604</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/11-1, f. 29.

<sup>605</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/10-1, f. 12; 284/11-1, f. 49.

<sup>606</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/9-1, f. 3.

<sup>607</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/11-1, f. 58.

Figura 36. El Tranvía de Tlaquiltenango



Línea de tranvía explotada en 1929 en los contornos del pueblo de Tlaquiltenango. Imagen recuperada de: AGN, SCOP, FFCC, 284/11-1, f. 61.

Figura 37. Ferrocarril Agrícola de Juárez



Ferrocarril urbano del *Agrícola de Juárez* tendido entre las calles de Jojutla. Imagen recuperada de: AGN, SCOP, FFCC, 284/11-1, f. 68.

Se informó además de la carencia de edificios de estación, de líneas de telecomunicación y la existencia de dos locomotoras de vapor que anteriormente se encontraban en uso, pero que en ese momento ya estaban abandonadas en un molino de Tlaquiltenango y en Zacatepec, no siendo costeable su reparación dado el alto deterioro que presentaban. Asimismo, se registró la explotación de dos plataformas con techos y asientos improvisados, destinados al servicio de pasajeros: una plataforma con techo improvisado que se utilizaba indistintamente para pasajeros o carga y otra de carga provista de armazón de techo para improvisar protección a las mercancías contra las lluvias, así como un agregado de cuatro plataformas sin techo y de carga (véase: Figuras 36 y 37). En cuanto al derecho de vía, se integró el testimonio del arrendatario del molino de San José, el vecino quejoso, quien expresó que el ferrocarril no contaba con tales derechos por no tener la compañía comprados los terrenos por los que estaban tendidas las vías.<sup>608</sup>

Sobre esta base de problemas, omisiones administrativas, construcciones ilegales y sobre todo, por estar cerca la caducidad del contrato, el 5 de octubre de 1929, la SCOP demandó al empresario a poner en orden la concesión del ferrocarril. Para realizar ese trámite, Calderón solicitó una condonación de pagos ya que la empresa sufrió daños y pérdidas en los anteriores años fiscales por un total de \$95,689, y aunque en una primera revisión la SCOP dio su visto bueno para la condonación de deuda al ferrocarril, el procedimiento fue detenido por la Contraloría de la Federación bajo el argumento de que la Secretaría no tiene facultades para ordenar la condonación de adeudos a favor del Gobierno federal. Sin embargo, se abrió otra posibilidad, y era la de solicitar al Ejecutivo nacional la condonación demandada, lo cual se autorizó por orden presidencial el 27 de marzo de 1930. Pero, para acceder este privilegio, Calderón debía aceptar las siguientes condiciones: 1) que solicitara las reformas al contrato de concesión del 19 de julio de 1912; 2) que con la solicitud se presentara un plano esquemático en el que se indicaran los puntos inicial y terminal de la vía (véase: Figura 38); 3) que antes de firmar el contrato, el empresario justificara su capacidad financiera para solventar la obra; 4) que la empresa se comprometiera a no hacer ninguna reclamación al Gobierno federal por los perjuicios que pudiera haber padecido en la Revolución y 5) que la compañía reanudara sus pagos de cuotas de inspección de \$40 mensuales.<sup>609</sup>

---

<sup>608</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/11-1, ff. 59-60.

<sup>609</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/11-1, ff. 74, 103, 109, 114, 115 y 116.



Y aunque Calderón aceptó los términos de la condonación, el procedimiento se detuvo ya que por un tecnicismo que involucraba el secuestro de una negociación mercantil y a la antigua participación de Soledad Toriello, cualquier reforma que se hiciera al contrato de concesión sería nula, ya que Calderón se apersonó desde un inicio sólo en calidad de depositario y por lo tanto, no tenía capacidad ni injerencia para solicitar reformas de contrato. Para librar el problema, se propuso a Calderón que se declarara caduca la concesión para que él después, solicitando esa concesión con contrato a su nombre, pudiera hacer los ajustes que a su interés conviniera.<sup>610</sup>

Mientras todo eso ocurría, el ferrocarril se enfrentó a otro problema. En febrero de 1930, Francisco Calderón notificó al titular de la SCOP que un representante del Gobierno del Estado de Morelos exigió que se le proporcionaran 17 rieles de la vía de su ferrocarril a efectos de que el mismo Gobierno pudiera fabricar las alcantarillas de varios caminos carreteros que hasta esa fecha se estaban construyendo. La petición no parecía ser objeto de negociación directa puesto que, en caso de oponerse la gerencia del tren, los rieles y otros más que se requirieran serían tomados por la fuerza. Se informó además que la Tesorería estatal demandó el pago de \$36.00 por derecho de patente y cubrir una cuota mensual de \$24.00, cuyos recaudos serían independientes de las compensaciones fiscales federales y de los impuestos municipales que los ayuntamientos de Tlaquiltenango y de Jojutla impusieron nuevamente a la empresa de Calderón.<sup>611</sup> Formalizada la queja y una vez revisado el asunto se determinó que el cobro de tales impuestos no procedía toda vez que, de acuerdo con el artículo 15 de la Ley de Ferrocarriles, las líneas ferroviarias de concesión federal no figuraban como materia de contribuciones por parte de los estados y municipios, por lo que el caso se turnó a la Secretaría de Gobernación para que se informara al gobernador del estado a fin de que se desistiera de cobrar estos gravámenes y de que se respetaran los rieles y demás materiales pertenecientes a este ferrocarril.<sup>612</sup>

Fue hasta el 13 de octubre de 1930 cuando se formalizó la caducidad de concesión, y pasadas unas semanas, el 1 de diciembre, se hizo el borrador de contrato que le confería a Calderón la explotación de un ferrocarril de 60 cm que partiendo de *Pagaza* y pasando por las haciendas de Zacatepec, San Nicolás Obispo y por el pueblo de Jojutla, tuviera

---

<sup>610</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/11-1, ff. 124.

<sup>611</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/8-1, ff. 1-3.

<sup>612</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/8-1, ff. 6-10.

terminación en Tlaquiltenango, y dicha troncal de aproximadamente 10 km tendría unos 4 km ramales tirados de Jojutla al Molino de La Unión, a los llanos de Tlaquiltenango y del Higuerón y hacia la estación de *Jojutla*, cuyo costo total de obra rondaría entre los \$30,000.<sup>613</sup>

Con el contrato redactado a su nombre, Calderón pudo modificar algunos artículos de la concesión y la razón social del ferrocarril, y también logró decidir sobre la apertura y la cancelación de ramales. El 30 de julio de 1931 se firmó el contrato de obra con los mismos puntos de entronque arriba señalados; en el mismo se confirió un derecho de explotación válido por 75 años y fue establecido un periodo de construcción de no más de cuatro años.<sup>614</sup> Unas semanas después, entre octubre y noviembre de 1931, se solicitaron y otorgaron los permiso estatal y municipal en favor del consorcio de Calderón para que el entonces recién llamado *Ferrocarril Industrial La Providencia* ocupara con sus vías un tramo de 2 km de largo por 2 m de ancho los dos primeros kilómetros del camino vecinal de Jojutla-Pilares.<sup>615</sup>

Para el 6 de junio 1935, la línea de *La Providencia* tenía explotados los ramales de Jojutla a Tlaquiltenango (2,600 m) y el de la estación de *Jojutla* a los llanos del Higuerón (6,050 m), en tanto, se ignoraba si el de Jojutla al Molino de la Unión (0.83 m) se encontraba en activo, pero sí se tuvo certeza de que la troncal de Jojutla a *Pagaza* (7.398 m) no sólo no estaba en explotación, sino que ni siquiera tenía indicios de haberse empezado alguna construcción que, en esencia, debía estar lista para el 30 de julio de ese año, es decir, de nuevo se ponía en riesgo la concesión. Estos problemas se dieron en el marco de una demanda manifestada por José Refugio Bustamante, gobernador del estado, toda vez que en su administración se argumentaba que el mencionado ferrocarril no prestaba un servicio eficiente ni completo según lo acordado en la concesión respectiva, por lo que se pedía a la SCOP se ignoraran las peticiones de Calderón para efectos de salvar la concesión. Y aunque eventualmente ese servicio de transporte se fue desmantelando, existieron voces locales que se pronunciaron a favor del ferrocarril, y este fue el caso de los vecinos de El Higuerón, quienes en julio de 1935 expresaron su preocupación al saber que Calderón tenía planeado levantar el tramo de vía que comunicaba a esa comunidad.<sup>616</sup>

---

<sup>613</sup> AGN, SCOP, FFCC, 284/11-1, ff. 134, 147.

<sup>614</sup> AGHEM, SG, OP, Caja 305, Leg. 6, ff. 10, 12 y ss, La nueva razón corporativa a título del ferrocarril de “La Providencia” en f. 31.

<sup>615</sup> AGHEM, SG, TT, Caja 749, Leg. 15, ff. 2 y ss.

<sup>616</sup> AGHEM, SG, OP, Caja 305, Leg. 6, ff. 31-36.

### 3.3. Rieles y propiedad social

Con el ascenso de Obregón al poder presidencial se abrió una nueva etapa en la experiencia revolucionaria: la de la reconstrucción, en cuyo seno se fueron gestando numerosos cambios en las estructuras de la administración pública que bajo una forma institucional, comenzaron a formar el basamento sobre el que se sentaron las bases de un Estado Posrevolucionario dedicado a atender las causas sociales, obreras, campesinas y también las de desarrollo económico nacional.

Sin duda, el objetivo más icónico del zapatismo materializado formalmente después de 1920 fue el relacionado con el reparto de tierras. Y aunque los rebeldes ejecutaron antes un programa doméstico en materia agraria, no fue sino hasta la gubernatura de José G. Parres que se llevó a cabo un ambicioso e institucional reparto en beneficio de los campesinos morelenses. Según las estimaciones de López González,<sup>617</sup> en la administración de Parres se ejecutaron los siguientes cambios de ocupación de tierras:

1920: 8 latifundios afectados
5,184 Has repartidas
7 poblados beneficiados (del 26 de septiembre al 31 de diciembre)
1921: 27 latifundios afectados
48,595 Has repartidas
38 poblados beneficiados
1922: 22 latifundios afectados
28,956 Has repartidas
34 poblados beneficiados
1923: 19 latifundios afectados
15,947 Has repartidas
20 poblados beneficiados
Total: 76 latifundios afectados
54,682 Has repartidas
99 poblados beneficiados

---

<sup>617</sup> Valentín López González, *La destrucción del latifundio en el estado de Morelos, 1920- 1923*, Fuentes Documentales del Estado de Morelos, Cuadernos Históricos Morelenses, México, 2001, p. 48.

Por su parte, Domingo Diez calculó que entre 1920 y 1929 se repartieron más de 186,925.62.99 Hs de tierra por dotación provisional, es decir, un 35% del total territorial de Morelos, cifra que se ensanchó considerando el periodo de 1923-1930 en el que se cedieron unas 202,231.91.26 Hs de tierra por dotación definitiva que correspondían al 37.85% de la superficie estatal;<sup>618</sup> todas ellas tierras de riego, de monte, de temporal, de pastos o de cerros que, cabe decirlo, se repartieron beneficiando más a unos campesinos que otros por la calidad de suelos repartidos. Fue así que con los trabajos de la Comisión Local Agraria, la ocupación de tierras en la entidad dio un vuelco significativo ya que se comenzaron a fraccionar y a repartir los terrenos de la vieja hacienda azucarera. Y de todo ello resultó que la primera posesión provisional de ejidos se diera en el segundo semestre de 1920 y en favor del pueblo de Anenecuilco, esto en términos del fraccionamiento de las haciendas de El Hospital y Coahuixtla y también a manera de reconocer tanto la memoria como el anhelo agrario de Zapata.

Hacia 1927 era evidente que la poligonal de Morelos se estaba transformando en sus entrañas dadas las nuevas formas ejidales de dotación que atomizaron la propiedad de la tierra antes monopolizada por una clase terrateniente. En ese sentido, se advierte que entonces sólo eran unas cuatro o cinco las haciendas que, con más de 120 pueblos alrededor, seguían manteniendo algunas operaciones productivas. Asimismo, hay que decir que la prosperidad del reparto agrario atrajo a varios morelenses que antes se habían exiliado, y también cautivó a pobladores de otros estados que colocaron residencia en el estado para gradualmente ensanchar las cotas de población regional. Para el año de 1929, la Comisión Nacional Agraria dio por concluido la partición de terrenos y latifundios en Morelos, así, entre 1920 y 1929 se adjudicaron a los pueblos, ya se ha dicho, aproximadamente unas 186,925 hectáreas de tierra,<sup>619</sup> entre las cuales quedaron vigentes diversos derechos de vías férreas que le daban un valor agregado de comunicación terrestre a la propiedad social de la tierra, es decir, al ejido, al tiempo de que también sirvieron como marcas de límite entre las nuevas formaciones de posesión ejidal.<sup>620</sup>

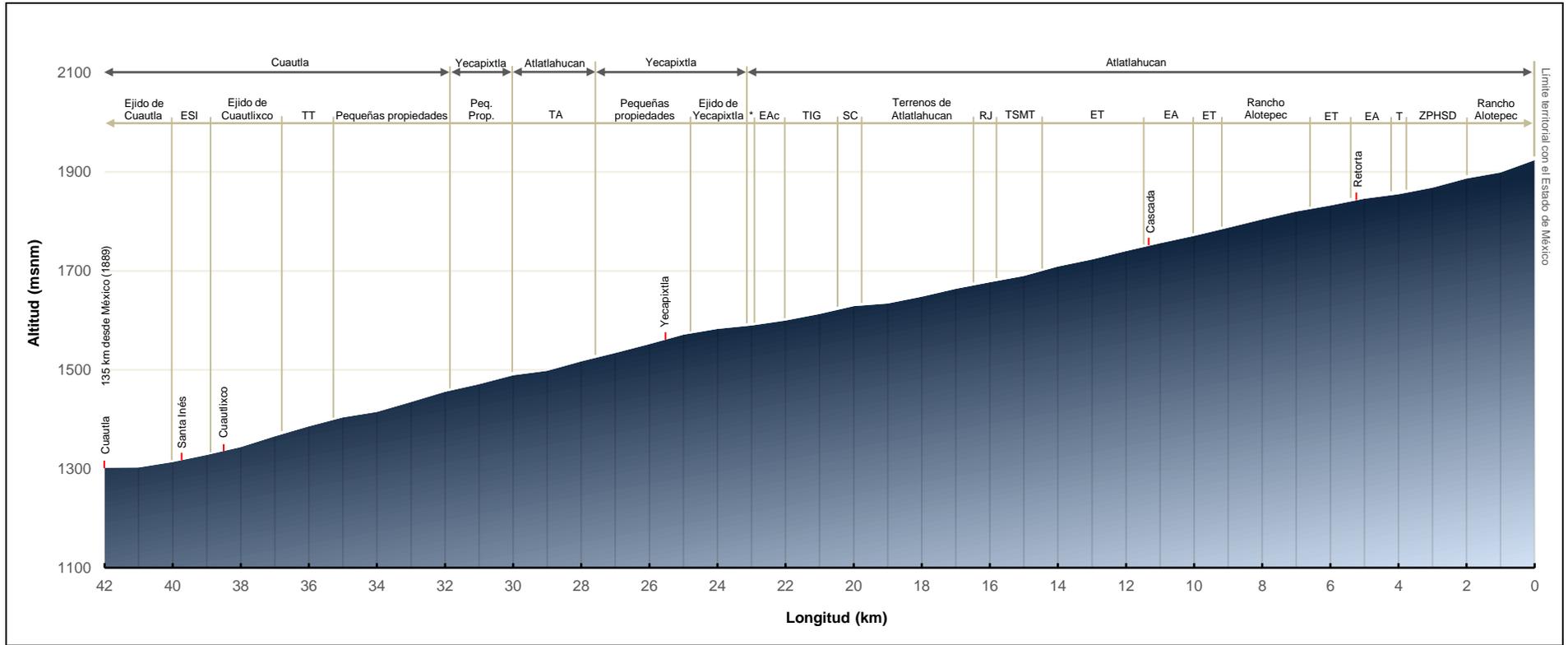
---

<sup>618</sup> Domingo Diez, *Bibliografía...*, *op. cit.*, t. 1, pp. CCXX-CCXXI.

<sup>619</sup> Héctor Ávila Sánchez, *Aspectos históricos...* *op. cit.*, p. 74.

<sup>620</sup> Sin tener desglose de valor económico por concepto de ferrocarriles y caminos sobre los ejidos, un sugerido de costos por el mismo concepto sobre la propiedad comunal y regional se registra en SECRETARÍA DE LA ECONOMÍA NACIONAL, DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA, *Primer censo agrícola-ganadero, 1930. Morelos. Vol. II, Tomo XVII*, D. A. P. P., México, 1937, pp. 23, 87 y 88.

**Perfil 9. Ramal VA. Distrito de Amecameca. Km 83 al 116 (Retorta-Cuautlixco)**

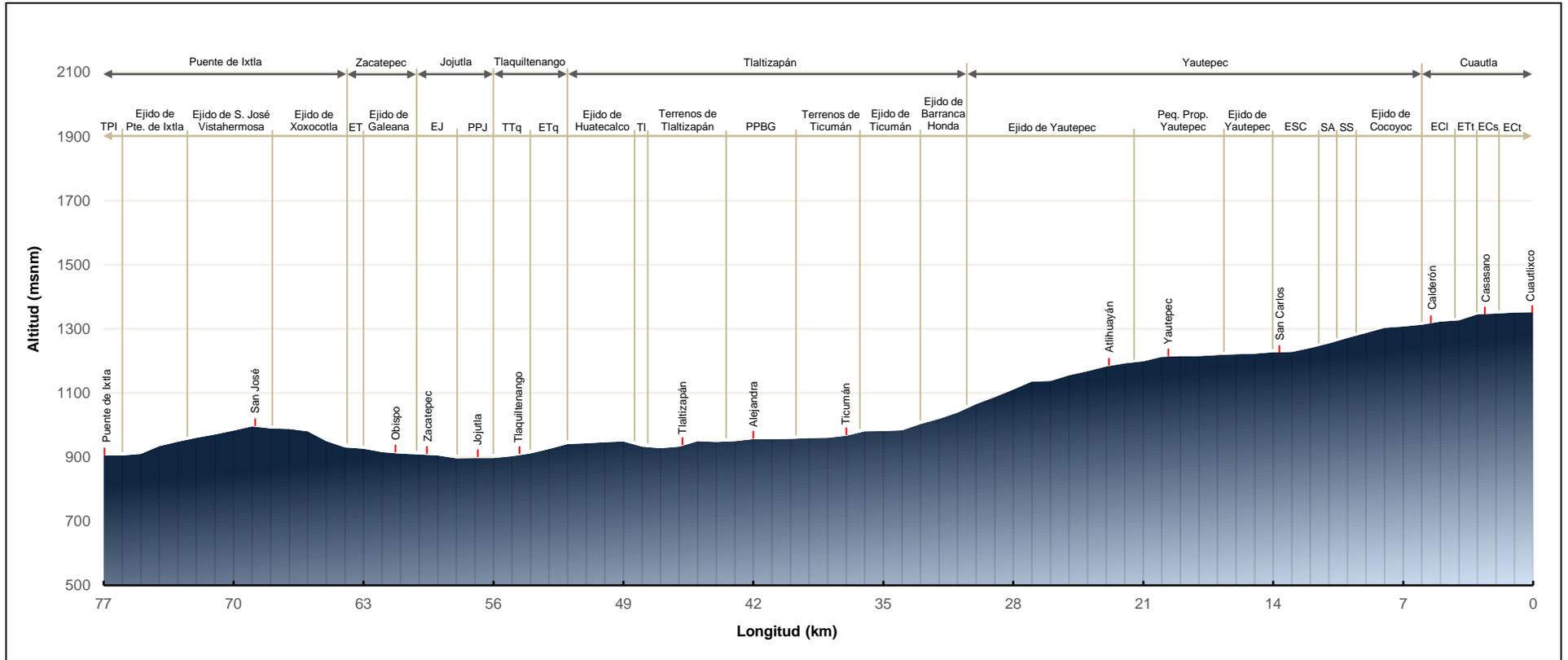


Fuente: Elaboración propia tomando como base el Perfil 3 y las especificaciones de propiedad de MMOyB, CG, 10635-CGE-7249-A. Como los siguientes, este Perfil se titula en función de la clasificación de ramales, de la regionalización y del redondeo de kilometrajes desde México realizados por la empresa de los *Nacionales*. El tramo Cuautlixco-Cuautla corresponde al ramal VI.

**Claves:**

ZPHSD: Zona de protección de la hacienda de San Diego; T y ET: Ejido de San Miguel Tlaltetelco; EA y \*: Ejido de Atlatlahucan; TSMT: Terrenos de San Miguel Tlaltetelco; RJ: Rancho el Jagüeycillo; SC: Rancho Santa Cruz; TIG: Terrenos de Ignacio Bello; EAc: Ejido de Achichipico; TA: Terrenos de Atlatlahucan; Peq. prop.: Pequeña propiedad; TT: Terrenos de Tetelcingo; ESI: Ejido de Santa Inés.

Perfil 10. Ramal VA. Distrito de Jojutla. Km 116 al 192 (Cautlixco-Puente de Ixtla)

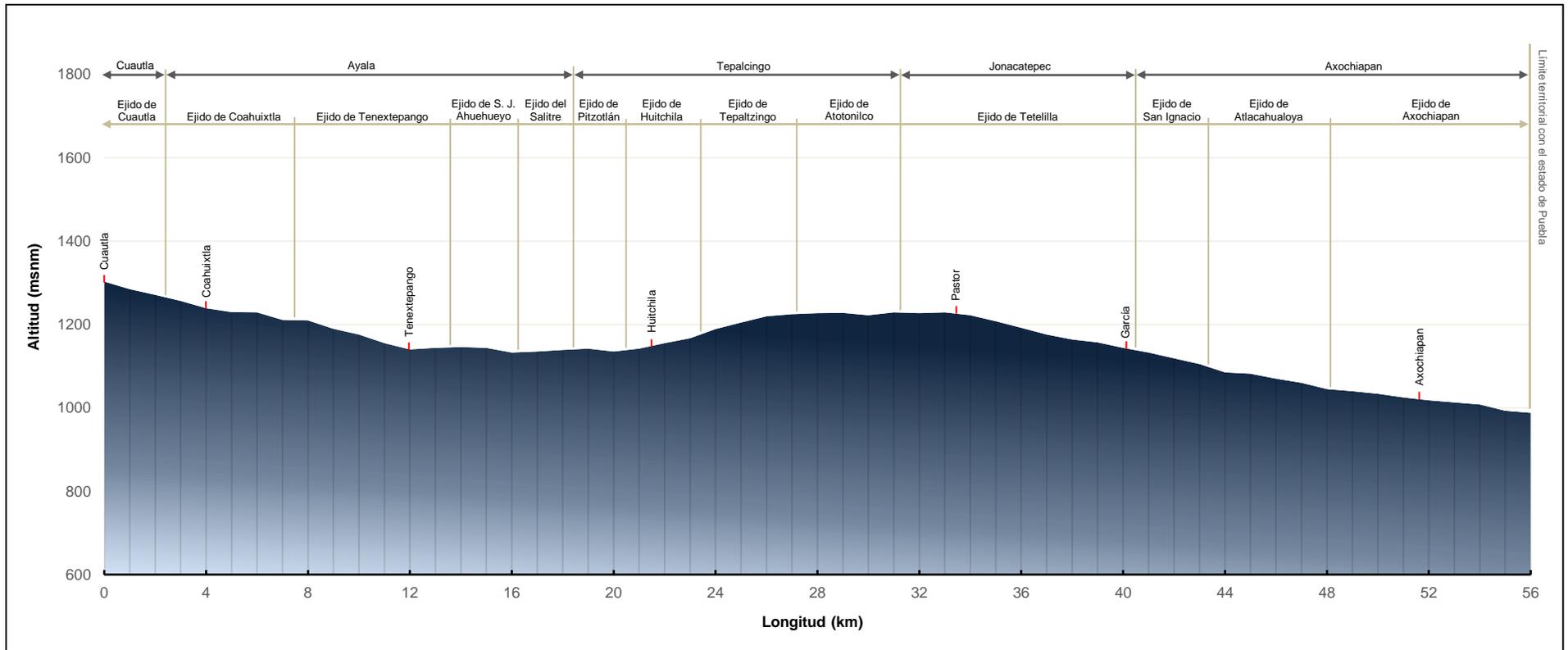


Fuente: Elaboración propia tomando como base el Perfil 4 y las especificaciones de propiedad de MMOyB, CG, 10635-CGE-7249-A.

Claves:

ECt: Ejido de Cuautlixco; ECs: Ejido de Casasano; ETt: Ejido de Tetelcingo; ECI: Ejido de Calderón; SS: Ejido de San Sebastián; SA: Ejido de San Andrés Cuatempan; ESC: Ejido de San Carlos; PPBG: Pequeñas propiedades de Bonifacio García (colonia, antes Porfirio Díaz); TI: Terreno comunal de Tlaltizapán; ETq: Ejido de Tlaquiltenango; TTq: Terrenos de Tlaquiltenango; PPJ: Pequeñas propiedades de Jojutla; EJ: Ejido de Jojutla; ET: Ejido de Tetelpa; TPI: Terrenos de Puente de Ixtla.

Perfil 11. Ramal VC. Distrito de Matamoros. Km 115 al 162 (Axochiapan-Coahuixtla)



Fuente: Elaboración propia tomando como base el Perfil 5 y las especificaciones de propiedad de MMOyB, CG, 10635-CGE-7249-A. El tramo Coahuixtla-Cuautla corresponde al ramal VI.

Claves:

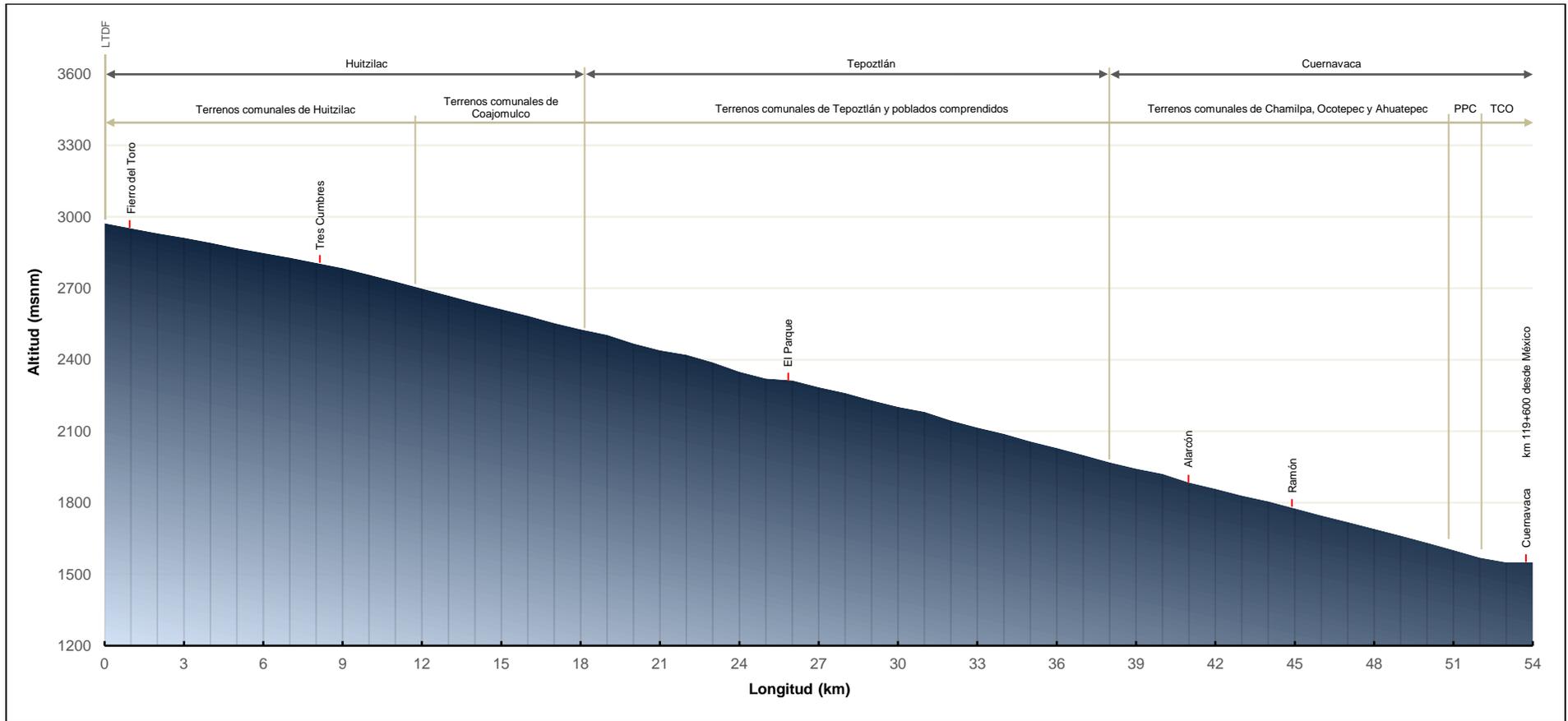
S. J.: San Juan.

En lo que se refiere al tramo Retorta-Cuautlixco-Cuautla —también conocido en la clasificación de los *Nacionales* como ramal VA del ferrocarril de la División de Puebla— la propiedad ejidal se quedó con unos 17.9 km de vía, es decir, casi un 43% correspondiente a ese tramo tendido entre el Campo intervolcánico de Anáhuac y la punta norte del Plan de Amilpas; por otro lado, el porcentaje restante correspondió a las pequeñas propiedades urbanas, de pueblo y terrenos de particulares (véase: Perfil 9). En dicha franja de paso, quedaron interrumpidas tierras de temporal, cerril y de pastal que, mayoritariamente, se distribuían sobre la base de la entonces abandonada hacienda de San Diego Tepantongo y en segundo lugar, sobre la de Nexpa. Por tal distribución y fraccionamiento, fue el ejido de San Miguel Tlaltetelco el que se organizó sobre más franjas de paso de ferrocarril que aproximadamente sumaron unos 6.3 km de terraplenes.

Por el poniente, y continuando sobre el ramal VA, la propiedad ejidal fraccionada del tramo Cuautlixco-Yautepec acaparó unos 17 km de vías férreas —es decir, casi un 90% total del trecho de vía— que quedaron marchando en medio de importantes tierras de riego antes explotadas por la hacienda de San Carlos (véase: Perfil 10). Más al sur de Yautepec y siguiendo sobre el mismo ramal que bajaba por la Depresión de Tlaltizapán para finalizar en *Puente de Ixtla*, la escisión de las haciendas permitió formar núcleos ejidales que, en su conjunto, articularon un conglomerado que cedió un total aproximado de 40 km de derechos de paso ferrocarrilero. Finalmente, en el extremo suroriente, unos 55 km del ramal VC del *Interoceánico*, que antes interrumpían la continuidad de las haciendas de Tenango y Montefalco pasaron a formar parte de unos 12 polígonos ejidales que se distribuían, principalmente, sobre tierras de temporal, y en segundo lugar, sobre tierras de riego (véase: Perfil 11).

Si se compara con el anterior, se puede plantear que el sistema del antiguo *Central* o Línea C de la División ferroviaria de Querétaro no padeció tanto la contención de las propiedades ejidales, y esto se explica por el régimen comunal que predominaba en el norte del estado. En cambio, más al sur de *Cuernavaca* se formaron poco menos de 48 km de vía que se integraron como forma geográfica de al menos unos 10 ejidos constituidos sobre todo en ricas tierras de riego y de temporal (véase: Perfil 12 y 13).

Perfil 12. Línea C. Distrito de Cuernavaca. Km 67 al 120 (Toro-Cuernavaca)

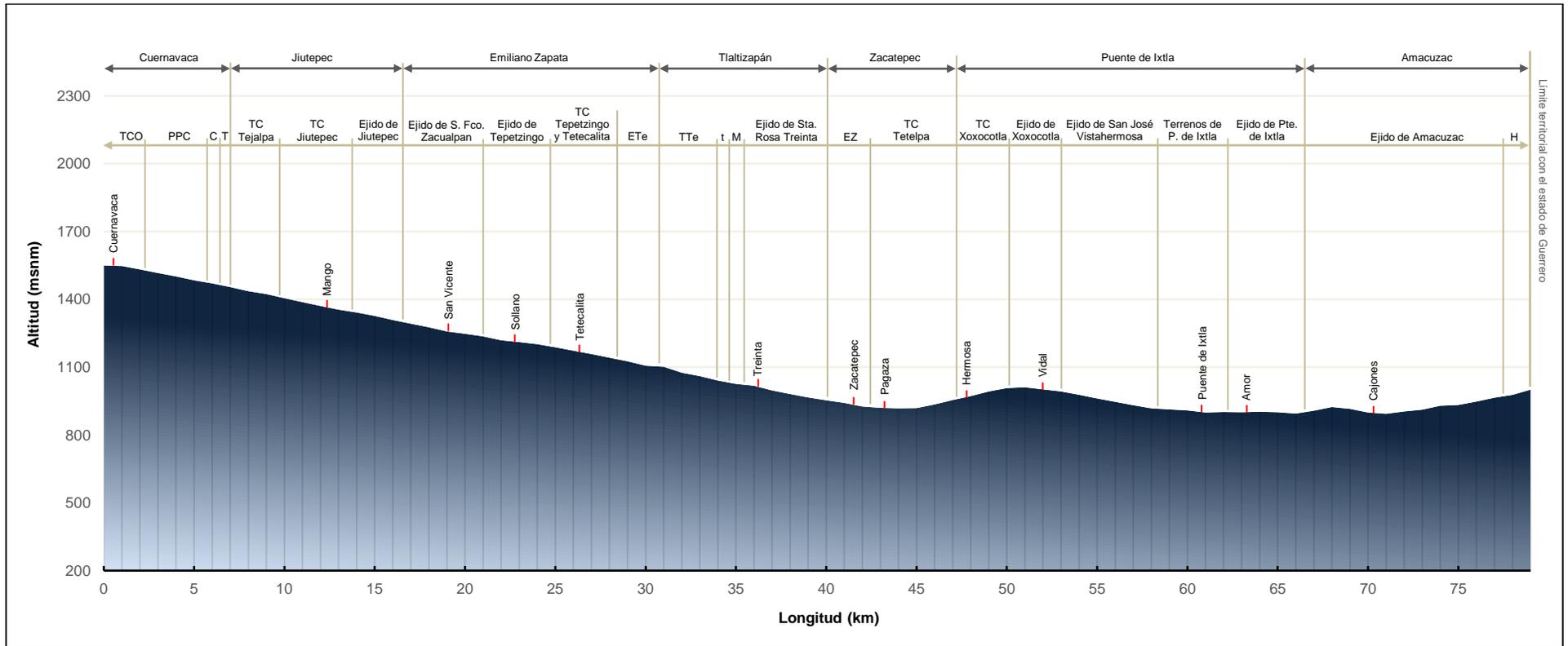


Fuente: Elaboración propia tomando como base el Perfil 6 y las especificaciones de propiedad de MMOyB, CG, 10635-CGE-7249-A.

Claves:

PPC: Pequeñas propiedades de Chapultepec; TCO: Terrenos comunales de Ocoatepec.

Perfil 13. Línea C. Distrito de Balsas. Km 120 al 190 (Cuernavaca-Cajones)



Fuente: Elaboración propia tomando como base el Perfil 7 y las especificaciones de propiedad de MMOyB, CG, 10635-CGE-7249-A.

Claves:

TCO: Terrenos comunales de Ocoteppec; PPC: Pequeñas propiedades de Chapultepec; C: Ejido de Chapultepec; T: Ejido de Tejalpa; TC: Terrenos comunales; ETe: Ejido de Tetecalita; TTe: Terrenos de Temimilcingo; t: Ejido de Temimilcingo; M: Ejido de San Miguel Treinta; EZ: Ejido de Zacatepec; H: Ejido de Huajintlán.

## REFLEXIONES FINALES

Al abrir el tema de las rutas ferroviarias con un enfoque histórico, geográfico y regional, esta *Geohistoria de los caminos de hierro del estado de Morelos* incursionó en un problema de coyuntura en donde, en un periodo de casi 50 años, el significado de un horizonte situado de comunicación terrestre fue constantemente trastocado por múltiples y distintos factores de cambio que, a su vez, respondieron a un amplio y plural espectro de impulsos que reconfiguró los esquemas de conectividad, de ocupación y aprovechamiento de esta pequeña porción del sur mexicano de no más de 5,000 km<sup>2</sup> de territorio.

Con interés de estudio justificado, los argumentos preliminares remitieron a un breve pero no ocioso ejercicio de reflexión de la Geohistoria en su calidad de potencial esquema de investigación que, con sustento en el enfoque regional, permitió a esta tesis ensayar un modelo de regionalización de geografía física y humana consistente con el trazado de vías férreas, permitiendo ello seguir una sistematización y metodología ordenada para develar las variaciones y continuidades forjadas en el espacio geográfico de Morelos entre los periodos del Porfiriato y la Posrevolución.

Antes de desahogar los objetivos de trabajo planteados, se ordenaron una serie de elementos de consideración geográfica e histórica que estuvieron implicados en el desarrollo de las lógicas de movilidad, de desplazamiento y de territorialización del estado de Morelos, cuyo espacio aquí se sistematizó bajo la coherencia geohistórica de la *Región Cuernavaca-Cuautla* para justamente identificar los motivos históricos de cambio y de regularidad en la comunicación terrestre practicados en la época novohispana y en el siglo XIX, esto a razón de las alcaldías mayores de Cuernavaca y Cuautla, así como del distrito de Cuernavaca, entidades políticas que constituyen el antecedente territorial del estado de Morelos.

Tal ejercicio no fue vano si se considera que el tema de los caminos al respecto de este espacio del sur ha sido poco explorado y mucho menos cartografiado, aun así, es claro que queda mucho por hacer en ese problema de investigación. Pero no huelga decir entonces que con aquellas breves notas y el material cartográfico producido se contribuye a subsanar esa fisura historiográfica proponiendo como datos relevantes la existencia de una red de comunicación terrestre de por lo menos 2,730 km de caminos que comprendieron 2,183 km de caminos de herradura; 458 km de caminos secundarios (caminos carreteros de jurisdicción

estatal) y unos 80 km (más ocho de bifurcaciones) correspondientes a la troncal nacional México-Acapulco.

Precisamente en el talante de ese último enlace de comunicación terrestre estriba otro punto de importancia para el conocimiento geohistórico, y es que a partir de ese añojo objetivo de viaje —el del Valle de México con el Pacífico acapulqueño— se puso a consideración el valor geoestratégico de la *Región* frente al anhelo gubernamental e internacional de transporte interoceánico, lo cual fue útil para rastrear y exponer en una cartografía topológica al menos unos 19 anteproyectos de construcción ferroviaria que se presentaron desde 1837 para abrir la comunicación con la Región Cuernavaca-Cuatla, ya sea por su importancia económica pero sobre todo, por constituirse como punto de paso obligado al Pacífico. Y visto como tema de interés general, se vinculó este tema con las políticas públicas del momento que, con gran expectación y especulación, finalmente se ordenaron para conectar a la *Región* con el riel angosto del *Interoceánico* y la vía ancha de *El Gran Pacífico* con la ciudad de México pero sin llegar a tocar las costas del sur mexicano.

Con tales bases de contexto, fue posible rastrear a los agentes involucrados en la apertura de vías férreas en Morelos. De tal suerte, se plantea que fueron las concesiones porfiristas, los constructores nacionales, las fuerzas federales constructivas del Ejército, la mano de obra contratada, el Gobierno estatal, la participación de pequeñas bases sociales morelenses y sobre todo, el grupo azucarero local los que, en su conjunto, dieron forma a la ruta ferroviaria del *Ferrocarril de Morelos* inaugurado en 1881. Aunque su activación encontró viabilidad dentro del esquema de concesiones a gobiernos estatales y pequeños capitales locales (1876-1880), hay que decir que su construcción e inauguración tal vez hubiera podido ejecutarse antes de 1881 y en el marco de la flexibilización lerdista de concesiones de 1874, pero es probable que ello no ocurriera así ya que al observarse las obras públicas como trofeos políticos, los hacendados cañeros —verdaderos artífices del *Morelos*— no estarían dispuestos en invertir en una obra que sólo haría ver bien a su acérrimo enemigo, el gobernador Francisco Leyva. Al final, esa concesión se transfirió al dominio del capital inglés a título del *Ferrocarril Interoceánico* mediante una operación turbia que revistió un juego de intereses empresariales e internacionales. Esto, a la postre, afectó solamente a las finanzas públicas por montos de inversión erogados indirectamente en favor del interés de privados porfirianos que multiplicaron sus ganancias por vender un ferrocarril

en el que no inyectaron grandes sumas de capital pero que, a pesar de todo, hizo efectiva la conectividad del oriente del estado de Morelos, es decir, de la Subregión de Cuautla.

Por el lado del poniente o la Subregión de Cuernavaca, fueron la suma de la especulación con la urgencia de conectar a la capital estatal; la llegada del capital extranjero encarnado por una clase militar estadounidense con directorio establecido en Denver, Colorado y las subvenciones erogadas por los Gobiernos federal, estatal y por algunos hacendados azucareros, los factores que, en resumen, permitieron abrir la ruta ferroviaria que conectó a la capital cuernavaquense con la ciudad de México y con el estado vecino de Guerrero. Y aunque esta fue la línea que más se acercó a Acapulco, todo indica que las dificultades para su conclusión se debieron no a cuestiones de la geografía accidentada, como la que constituye la Sierra Madre del Sur y como lo exalta la opinión popular, sino más bien a las implicaciones técnicas que supondría atravesar ese dorso serrano a costa de grandes sumas de capital, elevando de inmediato los montos de inversión que no se recuperarían sino en el muy largo plazo y en un contexto en el que la línea no generaba tanto tráfico de pasajeros desde el sur, pero sí de transporte de carga de minerales y productos agrícolas, lo cual representaba las mayores entradas de esta compañía ferrocarrilera.

En el sentido de lo expuesto hasta ahora, salta a la vista una primera ruptura que alteró el régimen de conectividad del espacio geográfico morelense con respecto al Valle de México. Así, de un viaje a todo galope practicado en 1843 desde la capital nacional hasta Cuernavaca a través de una jornada de casi 14 horas por agrestes caminos que sumaban unos 65 km, se pasó a un viaje de 120 km consumado en aproximadamente 5 horas por ferrocarril; en tanto, para llegar a Cuautla desde la metrópoli nacional, en 1850 se invertían unas 12 horas de viaje efectuado en 102 km a marcha de diligencia, lo cual se adelgazó de manera significativa con la ruta ferroviaria de 119 km sobre la que se practicó un viaje de 4 horas con 45 minutos. Para ambos casos de viaje, el desplazamiento por ferrocarril desde México hasta las capitales de Cuernavaca y Cuautla representó una ruptura en los niveles de conectividad que se redujeron en más de la mitad del tiempo antes practicado en los descuidados caminos carreteros de la época, lo cual acortó las distancias entre la zona productora azucarera del sur con el mercado central del Valle de México.

Otro punto de quiebre que se reflejó en la base geográfica morelense fue el que justamente produjo el trazado de los caminos de hierro. En primer lugar, hay que señalar que

la suma de todas aquellas voluntades políticas y empresariales se manifestaron en el espacio geográfico regional a través de una forma de relieve alterna que aquí se ha denominado *relieve antrópico ferroviario*, es decir, una especie de moldura geográfica que no corresponde a las formas naturales, accidentadas y llanas de una corteza terrestre encerrada por la poligonal de Morelos sino que, por el contrario, se constituye como una cota artificial que siguió criterios de continuidad, de pérdidas o ganancias de inclinación en la vertical, de rectitud en la horizontal en donde fuera posible y de rodeos expresados con radios de curvatura que, evidentemente, no pudieron tener otro origen que el de la planeación técnica. Es en tal sentido que se postula que la geografía física regional fue marcada con un relieve antrópico ferroviario de al menos 308 km de longitud, el cual atravesó buena parte de la entidad para hacer posible la colocación de rieles tanto de medida ancha como de angosta.<sup>621</sup>

Si bien es cierto que el perfil de vías se desplantó a manera de librar con descanso las formas accidentadas y desniveladas de terrenos —como los expresados en *Retorta* y en *El Parque* y que fueron libradas respectivamente con rodeos redundantes y con vías en peralte— y aprovechando también las llanuras de Cuernavaca y de Cuautla para erigir líneas más o menos rectas, no es menos cierto que en ese singular trazo de vías subyacen otros factores de consideración que no son absolutamente determinantes de la geografía regional. Por ejemplo, el trazo redundante y antieconómico tendido entre *Ozumba*, *Nepantla*, *Retorta* y *Cascada* se puede achacar a las inconveniencias del riel de angosta tan criticada por sus contemporáneos, pero también a la incapacidad económica —por no decir que desinterés— de la constructora encabezada por Delfín Sánchez para solventar los cálculos de ingeniería que permitieran salvar estos terrenos en desnivel, por ejemplo, con desmontes profundos, colocación de viaductos o apertura de túneles.

En el largo plazo, cabe aquí dejarlo como apunte, este trazado fue duramente cuestionado 77 años después de su apertura por el ingeniero Francisco M. Togno, autoridad técnica de proyectos ferroviarios de mediados del siglo XX. En su diagnóstico sobre los *Problemas ferroviarios en la ruta México-Acapulco*, el también adjunto al Departamento de

---

<sup>621</sup> El valor de la cifra expuesta se compone por la suma de 42 km del tramo Retorta-Cuautla; 77 km de Cuautlixco a Puente de Ixtla; 56 km de la sección Cuautla-El Muerto; 56 km de Fierro del Toro a Cuernavaca y 79 km desde la capital estatal hasta más al sur de Puente de Ixtla. La cifra sólo refleja la longitud de las líneas torales y discrimina las pequeñas vías de propiedad particular, así como la ruta del *Hampson* y la del *San Rafael-Atlixco*.

Construcción de Ferrocarriles de la SCOP señaló entonces la necesidad de cancelar la “absurda vía entre Ozumba y Cuautlixco” para así terminar con los días de esos “locos de angosta”,<sup>622</sup> esto en clara referencia a aquellos trenes de vía estrecha que no hacían otra cosa que aletargar los tiempos de viaje por causa de un menos que efectivo diseño de trazo ferroviario. Pero las críticas de Togno no quedaron en el aire. Desde 1958, puso sobre la mesa un proyecto de construcción para retomar la apertura de una vía férrea entre México y Acapulco, y fue en este sentido que postuló un primer proyecto denominado *Línea México-Puerto Marqués*, en la cual se volvió imperativo cancelar las antiguas líneas de Amecameca-Cuautla, la de Yautepec-Puente de Ixtla y la de Buenavista-Cuernavaca.<sup>623</sup> De todo esto resultó que en 1973 se concluyera una primera etapa de obra ejecutada por la paraestatal ferrocarrilera a título de la *Vía Férrea del Sur*,<sup>624</sup> la cual no pudo seguir con el objetivo de comunicación hacia el Pacífico por causa del movimiento socioambiental de 1991 generado en Tepoztlán, en donde los pobladores objetaron el sentido del nuevo trazo por ser perjudicial para el ambiente local.<sup>625</sup>

Después de esta breve digresión y volviendo al punto de estudio de rupturas geográficas, hay que decir que el trazado ferroviario porfiriano no sólo se agregó como relieve artificial, además, el mismo representó un quiebre en la continuidad de las apropiaciones locales de la tierra. Con esto se quiere decir, y sustentado ello en la evidencia cartográfica consultada, que las mayores afectaciones por derecho de vía se dieron no tanto en perjuicio de los pueblos, tal como se estila en la opinión popular, sino en menoscabo mayoritario de la propiedad de hacienda. Lo anterior se puede deducir considerando el hecho de que solamente la tenencia particular de hacienda ocupó, ya se ha dicho, un 56% del territorio estatal contra un 25% y un 18% ocupados respectivamente por la tenencia comunal y la pequeña propiedad, esto según lo estimado por Domingo Diez, cálculos modestos si se

---

<sup>622</sup> Francisco M. Togno y Javier Monterrubio Bustillos, *Problemas*, op. cit., p. 115 v.

<sup>623</sup> *Ibid.*, p. 135 v.

<sup>624</sup> CEDIF, PT, Plano general Línea Férrea del Sur, Tramo México-Cuautla-Pastor, diciembre de 1972.

<sup>625</sup> *El Universal*, 24/09/1991, sección 1, p. 1. Para la continuación del proyecto se propusieron siete alternativas de trazos: Nepopualco-San Juan Tlacotenco; San Juan Tlacotenco-Tejalpa; Tetelcingo-Cocoyoc-San Andrés de la Cal-Tejalpa; San Sebastián-Tejalpa; Tetelcingo-Yautepec-Zacatepec-Tejalpa; San Sebastián-San Juan Tlacotenco; Atlatlahucan-San Andrés de la Cal-Tejalpa y Tlayacapan-San Andrés de la Cal-Tejalpa. La idea era prolongar la ruta al Pacífico desde Tejalpa y usando el derecho de vía del antiguo ferrocarril de *El Balsas*, pero el plan no prosperó por el movimiento socioterritorial tepozteco. Una breve visión del problema ambiental de este municipio respecto a ese proyecto de vía y otros en Ana María Salazar, *Tepoztlán. Movimiento etnopolítico y patrimonio cultural. Una batalla victoriosa ante el poder global*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, México, 2014. pp. 147-149.

comparan con otros que indican que sólo el 77% de la tierra en Morelos estaba en manos de 28 hacendados y sólo un poco más del 20% era propiedad de pueblos.<sup>626</sup>

Cualquiera que sea el caso, no hay duda de que la mayor monopolización de la tierra tendría que verse afectada en mucha mayor medida por el tendido de rieles y de derecho de vía. En tal sentido, y con la evidencia de los datos procesados en esta investigación que se exponen en el material cartográfico y de perfiles de elevación del capítulo número dos de este trabajo, es posible plantear que del total de 308 km de vías torales, sólo la propiedad diferente de hacienda (es decir, tenencia comunal, de pueblos y pequeña propiedad urbana) absorbió 123 km de líneas tendidas de los dos sistemas; los ranchos del nororiente aportaron unos 5 km de franja de paso ferrocarrilero; en tanto, los 180 km de vías restantes afectaron como derecho de vía a la propiedad de hacienda, es decir, poco más del 58% del total de vías tendidas perturbaron la continuidad territorial de las zonas agroindustriales morelenses. Así pues, se tiene que la hacienda más afectada por el paso del ferrocarril fue la de Tenango, sobre la cual se hicieron correr aproximadamente unos 28 km de caminos de acero; a su vez, los terrenos comunales de Tepoztlán y pueblos aledaños se afectaron también en gran medida por causa de una expropiación de casi 20 km de paso de ferrocarril.

Ese escenario plantea otro problema vinculado con los procedimientos de expropiación por causa de construcción ferrocarrilera. En el desarrollo de esta investigación no fue posible localizar fuentes directas que arrojaran luces sobre los mecanismos de negociación para fines de confiscación de tierras por causa de utilidad pública. Como se advirtió con oportunidad, lo aquí documentado sólo señala someramente la inquietud de algunos constructores para obtener del Gobierno los derechos de vía requeridos, tal vez esto se deba, y también ya se ha comentado en líneas arriba, a la discrecionalidad con que el Gobierno manejó el asunto. Mientras que para los pueblos el Estado tal vez ofreció algunas dádivas en recursos y obra pública local a cambio de las referidas expropiaciones (y este parece haber sido el caso de Tepoztlán), la negociación con los privados siguió otros cauces que debían desahogarse considerando, por ejemplo, cómo afectar en lo mínimo algunas tierras de riego y de temporal o algunas otras tierras de utilidad privada, y también apelando

---

<sup>626</sup> Alicia Hernández Chávez, *Morelos. Historia breve*, 2ª ed., El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, México, 2011, p. 157.

a la voluntad de los potentados que bien se pudo contraponer con los requerimientos técnicos del trazado de los consorcios y que tal vez se solucionaron después de mucho negociar.

En este mismo orden de ideas y contradiciendo a la opinión generalmente aceptada sobre el discurrir de las vías férreas, hay que decir que por lo menos en el caso de Morelos —y excluyendo de esto el atributo nodal de la ciudad de México reafirmado como factor de consideración en el desarrollo del sistema ferroviario— el encadenamiento de rieles no siguió el trazo de los antiguos caminos ni tampoco pudo ser resultado únicamente de un diseño caprichoso de privados y constructores *per se*. Este sesgo parece tener común cabida entre algunos autores que han señalado, por ejemplo, que

El trazo de los ferrocarriles siguió en parte la antigua ruta de México a Acapulco a través del Ferrocarril Central, pero de modo evidente fue modificada para que pasara lo más cercano a los cascos de las haciendas y de forma fortuita beneficiara a las villas y pueblos. Por el otro lado, el Ferrocarril Interoceánico que llegaba primero a Cuautla y luego se dirigía hacia el valle de Atlixco en Puebla, tenía todavía un propósito más descarado en cuanto a la configuración de su trazo, ya que lejos de seguir la ruta más corta y más funcional para las localidades, adquirió un trazo tortuoso e inexplicable que pretendía conectar principalmente las haciendas importantes del valle de Cuautla y luego derivaba un ramal que conectaba a esta línea con la del Ferrocarril Central, pero pasando por todo el valle del río Yautepec, ligando en el camino los cascos de las haciendas, hasta conectarse a la altura de Puente de Ixtla con la línea referida. Esto benefició exclusivamente a las haciendas y permitió el deterioro de otras vías de comunicación, como las carreteras, que literalmente fueron abandonadas.<sup>627</sup>

En primer lugar hay que señalar que ese argumento comienza a desfondarse al anteponer el deseo reduccionista de conectividad antes que los factores de geografía política y económica, es decir, las formas de distribución de las cabeceras distritales y de las actividades productivas. Huelga decir que tanto caminos como ferrocarriles tienen como objetivo común enlazar capitales, pueblos, centros económicos o mercados, pero si el ferrocarril lo hubiera hecho de forma paralela y cercana al trazo de un camino como el decimonónico de Acapulco usado hasta inicios del siglo XX y que no estaba diseñado para atenuar los descensos (véase:

---

<sup>627</sup> Delfino Madrigal Uribe, “Estructura económica-regional de las haciendas azucareras de Morelos (1880-1912)”, *CIENCIA ergo-sum*, vol. 10, núm. 1, marzo-junio 2003, p. 26.

Perfiles 1 y 2), simplemente los trenes no habrían podido correr ya que el riesgo de descarrilamiento no sólo no hubiera sido mayor, sino que hubiera sido prácticamente una cosa obligada. De hecho, los encuentros del *Central* con la ruta México-Acapulco no son tan frecuentes como se sugiere ya que en la dorsal del Ajusco-Chichinautzin se separan notablemente después de un breve encuentro; así, el *Central* sigue por su lado al pie de las Cumbres centrales y de Montenegro y se encuentra con la ruta carretera Nacional sólo hasta la Meseta del Amacuzac pero siempre buscando conectar las mismas poblaciones surianas que la carretera del Pacífico sin que ello implique un traslape como tal (véase: Mapa 17).

Olvida también ese autor que la ocupación manifestada por los centros políticos y por los cascos de hacienda fue anterior a 1881 y que se ejecutó haciendo una apropiación conveniente del espacio y del interés cañero que mayoritariamente se instaló en las plataformas planas (Cañada de Cuernavaca y Plan de Amilpas), las mismas bases geográficas llanas que naturalmente son las más fáciles de labrar en los proyectos de obra ferroviaria por condiciones de nivelación de terrenos, de ahí que los centros azucareros de Tetecala (como se expuso en la sección 3.2.1) no hayan gozado de ventajas directas con el riel del *Central*, lo mismo aplica para la poderosa hacienda de Temixco que tuvo que abrir un *Decauville* desde su casco hasta la línea toral ferroviaria señalada (véase: Mapa 16). El autor citado habla también de un “trazo tortuoso e inexplicable”, probablemente refiriéndose al de *Retorta* y *Cascada* para beneficio de las haciendas, pero tal vez ignora que ese trazo serpentea de tal forma sólo para librar la sinuosidad sur del Campo intervolcánico de Anáhuac y no tanto para enlazar a las haciendas que, por cierto, sólo existían dos en ese tramo, la de Nexpa y la de San Diego, la cual se registraba como propiedad abandonada para fines del siglo XIX.

Ante esto, hay que insistir que el trazo de los enlaces ferroviarios estuvieron condicionados por varios factores: una geografía física de contrastes, una geografía política y humana asimétrica, una geografía económica dominada por el interés empresarial azucarero, una ocupación de la tierra dominada por la propiedad de hacienda, una negociación discrecional para fines expropiatorios y por último pero no menos importante, un interés geoestratégico depositado en la *Región* vinculado con la posibilidad de la comunicación entre el Golfo de México, la metrópoli nacional y el puerto de Acapulco, es decir, la varias veces reiterada comunicación interoceánica.

Por otra parte y al respecto de la conectividad y la movilidad en tiempos del movimiento armado, es oportuno señalar que si bien la agitación del momento alteró el despacho de trenes y la circulación de bienes y mercancías, esto se dio en un marco de altibajos, es decir, que no fue un asunto que declinó tajantemente desde 1911 cortando toda posibilidad de viaje ferrocarrilero. La evidencia apunta a que, en realidad, la interrupción y ataques en vía se desarrollaron de acuerdo al momento experimentado. En el periodo de De la Barra, por ejemplo, se llevaron varios ataques a los rieles morelenses, pero a pesar de ello, fue posible seguir practicando algunos viajes entre las capitales de México, Puebla e Iguala con Cuernavaca y Cuautla, claro, con los respectivos riesgos de seguridad que en 1911 todavía eran medianos. El problema de la violencia comenzó a escalar en el periodo siguiente, en el maderismo, prueba de ello son los ataques zapatistas de *Cima* y de *Ticumán*, las constantes voladuras de trenes y de puentes a los que también se sumaron ataques perpetrados probablemente no por zapatistas, sino por bandoleros que aprovecharon el ambiente de caos y confusión.

Pero el problema realmente se profundizó en el periodo de Huerta, toda vez que se reanudó la política de mano dura contra los del sur, acción que fue respondida por el Ejército Libertador para menoscabo tanto de fuerzas militares como de población civil que resintió: la escasez y el encarecimiento de productos básicos derivados de la cancelación del transporte de carga, las hambrunas, la destrucción de ciudades y vivienda y un caótico despacho de trenes servido con muchas dificultades sólo para tratar de evacuar a los residentes de los centros de población de importancia.

También es prudente hacer notar otra pauta de transformación generada a lo largo de la década de 1920 en el espacio geográfico morelense y ejecutada en virtud de nuevas posibilidades de comunicación terrestre y de una novedosa forma de propiedad de la tierra regularizada por una motivación social, lo cual fue causa directa del movimiento zapatista que, en efecto, dio lugar a la institución del ejido. Para este periodo, la conectividad ferroviaria, si bien no había sido desterrada, todavía no lograba recuperarse del todo, y su situación se tornó más crítica cuando se empezó a fomentar una agenda pública que desde 1925 ya ponía en alta consideración el valor del camino carretero. Para el año de 1927 se agravó más el rol de las locomotoras al darse por inaugurada la nueva ruta carretera federal México-Acapulco con paso obligado por Cuernavaca, la cual se construyó “con un

despliegue de tecnología espectacular para su época”.<sup>628</sup> La ampliación de la oferta de transporte orientada a la preferencia de las carreteras, desde luego, significó una asignación mayor de recursos a los caminos para el autotransporte que todavía en 1952 concentraron la atención gubernamental para menoscabo de los rieles morelenses, esto en el entendido de que en ese año se inauguró la *Super carretera México-Acapulco*,<sup>629</sup> el primer camino de cuota y de altas especificaciones del país que en los hechos, es antecedente viario de la actual *Autopista del Sol*.

En este sentido, hay que reiterar lo que varios autores señalan sobre este escenario, y es que, en su justa medida, la introducción del transporte automotor y la apertura de vías rápidas atestaron el primer golpe al modelo de transporte ferroviario, es decir, para el caso de la *Región*, la activación de esta vía carretera al Pacífico dio por inaugurado el declive de la *era del ferrocarril* en el estado de Morelos, un problema al cual no se le ha podido dar una solución satisfactoria para la *Región* y que, dado el contexto actual de una renovada atención pública ferrocarrilera (*Tren Maya*, *Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec* y *Tren Interurbano México-Toluca*) valdría la pena revisar nuevamente para beneficio de una población morelense que hasta la fecha adolece de varios problemas de movilidad regional e interregional.

Lo que aquí se deja, si bien no es una propuesta técnica ni un proyecto formal de desarrollo regional, sí constituye un ejercicio de comprensión del origen de la comunicación ferroviaria morelense. Y es en ese sentido que se expone como cuestión viable el tomar en cuenta no sólo la comunicación interoceánica, sino también otros esquemas de atención, como el que constituye la realidad actual y compaginada de la ciudad de México con la dinámica del estado de Morelos que, de inicio, se podrían vincular con la habilitación de un tren interurbano que bien podría seguir como referencia parte de las “consideraciones geográficas para una regionalización ferroviaria” expuestas al inicio de este trabajo, o bien, atender las consideraciones de proyecto que quedaron interrumpidas en la década de 1990, en las que se conserva una vigencia de derechos de vía y que sería conveniente revisar y replantear conforme a los criterios urbanos y de movilidad actuales. Queden estas páginas como una provocación más de estudio.

---

<sup>628</sup> Samuel Salinas Álvarez *et al.*, *Historia...*, *op. cit.*, t. 4, p. 115.

<sup>629</sup> AGHEM, OP, Caja 331, Leg. 1.



## GLOSARIO

**Accesibilidad:** atributo que remite a la “posibilidad de conectar un lugar con otros” y que, generalmente, explica el grado de acercamiento de un asentamiento al respecto de sus enlaces tendidos a sus zonas externas o periféricas.

**Alcantarilla:** Obra de ingeniería que facilita el escurrimiento de una corriente de agua por debajo de una vía de comunicación o terraplén, de esta manera, se asegura que el agua no se estanque a ambos lados de la línea causando posibles daños a la estructura o a los vehículos de transporte.

**Ancho de vía:** Conocida también como “trocha”, es la distancia que separa a las caras internas de los dos rieles que conforman una vía férrea.

**Balasto:** Capa de piedra fragmentada colocada sobre la explanación de la vía férrea para sujetar el tendido de rieles y los durmientes.

**Camino de herradura:** vía estrecha marcada en la tierra por la que pueden marchar en fila caballos, mulas y burros, mas no vehículos de tráfico rodado. Predominaron en zonas agrestes y rurales.

**Carro:** unidad de equipo de arrastre empleada para el transporte de carga.

**Coche:** unidad de equipo de arrastre empleada para el transporte de pasajeros.

**Conectividad:** atributo de una unidad espacial geográfica que expresa la capacidad de accesibilidad y comunicación con otras entidades a través de diferentes medios de transporte.

**Derecho de vía:** franja de terreno que corre de forma paralela al tendido de vías férreas y que se reserva para garantizar la operación del tren. Se expresa en cantidades métricas de forma total o de lado a lado de la vía y se establece en número de acuerdo a las concesiones celebradas.

**Durmiente:** Bloque de madera, hierro o concreto colocado en posición transversal al eje de la vía para mantener unidos, y a una distancia fija, a los dos rieles que conforman la vía férrea.

**Equipo de arrastre:** Unidad vehicular ferroviaria sin tracción propia.

**Equipo tractivo:** Unidad vehicular ferroviaria con sistema de autopropulsión acoplado con el equipo de arrastre.

**Espuela:** vía férrea de uso y propiedad particular enlazada por un extremo con una vía principal.

**Estación:** Punto localizado a la vera de la vía férrea que se habilitó para el ascenso y descenso de pasajeros y carga. Su referencia se contempla en los horarios del ferrocarril y en su lugar puede existir o no algún bien inmueble. En el primer caso se advierten principalmente dos tipos de estaciones: una de condición permanente, es decir, una edificación hecha con materiales duraderos, y otra de tipo provisional hecha generalmente de madera; también se emplearon carros o coches de tren. El segundo caso remite a una “estación de bandera”, paradero en donde el tren hacía un alto en caso de recibir una señal anticipada hecha con una bandera roja o bien, con la mano.

**Explanación:** acción y resultado de allanar un terreno (explanar). Alteración de la topografía natural del terreno sobre el que se instala una vía férrea.

**Ladero:** Vía férrea secundaria conectada con ambos extremos de la vía principal para habilitar el paso de trenes que marchan simultáneamente.

**Movilidad:** Desplazamiento de personas y bienes materiales dentro de un ámbito o territorio y referido a una duración determinada.

**Municipalidad:** Estructura administrativa encargada de organizar los aspectos funcionales y de coexistencia de una población.

**Municipio:** Expresión territorial ocupada y delimitada en la que se asienta un grupo social, cuyos intereses son gestionados por un gobierno autónomo legítima y colectivamente reconocido y electo para tales efectos.

**Operación multimodal:** Desplazamiento de una carga que involucra el uso de dos o más formas de transporte.

**Patio:** Conjunto de vías auxiliares organizado sobre un área definida y que se emplea para la recepción, organización y despacho de trenes.

**Pendiente:** factor empleado para enunciar la elevación del terreno en términos de distancia cuya expresión se realiza en una relación de porcentaje. Por ejemplo, una pendiente que se eleva 1 m por cada 100 metros, se entiende como una pendiente del 1%.

**Plataforma de vía:** Obra material o infraestructura edificada sobre la explanación que sustenta el descanso de la vía y los demás elementos auxiliares del ferrocarril. Entre tales obras figuran los terraplenes, los desmontes y la construcción de puentes y túneles.

**Pueblo cabecera:** centro político al cual se subordinan una serie de poblaciones de jerarquía secundaria a través de una relación político-tributaria. En la transición del mundo indígena al orden novohispano, el *huey altépetl* se interpretó con la forma territorial del pueblo cabecera.

**Pueblo sujeto:** unidad de población que profesa una lealtad política y tributaria a un pueblo cabecera. Con la imposición del orden virreinal, el establecimiento del pueblo sujeto se efectuó siguiendo las interrelaciones de la figura del *altépetl* (unidad básica indígena de territorialización).

**Ramal:** Vía férrea que se emplea como línea de enlace entre dos vías troncales. También llamada vía corta.

**Red viaria:** Parte del espacio geográfico terrestre, utilizado o dispuesto para posibilitar su acceso, su recorrido o la intercomunicación de los distintos lugares y asentamientos en él existentes.

**Relaciones topológicas:** Referencias o posiciones relativas que guardan entre sí los objetos y/o procesos que acontecen dentro de un espacio geográfico, por ejemplo, si uno de ellos se encuentra cerca, detrás, conectado o aislado con respecto de otro.

**Riel:** Barra de hierro que conforma la vía férrea. La unión de dos rieles, conocidos también como carriles, permite el desplazamiento de los trenes.

**Sistema ferroviario:** Conjunto de bienes materiales y humanos organizados en función de una necesidad de transporte ferrocarrilero.

**Telescopiarse:** de acuerdo con el *Diccionario del Español de México*, se refiere al incidente en el que un vehículo se mete dentro de otro por consecuencia de un choque, a semejanza de los tubos de un telescopio. Ejemplo de su uso: “La locomotora del tren que llegaba *se telescopió* sobre el coche de primera, destrozándolo completamente”.

**Tren:** Equipo tractivo acoplado o no al equipo de arrastre.

**Vía férrea:** Unidad mínima y esencial de la infraestructura ferroviaria. Consta de dos rieles unidos por un durmiente y que en su conjunto son dispuestos sobre una capa de balasto.

**Vía troncal:** Línea general de transporte ferroviario instalada entre puntos que reciben o generan movimiento de carga o pasajeros.

**Vía:** Conjunto de dos rieles, unidos por un durmiente y a una distancia determinada, colocados en la plataforma de la vía.

**Y:** Formación de vías empleados para el empalme de ramales y escapes.

## **APÉNDICES**

## Apéndice 1. Población del estado de Morelos. 1887-1940

Municipalidad/Municipio	1887	1900	1910	1921	1930	1940
Amacuzac	3,456	2,829	2,944	1,702	2,031	2,504
Atlatlahucan	-	-	-	-	-	2,139
Axochiapan	-	5,573	7,219	5,019	5,212	6,134
Ayala	6,444	6,737	8,647	4,161	5,081	8,531
Coatlán del Río	1,893	2,190	2,852	1,696	2,180	3,159
Cuatla	9,301	10,759	11,169	6,769	10,468	18,066
Cuernavaca	17,344	20,899	24,398	12,893	15,102	25,666
Emiliano Zapata	-	-	-	-	-	3,168
Huitzilac	-	-	-	-	2,085	2,354
Jantetelco	3,489	3,476	3,419	2,672	2,915	3,079
Jiutepec	5,649	4,571	4,509	1,961	3,226	2,353
Jojutla	4,775	6,277	8,320	5,173	6,422	9,200
Jonacatepec	*9,976	6,202	6,363	3,725	3,566	3,814
Mazatepec	1,658	1,314	1,187	1,113	1,213	2,239
Miacatlán	6,659	6,733	7,431	4,388	5,272	6,393
Ocuituco	6,534	7,241	7,770	7,045	8,225	4,870
Puente de Ixtla	4,929	7,185	7,925	4,703	6,958	8,578
Temixco	-	-	-	-	-	3,420
Temoac	-	-	-	-	-	-
Tepalcingo	5,678	6,560	6,441	5,253	5,313	6,287
Tepoztlán	7,600	8,560	9,715	3,836	4,714	6,034
Tetecala	4,008	3,832	3,925	2,178	2,579	2,756
Tetela del Volcán	-	-	-	-	-	4,784
Tlalnepantla	2,798	2,242	2,412	809	989	1,418
Tlaltizapán	7,536	7,261	8,571	3,390	4,404	7,675
Tlaquilenango	6,299	6,695	7,878	4,100	7,474	5,685
Tlayacapan	5,419	4,618	5,608	3,157	4,000	2,421
Totolapan	3,366	2,266	2,847	1,362	1,896	1,703
Xochitepec	6,194	6,783	6,855	3,693	4,069	4,364
Yautepec	9,252	9,210	9,373	3,553	6,327	8,887
Yecapixtla	6,414	5,318	6,021	4,293	5,110	5,890
Zacatepec	-	-	-	-	-	3,254
Zacualpan de Amilpas	4,826	4,784	5,795	4,796	5,237	5,886
<b>Total estatal</b>	<b>151,497</b>	<b>160,115</b>	<b>179,594</b>	<b>103,440</b>	<b>132,068</b>	<b>182,711</b>

Fuentes consultadas:

- 1887: Pedro Estrada, *Nociones estadísticas del estado de Morelos. 1887*, presentación de Valentín López González, Cuadernos Históricos Morelenses, Cuernavaca, Morelos, México, 2000 (Fuentes Documentales del estado de Morelos).
- 1900: SECRETARÍA DE FOMENTO, COLONIZACIÓN E INDUSTRIA, DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA A CARGO DEL DR. ANTONIO PEÑAFIEL, *División territorial de la República Mexicana formada con los datos del censo verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Morelos*, Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, México, 1902.
- 1910: DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA, *Tercer censo de población de los Estados Unidos Mexicanos verificado el 27 de octubre de 1910*, Oficina impresora de la Secretaría de Hacienda, México, 1918.
- 1921: DEPARTAMENTO DE LA ESTADÍSTICA NACIONAL, *Censo general de habitantes. 30 de noviembre de 1921. Estado de Morelos*, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1926.
- 1930-1940: SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA, *VIII Censo general de población-1960, 8 de junio de 1960. Estado de Morelos*, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1963.

## Apéndice 2. Condición de los caminos regionales hacia 1854.

Circunscripción	Características viales
Jiutepec	Los que comprende esta parte del distrito de Cuernavaca se hallan medianamente conservados (19).
Tlaltizapán	Se hallan en el mayor descuido los interiores de este juzgado de paz (23).
Morelos (Cuautla)	El principal es carretero: conduce de Cuautla a México y se encuentra en buen estado. Los demás son de herradura y se conservan transitables (29).
Ocuituco	Todos los que corresponden a esta parte del distrito de Cuernavaca son de herradura y se encuentran en mal estado, porque no siendo de tránsito general; y por otra parte, acostumbrados los vecinos de aquellos pueblos a la escabrosidad del terreno, no han procurado mejorarlos (32).
Yecapixtla	Los carreteros que conducen a la cabecera del partido y a México se conservan en buen estado, y los demás, aunque de herradura, son transitables (34).
Jantetelco	Todos los caminos que corresponden a este juzgado de paz son de herradura, y aunque se conservan en un estado regular por las continuas composturas que se les hacen, son peligrosos, especialmente en tiempo de aguas por los desfiladeros y barrancas que se encuentran en su extensión (38).
Tepalcingo	Todos son de herradura y se conservan en un estado razonable: el principal es el de Tepalcingo [que] conduce a Jonacatepec, que es la cabecera del partido (42).
Zacualpan Amilpas	Son varios los que atraviesan las tierras de aquel juzgado, y el principal conduce a Jonacatepec, que es la cabecera del partido: todos son de herradura y se conservan en un estado razonable (44).
Yautepec	Hay dos de herradura y bastante molestos por la fragosidad del terreno; uno que conduce a la ciudad de Cuernavaca, y otro a la de Morelos. Para esta hay otro carretero que pasa por la hacienda de San Carlos y se une al de México. Los interiores que tiene aquel juzgado son veredas intransitables (46).
Tlalnepantla	Todos de herradura, difíciles y casi impracticables (49).
Tlayacapan	Hay cuatro en este juzgado; uno conduce al pueblo de Tlalnepantla Cuautenca, por el Norte; otro a Morelos y Yautepec, por el Sur; el tercero, por el oriente, a Totolapan, y el cuarto a Tepoztlán, por el Poniente: todos son de herradura y ninguno de tráfico general: están llenos de piedras y son peligrosos, especialmente en la estación de lluvias por los cerros y barrancas que se encuentran en toda su extensión (51).
Totolapan	No merecen tal nombre [de caminos] las veredas casi intransitables que sirven para la comunicación interior de aquellos pueblos (53).
Tetecala	No hay caminos carreteros en el territorio de Tetecala, mas los que tiene de herradura se conservan en un mediano estado (56).
Jojutla	Son todos de herradura; y aunque en la seca se conservan en un estado razonable, en el de lluvias se hacen impracticables (58).

## Apéndice 2. Condición de los caminos regionales hacia 1854 (continuación).

Circunscripción	Características viales
Mazatepec	<p>Dos son los principales de aquel pueblo, el llamado del Bajío que entra por la ranchería de Palpa, y el que va a Cuernavaca. El primero tiene dos leguas de cuesta pedregosa y quebrada, y solo es transitable por bestias, no pudiendo hacerse carretero sino erogando considerables gastos. El segundo es cómodo y fácil de mejora por hallarse en llanura casi en todo su curso hasta unirse con el camino de México a Acapulco.</p> <p>El camino de Cuernavaca a Miacatlán y que pasa para Tetecala, a poca costa puede hacerse carretero hasta el río Tembembe, término del pueblo de Mazatepec.</p> <p>La comunicación de este pueblo para Miacatlán, que es la llave del comercio del primero, se obstruye en la estación de lluvias por las crecientes del río Tembembe que atraviesa el camino, y por esto se hace indispensable la reparación del puente que había para facilitar el paso (61).</p>
Tlaquiltenango	<p>Cuatro son los principales: el primero para la villa de Jojutla, el segundo para Tlaltizapán, el tercero a la hacienda de Treinta pesos, y el cuarto al Real de Huautla. Todos son de herradura y se conservan medianamente en el tiempo de seca, pero en el de lluvias algunos son impracticables (64).</p>

### Observaciones:

- El número entre paréntesis indica la página del recurso citado abajo.
- La caracterización sigue en lo posible la gramática de la fuente de 1854.
- El orden de las demarcaciones se articula en términos de su mención por página.
- Algunas de las demarcaciones del distrito no son caracterizadas en materia vial dentro de la obra.

Fuente: elaboración propia a partir de *Anales del Ministerio de Fomento. Industria agrícola, minera, fabril, manufacturera, comercial y estadística general de distrito de Cuernavaca, México, 1854*, 2ª ed., pres. de Valentín López González, Instituto Estatal de Documentación de Morelos, Cuadernos Históricos Morelenses, México, 2001 (Fuentes Documentales del Estado de Morelos).

### Apéndice 3. Itinerarios y derroteros de Cuernavaca y Cuautla. 1856

#### México

#### Itinerario 2.

#### De México a Cuernavaca, cabecera de Distrito,

18 leguas al S. ¼ SE.

De México a:	Condición vial	Distancia parcial y acumulada			
		leguas	totales	km	total
Tlalpan	Camino carretero bueno.	4	4	16.76	16.76
Venta del Arenal [Ajusco]	Carretero, subida áspera y arenosa.	3	7	12.57	29.3
El Guarda	<i>Ídem.</i> , pequeñas subidas y bajadas, que aligeran la jornada sin gran molestia.	2	9	8.38	37.71
Cerro Gordo	Como el anterior.	2	11	8.38	46.09
La Cruz del Marqués	En este punto termina el Distrito de Tlalpan; camino como el anterior y montuoso.	1	12	4.19	50.28
Sacapexco	<i>Ídem.</i> , <i>ídem.</i> , <i>ídem.</i>	1	13	4.19	54.47
Huitzilac	<i>Ídem.</i>	1	14	4.19	58.66
Cuernavaca	De Huitzilac se sigue una cuesta muy escarpada y molesta de tres leguas, y una legua de buen camino para llegar a Cuernavaca.	4	18	16.76	75.42

### Apéndice 3. Itinerarios y derroteros de Cuernavaca y Cuautla. 1856 (continuación)

#### México

#### Itinerario 2.

#### Otro de México a Cuernavaca por el camino que lleva la Diligencia,

16¾ leguas al S. ¼ SE. (1)

De México a:	Condición vial	Distancia parcial y acumulada			
		leguas	totales	km	total
Santa Úrsula	Camino plano bueno; en este punto se separa el camino que va a Tlalpan, el que vuelve a reunirse con el que llevamos en el paraje que llaman el Guarda.	3½	3½	14.66	14.66
Tepepan	Al llegar a este pueblo hay un pequeño ascenso.	1	4½	4.19	18.85
Santiago	Camino plano.	¾	5¼	3.14	21.99
San Mateo	De Santiago a este punto, subida.	¼	5½	1.04	23.04
Topilejo	Saliendo de San Mateo es plano el camino, y se sigue subiendo hasta Topilejo.	1¼	6¾	5.23	28.28
El Guarda	Camino plano.	1	7¾	4.19	32.47
Cerro Gordo	Pequeñas desigualdades, bajando en lo general.	2	9¾	8.38	40.85
La Cruz del Marqués	Camino montuoso; aquí termina el territorio de Tlalpan y comienza el Distrito de Cuernavaca.	1	10¾	4.19	45.04
Sacapexco	Camino montuoso.	1	11¾	4.19	49.23
Cuernavaca	Desde Huitzilac descenso violento, se caminan tres leguas hasta Tlaltenango, y luego sigue plano hasta llegar a la ciudad de Cuernavaca.	5	16¾	20.95	70.18

(1) El tramo de este camino desde Santa Úrsula hasta El Guarda, está medido y da de menos 1¼ legua del que va por Tlalpan, por esta razón es preferible al antiguo, y también porque se evita el paso de la cuesta del Ajusco. Por el camino viejo hay 18 leguas, como se ve en el anterior a este.

### Apéndice 3. Itinerarios y derroteros de Cuernavaca y Cautla. 1856 (continuación)

**México**  
**Itinerario 8.**  
**De México a Cautla Morelos**  
**24½ leguas al S. SE.**

De México a:	Condición vial	Distancia parcial y acumulada			
		leguas	totales	km	total
Peñón Viejo	Camino carretero bueno	4	4	16.76	16.76
Ayotla	<i>Ídem., ídem.</i>	3	7	12.57	29.33
Chalco	-	3	10	12.57	41.9
Tenango	-	3	13	12.57	54.47
Juchi	-	2	15	8.38	62.85
Atlapango [hacienda]	-	2	17	8.38	71.23
La Calavera [puente]	-	2	19	8.38	79.61
Tetelcingo	-	2½	21½	10.47	90.08
Cautla Morelos (a)	-	3	24½	12.57	102.65

Nota:

(a): Según el mapa de la *Ruta de México a Morelos por Tláhuac y Ayotla* de 1854 elaborado por el ingeniero Francisco Chavero, una vía de 17 leguas (71 km) figuró como ruta alterna pero menos notable. Este eje marchó de norte a sur por México, Ladrilleras, Iztapalapa, Tlaltenco, Santa Ana, Totolapan y Cautla.

Observaciones:

- La caracterización sigue en lo posible la gramática de la fuente de 1856.
- La nota (1) es comentario de la obra citada.
- El agregado de kilómetros (km) es una valoración de autor considerando 1 legua legal = 4.19 km.

Fuente: elaboración propia a partir de José J. Álvarez y Rafael Durán, *Itinerarios y derroteros de la República Mexicana, publicados por los ayudantes del Estado Mayor del Ejército*, José J. Álvarez y Rafael Durán, Imprenta de José A. Godoy, México, 1856, pp. 63-67.

## FUENTES CONSULTADAS

### 1. ARCHIVOS

#### Archivo General de la Nación (AGN)

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), Ferrocarriles (FFCC)

#### 9. Ferrocarril Interoceánico

- 63-1. Puente sobre el río de Zacatepec de la división de Puebla, 1930.
- 74-1. Puente en Paso del Muerto sobre el río de Tenango, 1900.
- 90-1. Contrato para la construcción de la vía hasta Cuautla y Cuernavaca, 1879.
- 105-1. Nombramiento como Secretario de la Junta Directiva del Ferrocarril de Morelos a favor de José María Sánchez Ramos, 1881.
- 110-1. Nombramiento a favor de Eduardo Jackson como Superintendente del Ferrocarril de Morelos, 1882.
- 111-1. Delfín Sánchez solicita se acredite su carácter de Representante del Ferrocarril de Irolo a los Reyes, 1881.
- 114-1. Nombramiento a favor de Delfín Sánchez como Representante de la Empresa de los Ferrocarriles de Morelos, 1879-1879.
- 134-1. Estaciones de San José y Amacuzac, puentes, vías y ejecución de obras de arte, en la línea de Jojutla al Amacuzac, 1893.
- 137-1. Escape en el kilómetro B-179 de la División de Morelos, cerca de Ticumán, 1908.
- 142-1. Escape en el kilómetro 157 del ramal de Morelos, 1906.
- 148-1. Escape en el kilómetro 197 de la División de Morelos, para el embarque de caña, 1906.
- 150-1. Escape en el kilómetro 198.870 de la División de Morelos, 1906.
- 151-1. Escape en el kilómetro 184.504 de la División de Morelos, para el servicio de la Hacienda de Temilpa, 1906.
- 174-1. Riel en las vías existentes en los patios de la estación de Puente de Ixtla, 1909.

- 182-1. Escape en la estación de Huitchila, que conecte con el Ferrocarril del señor Vicente Alonso, 1908.
- 189-1. Escape en el Distrito de Morelos, División de Puebla, para el servicio de la Hacienda de San José Vista Hermosa, 1912.
- 218-1. Escape en la estación de Casasano, de la División de Puebla, 1926.
- 233-1. Levantamiento, espuela existente en la estación de Tlaltizapán, 1929.
- 237-1. Cruzamiento con un Ferrocarril sistema Decauville, en el kilómetro 135, 1903-1904.
- 248-1. Ladero en el kilómetro 113 de la división de Morelos, 1907.
- 266-1. Conversión en Ladero la Espuela en la estación de Atlihuayán de la división de Puebla, 1929.
- 273-1. Levantamiento de “Y” en la estación de Obispo de la División de Puebla, 1929.
- 295-1. Apertura de una estación en la Hacienda de Calderón entre Cuautla y Yautepec, 1891.
- 296-1. Apertura, estación de Ticumán de la División de Puebla, 1899.
- 301-1. Estación de Ozumba, San José y Puente de Ixtla, 1903.
- 302-1. Estación de Huitchila de la línea de Cuautla a Chietla, 1903.
- 306-1. Patio de la estación de Tenextepango, 1905.
- 313-1. Conclusión de tramos de Morelos y Yautepec, 1883.
- 321-1. Conclusión de tramos Jojutla al Amacuzac, 1893-1894.
- 322-1. Conclusión de tramos de Yautepec a Jojutla, 1890.
- 329-1. Estación Tlaquiltenango, 1906.
- 331-1. Estación de Axochiapan, 1908.
- 332-1. Clausura de la estación “Pagaza” por falta de seguridad, 1912.
- 346-1. Reparaciones a la Estación de Jojutla, 1929.
- 356-1. Prórrogas para la terminación de los primeros 15 kilómetros de vía de Cuautla a Chietla, 1900.
- 357-1. Inauguración de los trabajos de construcción en Acapulco, 1881.
- 363-1. Asaltos, robos e incendios sufridos en propiedades de la Empresa, 1912.
- 383-1. Protesta contra el Gobierno de México por la retención del Ferrocarril desde su incautación, 1921.

- 457-1. Ramal del kilómetro 142.450 de la División de Morelos, al casco de la Hacienda de Casasano, 1906.
- 469-1. Ramal entre la estación de Morelos y la Hacienda de Coahuistla, 1882.
- 472-1. Apertura al tráfico del tramo de vía de Nepantla a Cuautla (Ferrocarril de Morelos), 1881.
- 476-1. Contrato celebrado entre el Gobernador y los Ferrocarriles de Morelos, por el que se traspasa a este último la concesión y telégrafo de México a Cuernavaca, 1878.
- 480-1. Contrato modificando el de concesión del ferrocarril de Cuautla a Chietla, 1903.
- 504-1. Traspaso del Ferrocarril a una compañía inglesa, 1888.
- 509-1. Cambio de localización la Estación La Cascada, 1929.
- 514-1. Contrato para construir un ferrocarril entre México y Cuernavaca, 1877.
- 524-1. Contrato para la construcción de una espuela del kilómetro 132 al Cerro de Tenayo, 1922-1933.
- 536-1. Contrato de Traspaso del Ferrocarril de Morelos hecho a la compañía del mismo nombre, 1878.

#### 10. Ferrocarriles Nacionales de México

- 150-1. Espuela en el kilómetro AO-98 de la línea de Cuernavaca, 1919-1920.

#### 17. Ferrocarril Central Mexicano

- 77-1. Traspaso de los derechos del Ferrocarril a los Nacionales de México, 1908.
- 169-1. Contratos de arrendamiento de terrenos en la división de Cuernavaca, 1909-14.
- 171.1. Estación “Ramón” en el kilómetro 111 de la división de Cuernavaca, 1906.
- 174.1. Estación de Bandera “San Nicolás” en el kilómetro 162.7 de la División de Cuernavaca, 1906.
- 175.1. Estación de Bandera “Tetecalita”, en el kilómetro 145 de la División de Cuernavaca, 1908.
- 176-1. Estación de Coajomulco en la División de Cuernavaca, 1908-10.
- 177-1. Cambio de nombre a la estación “Sollano” por “Chiconcuac” en la División de Cuernavaca, 1908-09.

179-1. Devolución del depósito de garantía de la línea México a Cuernavaca, 1908-27.  
188-1. Cruzamiento con vía Decauville en el kil. 132.948 de la División de Cuernavaca, 1908.

#### 120. Ferrocarril de México a Cuernavaca y el Pacífico

1-1. Contrato para la construcción de un Ferrocarril entre México-Cuernavaca-Barra de Tecoanapa pudiendo prolongarse hasta Palizada, 1890.  
9-1. Expropiación de terrenos, 1893.  
22-1. Traspaso de la concesión al Ferrocarril Central Mexicano, 1902-1929.  
33-1. Informes anuales, 1894-1899.  
34-1. Estadística del movimiento de pasajeros, carga y productos, 1897-1902.  
45-1. Informes técnicos, 1901.  
48-1. Prórroga para la terminación del Puente sobre el río Balsas, 1899.  
50-1. Estribos para los puentes sobre los ríos Chalma y Amacuzac, 1896.  
54-1. Ramal en el kilómetro 67 de la estación de “Fierro del Toro” a “El Capulín”, 1900.  
55-1. Ramal en el kilómetro 67 a Coajomulco, 1894.  
58-1. Levantamiento de vía en la estación de “Fierro del Toro”, 1898.  
60-1. Trazo entre México y Puente de Ixtla aislando a Tetecala, 1897.  
61-1. Cruzamiento con el Ferrocarril de San Vicente, 1898.  
78-1. Aprobación del trazo y perfil, 1895-1898.  
79-1. Espuela en el kilómetro 135, 1900-1902.  
82-1. Terminación de tramos, 1894.

#### 121. Ferrocarril de Toluca a Cuernavaca

1-1. Contrato que reforma a la concesión de 16 de abril de 1878, 1886.  
2-1. Aprobación de tramos, 1886.  
4-1. Contrato con Francisco Vande-Wingaert para su construcción, 1890.  
6-1. Caducidad de la concesión, 1892.

#### 243. Ferrocarril de San Vicente a Temixco

- 1-1. Contrato con Ramón Fernández del Río para su construcción, 1901-1902.
- 2-1. Contrato de rescisión de la concesión de 30 de enero de 1902, 1903-1904.
- 3-1. Entrega de cupones vencidos correspondientes al depósito de garantía, 1902-1903.
- 4-1. Cuotas de inspección, 1902.
- 5-1. Aprobación de trazos, 1902.
- 6-1. Contrato de 30 de enero de 1902 con Ramón Fernández del Río para su construcción, 1902.
- 7-1. Contrato de 15 de enero de 1904 para la rescisión de la concesión de 30 de enero de 1902, 1904.

#### 279. Ferrocarril del Guarda a Neapanapa

- 1-1. Contrato con José H. Hampson para su construcción, 1904.
- 6-1. Hipoteca del ferrocarril a favor de “The United States Banking Company, S. A.”, 1906-1908.
- 11-1. Solicitud de la Compañía Territorial Mexicana, S. A. en el remate del ferrocarril, 1914.
- 15-1. Reclamación por daños causados por la Revolución, 1907-1921.
- 16-1. Aprobación de trazos, 1904-1908.
- 18-1. Expropiación de terrenos para el derecho de vía, 1906.
- 21-1. Terminación de tramos, devolución de depósito de garantía, 1906-1910.
- 22-1. Informe sobre el estado de la concesión, 1923-1924.
- 23-1. Excitativa para que rinda el informe anual de 1920, 1921.
- 27-1. Contrato del 15 de marzo de 1906 que reforma el de concesión del 3 de julio de 1905, 1906.

#### 284. Ferrocarril de Zacatepec a Jojutla

- 2-1. Traspaso de la concesión a la Compañía Constructora del Ferrocarril Agrícola de Juárez, 1905-1922.
- 6-1. Nombramiento como presidente a favor de Alejandro Arena, 1909.
- 8-1. Cobro de impuestos municipales por el Gobierno del Estado de Morelos, 1930.

- 9-1. Ramal de Jojutla al Molino de la Unión; Datos solicitados por el Juez de distrito en Morelos, 1930.
- 10-1. Multas impuestas a la empresa, 1924-1930.
- 11-1. Caducidad de la concesión, embargo del material fijo y rodante, 1923-1931.
- 16-1. Estatus de la Compañía del Ferrocarril Agrícola de Juárez S. A., 1909.
- 18-1. Características del riel usado en su línea, 1905.
- 19-1. Aprobación de trazos, 1905-1907.
- 20-1. Terminación de tramos de vía, 1906-1908.
- 21-1. Ramal del Higuerón y puente sobre el río del Higuerón, 1912.
- 22-1. Incidente con el ayuntamiento de Jojutla por la invasión de la plaza con su vía, 1910.
- 23-1. Prórroga de plazos para la terminación de la línea, 1913-1914.
- 25-1. Puente y alcantarilla en los kilómetros 0 y 1.8000, 1906.
- 26-1. Espuela hacia el Ferrocarril Interoceánico, 1906.
- 29-1. Contrato de 6 de mayo de 1910 que reforma al de concesión de 12 de mayo de 1905, 1910.
- 32-1. Contrato de 19 de junio de 1912 para la fusión de los de concesión de 12 de mayo de 1905 y sus reformas, 1912.

#### 386. Ferrocarril de Puente de Ixtla a Cocoyotla

- 1-1. Contrato con la Compañía Agrícola de San Gabriel y Anexas, S. A. para su construcción, 1912-1913.
- 3-1. Caducidad de la concesión; amortización del depósito de garantía, 1925.

#### 556. Plano del ferrocarril

- 123. Ferrocarriles Nacionales de México, departamento de vía y edificios, cuadro esquemático de las divisiones del sistema de los ferrocarriles nacionales de México y líneas administradas, 1929.
- 156. Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Interoceánico, División de Puebla, Departamento de Jojutla, Estación Cuautlixco, 1929.
- 171. Líneas por construir en el sistema Ferrocarrilero Nacional, 1952.

## **Archivo General e Histórico del Estado de Morelos (AGHEM)**

### Sección de Gobierno (SG)

#### Serie: Obras Públicas (OP)

##### Caja 305

Leg. 6. Jojutla-Tlaquiltenango, ferrocarril que los unirá, 1929-1935.

##### Caja 309.

Leg. 7. Ferrocarril de México Cuernavaca al Pacífico: subsidio de \$2,000.00 por kilómetro dentro del estado para su construcción, 1940.

##### Caja 331.

Leg. 1. Super carretera México-Acapulco. La que se constituye en cooperación de los estados y que se denominará, a la vez, autopista México-Cuernavaca, 1950.

#### Serie: Tierras (TT)

##### Caja 749

Leg. 15. Vía de ferrocarril “La Providencia” que los unirá; Jojutla, Morelos, 1931.

## **Archivo Histórico de la Universidad Nacional Autónoma de México (AHUNAM)**

### Fondo Gildardo y Octavio Magaña Cerda

MX 09003AHUNAM 3.17-3-4-1-1136, Doc. 0583, “Plano general de un tren telescopiado entre Yautepec y Ticumán”, 1914 (ed.).

MX 09003AHUNAM 3.17-3-4-1-1516, Doc. 1001, “Plano general en el cual se observa un tren incendiado por los zapatistas”, S. f.

## **Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF)**

### Fototeca

Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios (FFNM-SCAI)

- Casa para la sección en la estación Cuernavaca, 1926.
- Casas de adobe en los patios de la estación Cuernavaca, 1926.
- Caseta para caldera en la estación Cuernavaca, 1926.
- Cobertizo para casa de máquinas, 1926.
- Estación Cuernavaca, 1926.
- Estación Parque, 1926.
- Patio de la estación Cuernavaca, 1926.

### Planoteca (PT)

- Espuelas de C. Jacques y Vallespin, mayo 9 de 1929.
- Estación de Atlihuayán, mayo 25 de 1929.
- Estación de Axochiapan, julio 1 de 1929.
- Estación de bandera Alejandra, mayo 18 de 1929.
- Estación de bandera Atlatlahucan, agosto 22 de 1929.
- Estación de bandera Casasano, mayo 14 de 1929.
- Estación de bandera Coahuixtla, julio 6 de 1929.
- Estación de bandera El Muerto, junio 29 de 1929.
- Estación de bandera Oacalco, mayo 7 de 1929.
- Estación de bandera Retorta, agosto 20, 1929.
- Estación de bandera San Carlos, abril 26 de 1929.
- Estación de bandera Temilpa, mayo 4 de 1929.
- Estación de bandera Zacatepec, diciembre 18 de 1928.
- Estación de Calderón, mayo 23 de 1929.
- Estación de Cuautla, febrero 18 de 1929.
- Estación de Cuernavaca, octubre 19 de 1910.
- Estación de Jojutla, abril 24 de 1929.

Estación de Obispo, octubre 16 de 1928.  
Estación de Toro, agosto 16 de 1904.  
Estación García, julio 2 de 1929.  
Estación Huitchila, julio 4 de 1929.  
Estación Pastor, julio 3 de 1929.  
Estación Tenayo, mayo 21 de 1929.  
Estación Tenextepango, julio 5 de 1929.  
Estación Ticumán, mayo 16 de 1929.  
Estación Tlalquiltenango, mayo 2 de 1929.  
Estación Tlaltizapán y espuela Alarcón, enero 12 de 1929.  
Estación Yautepec, mayo 11 de 1929.  
Plano general Línea Férrea del Sur, Tramo México-Cuautla-Pastor, diciembre de 1972.  
Reconocimientos México, Cuernavaca y Pacífico, septiembre 13 de 1894.

#### Recursos de operación interna y de divulgación (ROID)

##### Ferrocarriles Nacionales de México

*División de Puebla. Horario número 1, 1935*

*División de Puebla. Subdivisión de Puebla. Horario número 2, 1949.*

*División de Puebla. Subdivisión de Puebla. Horario número 3, 1959.*

*División de Puebla. Subdivisión de Puebla. Región Sureste. Horario número 4, 1977.*

*División de Puebla. Subdivisión de Puebla. Región Centro. Horario número 5, 1991.*

*División de Querétaro. Horario número 4, 1950.*

*División de Querétaro. Región Centro. Horario número 9, 1987.*

Gerencia de vías y estructuras, logística y estudios especiales, *Índice de estaciones*, 1993.

## **Fototeca Nacional del Instituto Nacional de Antropología e Historia (FN-INAH)**

### Colección Archivo Casasola

MID 77\_20140827-134500:653139, “Estación D. F.C. Central de Buenavista”, 1903.

MID 77\_20140827-134500:642625, “Convoy de federales volado por zapatistas en la estación de cajones, 1911.

MID 77\_20140827-134500:5873, “Bienvenida a Francisco I. Madero en la estación de ferrocarril de Cuernavaca”, 1911.

MID 77\_20140827-134500:36265, “Juan Andrew Almazán junto a Eufemio Zapata tras convencerlo de que ceda el paso a Francisco I. Madero por el estado de Morelos”, 1911.

MID 77\_20140827-134500:825791, “Descarrilamiento criminal”, ca. 1915 (editada por la Revista “Hoy”).

### Colección C. B. Waite/W. Scott

MID 77\_20140827-134500:121618, “Estación de ferrocarril en ‘Cuautla’”, 1908.

### Colección Felipe Teixidor

MID 77\_20140827-134500:429005, “Tren bajando leña de Apapasco”, ca. 1905.

MID 77\_20140827-134500:456575, “Ferrocarril Interoceánico. Puente de Nepantla”, ca. 1892.

### Colección Hoffman

MID 77\_20140827-134500:830662, "Entrada de Emiliano" y Eufemio "Zapata" a "Cuernavaca", 1911.

## **Hemeroteca Nacional de México**

*Diario Oficial de la Federación (DOF)*, 1913, 1924.

*El Combate*, 1879.

*El Correo Español*, 1912.

*El Diario del Hogar*, 1911, 1912.

*El Diario*, 1911, 1912.

*El Economista Mexicano*, 1902.

*El Grito del Pueblo*, 1911, 1912.

*El Heraldo Agrícola*, 1912.

*El Heraldo Mexicano (edición de la tarde)*, 1911.

*El Imparcial*, 1905, 1911, 1912, 1913.

*El Mañana*, 1912.

*El Nacional*, 1911.

*El País*, 1911, 1912.

*El Popular*, 1903.

*El Progreso de México*, 1903.

*El Tiempo*, 1911, 1912.

*El Universal*, 1991.

*La Iberia*, 1911.

*La Opinión*, 1911, 1912.

*La Patria de México*, 1903.

*La Patria*, 1911.

*La Voz de México*, 1881.

*La Voz de Morelos*, 1873.

*Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Morelos (POF)*, 1883, 1884, 1895, 1896, 1898,  
1899, 1900, 1901, 1904, 1906, 1910, 1911, 1920.

*Regeneración*, 1911.

*Semana Mercantil*, 1896.

*The Mexican Herald*, 1907, 1911, 1912.

## **Mapoteca Manuel Orozco y Berra (MMOyB)**

### Colección Domingo Diez (CDD)

- DDR-1-DDR-7249-B, Mapa del distrito de Cuernavaca, levantado por el S.D. Tomas Ramón del Moral y corregido por la Sociedad de Geografía y Estadística del Estado de México, 1851.
- DDR-2-DDR-7249-A, Cuadro comparativo de las divisiones territoriales del estado de Morelos de los años de 1854,1887 y 1910, y de los poblados elevados de categoría de 1921 a 1923, 1924 (12 hojas).
- DDR-8-DDR-7249-A, División territorial aproximada del Estado de Morelos en municipios, 1924.
- DDR-70-DDR-7249-A, Carta General del Estado de Morelos. Climas, bosques, ríos, ca. 1925.
- DDR-77-DDR-7240-A, Ferro-carril de México, Cuernavaca y El Pacífico, 1894-1897 (12 hojas).

### Colección General (CG)

- 2409-CGE-7251-A, Cuadro esquemático de los ferrocarriles del Estado de México, formado en la Sección de Estadística y División Territorial, 1923.
- 9209-CGE-7251-A, Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, 1905.
- 9205A-CGE-7251-A, Ferrocarril S. Rafael a Atlixco, 1906.
- 9205A-CGE-7251-B, Ferrocarril S. Rafael a Atlixco, 1906.
- 9205A-CGE-7251-C, Ferrocarril S. Rafael a Atlixco, 1906.
- 9318-CGE-7251-A, Ferrocarril Interoceánico, México a Amacuzac, kil. 194 al 213, s.f.
- 20254-CGE-7249-A, Carta climatológica del estado de Morelos, s.f.
- 2662-CGE-7249-A, Morelos climas s. f.
- 2607C-CGE-7249-B, Carta general del estado de Morelos, s. f.
- 2680-B-CGE-7249-B, Plano de la Ciudad de Cuernavaca, 1901.
- 2674-CGE-7249-A-001, Plano de las líneas telegráficas y telefónicas que existen en el estado de Morelos, 1884.

- 2674-CGE-7249-A-003, Plano de las líneas telegráficas y telefónicas que existen en el estado de Morelos (lista de las oficinas telegráficas y telefónicas existentes en el estado de Morelos en el año de 1906).
- 9298-CGE-7249-A, Croquis del canal proyectado entre Cuernavaca y el ferrocarril interoceánico formado por orden del gobierno del estado de Morelos, 1890.
- 9314-CGE-7249-A-001, Ferrocarril del Guarda a Neapanapa, plano y perfil del km 20 al km 25 (localización final), 1907.
- 9314-CGE-7249-A-002, Ferrocarril del Guarda a Neapanapa, plano y perfil del km 25 al km 30 (localización final), 1908.
- 2672-CGE-7249-A, Carta postal de la República Mexicana: estado de Morelos, 1925.
- 10101-CGE-7249-A, Carta general del Estado de Morelos levantada a iniciativa del Sr. Secretario de Fomento, Lic. Olegario Molina, por la Comisión Geográfico-Exploradora, 1910 (4 hojas).
- 3934-CGE-7247-A, Carta general del estado de Puebla levantada a iniciativa de su actual Gobernador Co. Gral. Mucio P. Martínez, por la Comisión Geográfico-Exploradora, 1908 (4 hojas).
- 61-CGE-7216-A, Mapa general de la República Mexicana, con expresión de sus líneas de ferrocarriles, vapores y faros existentes, 1928.
- 7796-CGE-7216-A, Carta Postal y de Vías de Comunicación, 1910.
- 10635-CGE-7249-A, Carta Agraria del Estado de Morelos, formada a iniciativa del C. Secretario de Agricultura y Fomento y Presidente de la Comisión Nacional Agraria Ing. Marte R. Gómez, 1929 (30 hojas, citado también como *Mosaico agrario*).
- 1199-CGE-7252-C, Carta corográfica del Distrito Federal, construida en la Secretaría de Fomento por disposición del Secretario del ramo, Ingeniero Manuel Fernández Leal, 1899.
- 2874-OYB-7249-A, F.C. Interoceánico, línea de Cuautla a Atencingo (ramal de García), 1903.
- 9307-CGE-7249-A-001, Plano del Ferrocarril, Conexión entre Chietla y Cuautla, tramo del kilómetro del 10 al 20, 1901.
- 9308-CGE-7249-A Croquis del ramal proyectado entre Cuernavaca y el Ferrocarril Interoceánico formado por orden del Gobierno del Estado de Morelos, 1890.

9307-CGE-7249-A-002, Plano del Ferrocarril, Conexión entre Chietla y Cuautla, tramo del kilómetro del 0 al 10, 1901.

Colección Orozco y Berra (COyB)

2645-OYB-725-A, Plano del antiguo rancho El Guarda hoy Ocopiasco. Copia del levantado por el Ing. Jacobo Carrera, s. f.

2621-OYB-725-A, B, (Plano de los terrenos pertenecientes al pueblo de Guarda). Autor: José Salazar Ilarregui, s.f.

2380-OYB-7249-A, Plano del Servicio telegráfico y telefónico en el estado de Morelos, 1884.

2381-OYB-7249-A, Cuadro de las líneas telegráfica y telefónica del estado de Morelos, 1887.

1030-OYB-7216-A, Telégrafos de la República Mexicana a cargo de la Secretaría de Fomento.

2245-OYB-7261-A, F.C. Interoceánico de Acapulco a Veracruz, 1884.

1276-OYB-72-A, Croquis de las regiones carboníferas y vías férreas de la República mexicana dedicado al Sr. general de división don Porfirio Díaz presidente de la república, 1877.

1003-OYB-72-A, Cuadro sinóptico de la República Mexicana en 1856.

1022-OYB-72-A, Carta telegráfica y ferrocarrilera de la República Mexicana, 1887.

2376-OYB-0-A, Carta telegráfica de la red federal en 1892, formada para el uso de los empleados del ramo.

367-OYB-7251-A, Plano del lago de Chalco y sus inmediaciones, s. f.

2737-OYB-7249-A Ferrocarril Interoceánico. Plano de la línea reconocida conectando los canales de Morelos y Matamoros, 1899.

## **Mediateca del Instituto Nacional de Antropología e Historia (MINAH)**

Colección Histórica de Mapas de México (CHMM)

Carta del Ferrocarril de Maravatío a Cuernavaca, 1910.

Carta del Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, 1910.

## **Biblioteca Nacional de Antropología e Historia (BNAH)**

Colección Histórica de Mapas de México (CHMM)

MID 47\_20150706-120000:1899, cat. 802, Carta de los Ferrocarriles Interoceánico y Mexicano, autor: Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas (Sección de Cartografía y Dibujo), 1910.

MID47\_20150706-120000:1917, cat. 820, Carta del Ferrocarril de San Rafael y Atlixco, autor: Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas (Sección de Cartografía y Dibujo), 1910.

## **Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero**

Carta General de las líneas del Ferrocarril Interoceánico y Conexiones, Delfín Sánchez y Compañía, empresa constructora, autor: Cosme M. Salgado (Ing.), 1889.

Ferrocarril Interoceánico, carta general de la línea México a Veracruz, presentado al señor Delfín Sánchez por el personal de la Oficina General como testimonio de aprecio respetuoso, autor: Cosme M. Salgado (Ing.), 1888.

## 2. BIBLIOGRAFÍA

ACUÑA, René (ed.), *Relaciones geográficas del siglo XVI: México*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, México, 1985 (Serie Antropológica, 63), vol. 6, t. I.

AGUILAR BENÍTEZ, Salvador *et al.*, *Atlas de Morelos*, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Editorial Praxis, México, 2000.

\_\_\_\_\_, “Naturaleza, formas y estructuras de un paisaje contrastante”, en Javier Delgadillo Macías (coord.), *Contribuciones a la investigación regional en el estado de Morelos*, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, México, 2000, pp. 69-107.

AGUIRRE ROJAS, Carlos Antonio, “La historia regional en la perspectiva de la corriente francesa de los *Annales*”, en *Historia y memoria*, núm. 11, julio-diciembre, 2015, p. 273-297.

ÁLVAREZ, Clara Luz, “Telecomunicaciones en el Porfiriato”, en Raúl Ávila Ortiz, Eduardo de Jesús Castellanos Hernández y María del Pilar Hernández (coords.), *Porfirio Díaz y el Derecho. Balance crítico*, Cámara de Diputados, LXIII Legislatura, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2015, pp. 363-277.

ÁLVAREZ, José J. y Rafael Durán, *Itinerarios y derroteros de la República Mexicana, publicados por los ayudantes del Estado Mayor del Ejército, José J. Álvarez y Rafael Durán*, Imprenta de José A. Godoy, México, 1856.

*Anales del Ministerio de Fomento. Industria agrícola, minera, fabril, manufacturera, comercial y estadística general de distrito de Cuernavaca, México, 1854*, 2ª ed., pres. de Valentín López González, Instituto Estatal de Documentación de Morelos, Cuadernos Históricos Morelenses, México, 2001 (Fuentes Documentales del Estado de Morelos).

*Anuario estadístico y geográfico de Morelos 2017*, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Poder Ejecutivo del Estado de Morelos, México, 2017.

AUGÉ, Marc, *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Editorial Gedisa, Barcelona, 2000.

ÁVILA ESPINOZA, Felipe, “Causas y orígenes del zapatismo”, en Felipe Ávila (coord.), *El zapatismo*, en Horacio Crespo (dir.), *Historia de Morelos. Tierra, gente, tiempos del sur*, Poder Ejecutivo del Estado de Morelos, Congreso del Estado de Morelos-LI Legislatura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Ayuntamiento de Cuernavaca, Instituto de Cultura de Morelos, México, 2010, t. VII, pp. 71-115.

\_\_\_\_\_, “Los conflictos internos en el zapatismo”, en Felipe Ávila (coord.), *El zapatismo*, en Horacio Crespo (dir.), *Historia de Morelos. Tierra, gente, tiempos del sur*, Poder Ejecutivo del Estado de Morelos, Congreso del Estado de Morelos-LI Legislatura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Ayuntamiento de Cuernavaca, Instituto de Cultura de Morelos, México, 2010, t. VII, pp. 319-343.

ÁVILA SÁNCHEZ, Héctor, *Aspectos históricos de la formación de regiones en el estado de Morelos (desde sus orígenes hasta 1930)*, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, México, 2002.

\_\_\_\_\_, *La agricultura y la industria en la estructuración territorial de Morelos*, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, México, 2001.

BADOZA, Silvia y Claudio Belini, “Origen, desarrollo y límites estructurales de la industria del papel en la Argentina, 1880-1940”, *Revista de historia industrial*, vol. XXI, núm. 53, 2013, pp. 109-141.

BAKER, Alan R. H., *Geography and history: bridging the divide*, Cambridge Studies in Historical Geography 36, Cambridge University Press, United Kingdom, 2003.

BARRETO, Carlos Agustín, “Los Plateados en Morelos: un ejemplo de bandolerismo en México durante el siglo XIX”, *Takwá*, núms. 11-12, 2007, pp. 105-129.

- BARTRA, Armando, “La industria cañero-azucarera y la Revolución de 1910”, en Armando Bartra (coord.), *De haciendas, cañeros y paraestatales. Cien años de historia de la agroindustria cañero-azucarera en México: 1880-1980*, Universidad Nacional Autónoma de México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, México, 1993, pp. 60-81.
- BAZ, Gustavo y E.L. Gallo, *Historia del ferrocarril mexicano: Riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial. Estudios científicos históricos y estadísticos*, Gallo y Compañía editores, México, 1874.
- BEST, Gerald M., *Mexican Narrow Gauge*, Howell-North Books, California, 1968.
- BONILLA GALINDO, Isabel, “Los ferrocarriles en el estado de Morelos: un acercamiento desde las fuentes documentales, impresas y gráficas del Cedif”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 45, mayo-agosto 2022, pp. 49-68.
- BRAUDEL, Fernand, “La influencia del medio ambiente”, en *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2ª ed., Fondo de Cultura Económica, México, 1976, vol. 1.
- CALDERÓN ARAGÓN, Georgina, “La geografía histórica en México”, en *Actas del X Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Universidad de Sao Paulo, Brasil, 2005, pp. 2624-2635.
- CALDERÓN DE LA BARCA, Madame, *La vida en México durante una residencia de dos años en ese país*, 14ª ed., trad. y pról. de Felipe Teixidor, Editorial Porrúa, México, 2006.
- CALDERÓN, Francisco R., “Capítulo V. Los ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. El Porfiriato: la vida económica*, 4ª ed., Editorial Hermes, México, 1994, vol. VII, t. 1, pp. 483-634.
- CAPEL, Horacio, *Geografía humana y Ciencias Sociales. Una perspectiva histórica*, Montesinos Editor, S. A., España, 1984 (Biblioteca de Divulgación Temática/38).

*Cartas de las Haciendas: Joaquín García Icazbalceta escribe a su hijo Luis, 1877-1894*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2013 (compilación, estudio introductorio, transcripción y notas de Emma Rivas Mata y Edgar O. Gutiérrez L.).

CASTELLANOS ARENAS, Mariano (coord.), *Inventario del Fondo Compañía Industrial de Atlixco, Ecomuseo de Metepec, Puebla*, Apoyo al Desarrollo de Archivos y Bibliotecas de México, A. C., México, 2005.

CASTRO, Casimiro y Antonio García Cubas, *Álbum del Ferrocarril Mexicano*, Establecimiento Litográfico de Víctor Debray y Cía. Editores, México, 1877.

CASTRO, Miguel Ángel y Guadalupe Curiel (coords.), *Publicaciones periódicas mexicanas del siglo XIX: 1856-1876 (parte 1)*, Coordinación de Humanidades, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2003.

CHAPMAN, John Gresham, *La construcción del Ferrocarril Mexicano: 1837-1880*, Secretaría de Educación Pública, México, 1975 (Colección SepSetentas, núm. 209).

COATSWORTH, John H., *Crecimiento contra desarrollo: el impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, Sepsetentas, México, 1976, t. 1.

*Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el Archivo de la Secretaría de Fomento: tomo I, años de 1824 a 1870*, Imprenta de Francisco Díaz de León, México, 1882.

*Colección legislativa completa de la República Mexicana con todas las disposiciones expedidas para la Federación, el Distrito y los Territorios federales. Año de 1902, continuación de la legislación mexicana de Dublán y Lozano, única edición oficial de la Secretaría de Justicia, formada por el Lic. Manuel Fernández Villareal y Francisco Barbero*, Tipografía de la viuda de F. Díaz de León, México, 1907, t. XXXIV.

*Colección legislativa completa de la República Mexicana con todas las disposiciones expedidas para la Federación, el Distrito y los Territorios federales. Año de 1904*,

*continuación de la legislación mexicana de Dublán y Lozano, única edición oficial de la Secretaría de Justicia, formada por el Lic. Manuel Fernández Villareal y Francisco Barbero, Talleres tipográficos de Arturo García Cubas Sucesores Hermanos, México, 1908, t. XXXIV.*

COMISIÓN NACIONAL DEL AGUA, *Estadísticas del Agua en la cuenca del Río Balsas, 2010*, Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, México, 2010.

CONTRERAS-MACBEATH, Topiltzin, José Concepción Boyás y Fernando Jaramillo Monroy (eds.), *La Diversidad Biológica en Morelos. Estudio del Estado*, Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO), Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México, 2004.

CORBERA MILLÁN, Manuel, “Geografía histórica e historia geográfica: el tiempo en el espacio y el espacio en el tiempo”, en *Eria*, núm. 72, España, 2007, pp. 119-123.

CORBOZ, André “El territorio como palimpsesto”, en Ángel Martín Ramos (ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Universitat Politècnica de Catalunya, Edicions UPC, España, 2004, pp. 25-34.

CORREA, Alberto, *Geografía de México*, 7ª ed., Imprenta de Eduardo Dublán, México, 1896.

CORTÉS PALMA, ÓSCAR, *Recopilación histórica y cultural: Ayoxochiapan-Axochiapan*, Gobierno del Estado de Morelos (2006-2012), Instituto de Cultura de Morelos, Programa de Apoyo a las Culturas Municipales y Comunitarias, México, 2010.

CORTEZ, Claude (comp.), *Geografía histórica*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 1991.

COUDART, Laurence, “Génesis de la prensa morelense, 1867-1910: inventario periodístico y problemáticas”, en Horacio Crespo y Luis Anaya Merchant (coords.), *Historia, sociedad y cultura en Morelos. Ensayos desde la historia regional*, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México, 2007.

- CRESPO, Horacio y Enrique Vega V., *Tierra y propiedad en el fin del Porfiriato: III Manifestaciones de Haciendas, Ranchos y Bienes Comunales. Estado de Morelos, 1909*, Centro de Estudios Históricos del Agrarismo en México, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, México, 1982.
- CRESPO, Horacio, “Los inicios de la agroindustria azucarera en la región Cuernavaca-Cuautla”, en Jaime García Mendoza y Guillermo Nájera Nájera (coords.), *De los señoríos indios al orden novohispano*, en Horacio Crespo (dir.), *Historia de Morelos. Tierra, gente, tiempos del sur*, Poder Ejecutivo del Estado de Morelos, Congreso del Estado de Morelos-LI Legislatura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Ayuntamiento de Cuernavaca, Instituto de Cultura de Morelos, México, 2010, t. III, pp. 739-765.
- \_\_\_\_\_, *Modernización y conflicto social. La hacienda azucarera en el estado de Morelos, 1880-1913*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, México, 2009.
- CRUZ ANGÓN, Andrea *et al.* (coords.), *La Biodiversidad en Morelos. Estudio de Estado 2*, Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad, México, 2020.
- DEPARTAMENTO DE LA ESTADÍSTICA NACIONAL, *Censo general de habitantes. 30 de noviembre de 1921. Estado de Morelos*, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1926.
- DÍAZ SOTO Y GAMA, Antonio, *La Revolución agraria del sur y Emiliano Zapata su caudillo*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, Secretaría de Cultura, México, 2019.
- DÍAZ Y DE OVANDO, Clementina, *Un enigma de «Los Ceros»: Vicente Riva Palacio o Juan de Dios Peza*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1994.
- DIEZ, Domingo, *Bibliografía del estado de Morelos*, Imprenta de la Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1933, 2 t., (Colección: Monografías Bibliográficas Mexicanas, núm. 27).

DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS, “Carta postal de la República Mexicana, hoja Nos. 22 y 23: estados de Morelos y Guerrero”, en *Cartas Postales de la República Mexicana: Dirección General de Correos, Sección de Transportes*, Araluze Editor, México-Barcelona, 1904.

DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA, *Tercer censo de población de los Estados Unidos Mexicanos verificado el 27 de octubre de 1910*, Oficina impresora de la Secretaría de Hacienda, México, 1918.

ESPINOSA DAMIÁN, Gisela, “Capítulo I. El desarrollo de la industria cañero-azucarera durante el Porfiriato”, en Armando Bartra (coord.), *De haciendas, cañeros y paraestatales. Cien años de historia de la agroindustria cañero-azucarera en México: 1880-1980*, Universidad Nacional Autónoma de México, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, México, 1993, pp. 15-59.

ESPEJEL LÓPEZ, Laura, “San Rafael: Un pueblo y una empresa. Imágenes de su historia en el proceso de trabajo, 1890-1940”, en *Historias. Revista de la Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia*, núm. 24, México, 1990, pp. 32-44.

ESPEJEL, Laura *et al.*, *Emiliano Zapata. Antología*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revoluciones de México, Secretaría de Cultura, México, 2019, (Colección Clásicos del Zapatismo).

ESTRADA, Pedro, *Nociones estadísticas del estado de Morelos. 1887*, presentación de Valentín López González, Cuadernos Históricos Morelenses, Cuernavaca, Morelos, México, 2000 (Fuentes Documentales del estado de Morelos).

GARCÍA CUBAS, Antonio, *Atlas Mexicano*, Debray Sucesores Imprenta Litográfica, México, 1886.

GARCÍA CUBAS, Antonio, *Diccionario geográfico, histórico y biográfico del estado de Morelos, 1888*, 2ª. ed., presentación de Valentín López González, Talleres del IEDM, México, 2000 (Fuentes Documentales del Estado de Morelos).

GARCÍA JUAN, Laura, “SIGECAH, una plataforma digital para el aprendizaje y manejo de fuentes geohistóricas”, en Juan Ramón de la Riva Fernández, Paloma Ibarra Benlloch, Raquel Montorio Llovería y Marcos Rodrigues (coords.), *Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación*, Universidad de Zaragoza, Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Zaragoza, España, pp. 1377-1384.

GARCÍA LUNA, Margarita, *El movimiento obrero en el Estado de México. Primeras fábricas, obreros y huelgas (1830-1910)*, Universidad Autónoma del Estado de México, México, 1996.

GARCÍA MARTÍNEZ, Bernardo, “En busca de la geografía histórica”, *Relaciones*, vol. XIX, núm. 75, México, 1998, pp. 27-58.

\_\_\_\_\_, *El Marquesado del Valle. Tres siglos de régimen señorial en Nueva España*, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, México, 1969.

\_\_\_\_\_, *Las regiones de México: Breviario geográfico e histórico*, El Colegio de México, México, 2008.

GARCÍA MENDOZA, Jaime, *Integración territorial de Cuautla de Amilpas. Desde sus orígenes mesoamericanos hasta fines del dominio español*, Editorial Diacronía, México, 2017.

GASCA ZAMORA, José, *Geografía Regional: la región, la regionalización y el desarrollo regional en México*, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2009 (Colección: Temas selectos de Geografía de México).

GERHARD, Peter, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto de Geografía, México, 1986.

\_\_\_\_\_, “A method of reconstructing pre-columbian political boundaries in Central Mexico”, *Journal de la Société des Américanistes*, vol. LIX, 1970, pp. 27– 41.

- GLANTZ, Margo (ed.), *Viajes en México: crónicas extranjeras*, 1ª ed., Fondo de Cultura Económica, SEP 80, México, 1982, t. 1.
- GOROSTIZA, Francisco Javier, *Los ferrocarriles en la Revolución mexicana*, Siglo XXI editores, México, 2010.
- GUAJARDO, Guillermo, “Tecnología y campesinos en la Revolución mexicana”, *Estudios Mexicanos*, vol. 15, núm. 2, 1999, pp. 291-322.
- Guía postal de la República mexicana: julio de 1911-junio de 1912*, Tipografía económica, México, 1911.
- HASSIG, Ross, *Comercio, tributo y transportes. La economía política del Valle de México en el siglo XVI*, Alianza Editorial Mexicana, México, 1990.
- HERNÁNDEZ CHÁVEZ, Alicia, *Morelos. Historia breve*, 2ª ed., El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, México, 2011.
- Homenaje de la Compañía de las Fábricas de Papel de San Rafael y Anexas, S. A. al Congreso Mundial de Prensa*, Imprenta Manuel León Sánchez, S. A., México, 1931.
- HUMBOLDT, Alexander von, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, trad. de Vicente González Arnao, Casa de Rosa, Paris, 1822.
- JÁUREGUI, Luis, *Los transportes, siglos XVI al XX*, Universidad Nacional Autónoma de México, Editorial Océano, México, 2004 (Colección Historia Económica de México, núm. XIII).
- JUANICÓ RAMÍREZ, Diana, “Francisco Leyva: un caso de autoridad política en la zona de Morelos”, *Morelos, revista de historia y crónica*, año I, núm. 0, abril-junio 2001, pp. 41-60.
- JUÁREZ LUCAS, Patricio, “Ferrocarriles y revolución. 1910-1915: guerra, movilidad y vida cotidiana”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 35, enero-abril, 2019, pp. 10-16.
- KAHLER, Erich, *¿Qué es la historia?*, traducción de Juan Almela, Fondo de Cultura Económica, México, 1966.

KOSELLECK, Reinhart, *historia/Historia*, traducción de Antonio Gómez Ramos, Editorial Trotta, S. A., Madrid, 2004.

KUNTZ FICKER, Sandra (coord.), *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, El Colegio de México, México, 2015.

*Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República, ordenada por los licenciados Manuel Dublán y José María Lozano*, Tipografía de E. Dublán y Compañía, México, 1890, t. XIX.

*Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República, arreglada por los licenciados Adolfo Dublán y Adalberto A. Esteva, continuación de la ordenada por los Lics. Manuel Dublán y José María Lozano*, Tipografía de «El Partido Liberal», México, 1898, tt. XXIII, XXVI.

*Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República, arreglada por los licenciados Adolfo Dublán y Adalberto A. Esteva, continuación de la ordenada por los Lics. Manuel Dublán y José María Lozano*, Imprenta de Eduardo Dublán, México, 1897-1899, tt. XX, XXI, XXIX.

*Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República, ordenada por los licenciados Manuel Dublán y José María Lozano*, Imprenta y Litografía de Eduardo Dublán y Comp. México, 1886-1887, t. XIII y XVI.

LONG, W. Rodney, *Railways of Mexico*, Department of Commerce, Bureau of Foreign and Domestic Commerce, Washington Government Printing Office, Washington, D. C., United States of America, 1925.

LÓPEZ FLORES, Jorge, *¡Váaamooonooosss..! Nuestros ferrocarriles. Los viejos tiempos del ferrocarril en México*, Secretaría de Información y Comunicación, Gobierno del Estado de Morelos, México, 2014.

LÓPEZ GONZÁLEZ, Valentín, *Cuernavaca: visión retrospectiva de una ciudad*, 3ª. ed., Instituto Estatal de Documentación de Morelos, Gobierno del Estado de Morelos, México, 1999.

\_\_\_\_\_, *El Ferrocarril de Cuernavaca. 1897-1997*, Gobierno del Estado de Morelos, Secretaría de Bienestar Social, Dirección General de Relaciones Públicas y Servicios a la Comunidad, Instituto Estatal de Documentación, Morelos, México, 1997.

\_\_\_\_\_, *El Ferrocarril de Morelos. 1877-1881*, Cuadernos Históricos Morelenses, Morelos, México, 2001.

\_\_\_\_\_, *La destrucción del latifundio en el estado de Morelos, 1920-1923*, Fuentes Documentales del Estado de Morelos, Cuadernos Históricos Morelenses, México, 2001.

\_\_\_\_\_, *Los compañeros de Zapata*, Ediciones del Gobierno del Estado Libre y Soberano de Morelos, México, 1980 (Colección “Tierra y Libertad”).

LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo (dir.), *Diccionario de geografía aplicada y profesional. Terminología de análisis, planificación y gestión del territorio*, Universidad de León, España, 2015.

LÖWENSTERN, Isidore, *México: memorias de un viajero*, ed., pról. y trad. de Margarita Pierini, Fondo de Cultura Económica, México, 2012.

LUGO HUBP, José, *Diccionario geomorfológico*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía, México, 2011.

MADRIGAL URIBE, Delfino, “Estructura económica-regional de las haciendas azucareras de Morelos (1880-1912)”, *CIENCIA ergo-sum*, vol. 10, núm. 1, marzo-junio 2003, pp. 18-28.

MAGAÑA, Gildardo, *Emiliano Zapata y el agrarismo en México*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revoluciones de México, Secretaría de Cultura, México, 2019, 5 tt. (Colección Clásicos del Zapatismo).

- MALDONADO JIMÉNEZ, Druzo, *Cuauhnáhuac y Huaxtepec (tlalhuicas y xochimilcas en el Morelos prehispánico)*, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, Cuernavaca, Morelos, México, 1990.
- MANERO, Vicente E., *Apuntes históricos sobre ferrocarriles*, Imprenta de la viuda e hijos de Murguía, México, 1872.
- MARKHAM, Beryl, *West With the Night*, Houghton Mifflin Company, The Riverside Press Cambridge, U. S. A., 1942.
- MARTÍNEZ OCAMPO, Lourdes (ed.), *Diccionario de generales de la Revolución*, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México, México, 2014, 2 tt, [ed. electrónica].
- MATEOS, Juan Antonio, *La verdad sobre la cuestión de Ferrocarriles*, Imprenta de Ignacio Cumplido, México, 1880.
- MAYER, Brantz, *Un viaje a la Tierra caliente. 1842*, pres. de Valentín López González, Summa Morelense, México, 1982.
- MIÑO GRIJALVA, Manuel, “¿Existe la historia regional?”, *Historia Mexicana*, vol. LI, núm. 4, 2002, pp. 867-897.
- MOGUEL PASQUEL, Carolina, “Un empresario agrícola porfirista en Morelos. El caso de Luis García Pimentel”, *Mirada ferroviaria*, núm. 35, enero-abril 2019, p. 17-28.
- MORENO, Jesús, *Prehistoria del ferrocarril*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, España, 2018.
- NAVARRO LÓPEZ, Ramiro y Rosa Gabriela Leal Reyes, *Los ferrocarriles en México*, Palibrio, Indiana, Estados Unidos de América, 2015.
- ORELLA UNZUÉ, José Luis, “Geohistoria”, en *Lurralde: Investigación y espacio*, núm. 33, 2010, pp. 233-310.

- ORELLANA, Ignacio, *Descripción geográfica y estadística del distrito de Cuernavaca, 1826*, paleog., intr. y notas de René García Castro, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México, 1995.
- ORTIZ HERNÁN, Sergio, *Los ferrocarriles de México: una visión social y económica*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Imprenta Madero S. A., México, 1974.
- \_\_\_\_\_, *Y López Velarde también se subió al tren*, Coordinación de Difusión Cultural, Dirección de Literatura, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2002.
- PECHERON, Nicole, *Problemas agrarios del Ajusco: Siete comunidades agrarias de la periferia de México (Siglos XVI-XX)*, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, México, 2010.
- PEÑAFIEL, Antonio, *Anuario estadístico de la República Mexicana: 1900*, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, México, 1901.
- PINEDA GÓMEZ, Francisco, *La irrupción zapatista. 1911*, Ediciones Era, México, 1997.
- \_\_\_\_\_, *La revolución del sur, 1912-1914*, Ediciones Era, México, 2005.
- PITTMAN, Dewitt Kennieth, “*Hacendados, campesinos y políticos. Las clases agrarias y la instalación del estado oligárquico en México*”, *Morelos, revista de historia y crónica*, año I, núm. 0, abril-junio 2001, pp. 5-40.
- PLANCARTE Y NAVARRETE, Francisco, *Apuntes para la geografía del estado de Morelos*, Cuadernos Históricos Morelenses, México, 1999.
- PRITCHARD, William T., *Over the Hills and Down the Dales, Mexico, Cuernavaca and Pacific Railway: History and Traditions, Ruins and Landscapes*, Universal Steam Printing Works, s. l., 1898.
- Proyecto del primer camino de hierro de la República, desde el puerto de Veracruz a la capital de México*, Impreso por Ignacio Cumplido, México, 1837.
- RAMÍREZ VELÁZQUEZ, Blanca Rebeca y Liliana López Levi, *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*, Universidad

Autónoma Nacional de México, Instituto de Geografía, Universidad Autónoma Metropolitana, México, 2015.

RANGEL VARGAS, Juana María, “Los ferrocarriles portátiles Decauville. Un instrumento de incidencia mundial”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 06, septiembre-diciembre 2008, pp. 48-54.

*Recopilación de leyes, decretos y providencias de los Poderes Legislativo y Ejecutivo de la Unión: formada por la redacción del “Diario Oficial”*, Imprenta del Gobierno, México, 1885-1896, tt. XXXIX, LXVI.

*Representación dirigida al Exmo. Señor presidente provisional Don Antonio López de Santa- Ana, por la empresa del camino de Cuernavaca*, Imprenta de J. M. Lara, México, 1841.

REYES PASTRANA, Jorge, *Compendio de Disposiciones Normativas Históricas del Congreso del Estado de México (1824-1914)*, Secretaría de Asuntos Parlamentarios del Poder Legislativo del Estado de México, México, 2015.

RIGUZZI, Paolo, “Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”, en Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi (coords.), *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco, México, 1996, pp. 31-97.

RIVERA CAMBAS, Manuel, *México pintoresco, artístico y monumental. Vistas, descripción, anécdotas y episodios de los lugares más notables de la capital y de los estados, aun de las poblaciones cortas, pero de importancia geográfica o histórica*, Imprenta de la Reforma, México, 1880-1883, 3 tt.

SALAZAR, Ana María, *Tepoztlán. Movimiento etnopolítico y patrimonio cultural. Una batalla victoriosa ante el poder global*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, México, 2014.

- SALINAS ÁLVAREZ, Samuel *et al.*, *Historia de los caminos de México*, Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, Talleres Gráficas Monte Albán, México, 1994, 4 t.
- SANDOVAL CANUDAS, Enrique, *Las venas de plata en la historia de México. Síntesis de Historia Económica. Siglo XIX*, Universidad Juárez Autónoma de Tabasco, Editorial Utopía, S. A. de C. V. México, 2005, t. III.
- SANTOS, Milton, *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*, Editorial Ariel, S. A., Barcelona, España, 2000.
- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS-SECCIÓN SEGUNDA, *Álbum de los ferrocarriles correspondiente al año de 1891*, Tipografía de la Oficina Impresora de Estampillas, México, 1893.
- SECRETARÍA DE FOMENTO, COLONIZACIÓN E INDUSTRIA, DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA A CARGO DEL DR. ANTONIO PEÑAFIEL, *División territorial de la República Mexicana formada con los datos del censo verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Morelos*, Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, México, 1902.
- SECRETARÍA DE FOMENTO, COLONIZACIÓN E INDUSTRIA, *División territorial de los Estados Unidos Mexicanos, formada por la Dirección General de Estadística a cargo del ingeniero Salvador Echagaray. Estado de Morelos*, Imprenta y Fototipia de la Secretaria de Fomento, México, 1912.
- SECRETARÍA DE LA ECONOMÍA NACIONAL, DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA, *Primer censo agrícola-ganadero, 1930. Morelos. Vol. II, Tomo XVII*, D. A. P. P., México, 1937.
- SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA, *VIII Censo general de población-1960, 8 de junio de 1960. Estado de Morelos*, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1963.

- SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS, *Ferrocarriles de México: reseña histórica - reglamentos (siglo XIX)*, ed. facsimilar, Larios e Hijos Impresores, S. A., México, 1976, (Colección Obras Públicas en México, Documentos para su historia), t. 2.
- SERRERA, Ramón María, “El camino de Asia”, en Chantal Cramaussel, *Rutas de la Nueva España*, El Colegio de Michoacán, México, 2006.
- SILVA BARRAGÁN, Andrea, “Fábrica de San Rafael. El legado físico de la industria papelera y su valor como tema de estudio, 1894-1910”, *Boletín de Monumentos Históricos*, 3ª época, núm. 25, 2012, pp. 78-93.
- SUNYER MARTÍN, Pedro, “La geografía histórica y las nuevas tendencias en la geografía humana”, en Alicia Lindón y Daniel Hiernaux (dirs.), *Los giros de la Geografía Humana. Desafíos y horizontes*, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, Anthropos Editorial, México, 2010, pp. 143-173.
- TAYLOR HANSEN, Lawrence Douglas, “Rutas vitales en el desierto: la importancia militar de los ferrocarriles en la Revolución mexicana”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 12, septiembre-diciembre 2010, pp. 62-78.
- TÉLLEZ PIZARRO, Mariano, *Breves apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la República mexicana, algunos comentarios relativos al ancho de las vías férreas y noticia de los ferrocarriles de los Estados Unidos de Norte América y el Canadá*, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, México, 1906.
- TOGNO, Francisco M. y Javier Monterrubio Bustillos, *Problemas ferroviarios en la ruta México-Acapulco*, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Dirección General de Construcción de Ferrocarriles, México, 1958.
- TORTOLERO VILLASEÑOR, Alejandro, *De la coa a la máquina de vapor. Actividad agrícola e innovación tecnológica en las haciendas mexicanas: 1880-1914*, 2ª ed., Siglo XXI editores, México, 1998.
- TOVAR LÓPEZ, Ramón Adolfo, *El enfoque geohistórico*, 2ª ed., Universidad de Carabobo, Gráficas del Centro, C. A., Venezuela, s.f.

- URÍAS HERMOSILLO, Margarita, “Manuel Escandón. De las diligencias al ferrocarril, 1833-1862”, en Ciro Cardoso (coord.), *Formación y desarrollo de la burguesía en México. Siglo XIX*, 3ª ed., Siglo XXI Editores, México, 1987, pp. 25-56.
- URÍAS, Beatriz *et al.*, *Los ferrocarriles de México, 1837-1987*, Ferrocarriles Nacionales de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1987.
- URQUIJO TORRES, Pedro S. y Narciso Barrera Bassols, “Historia y paisaje. Explorando un concepto geográfico monista”, en *Andamios. Revista de Investigación Social*, vol. V, núm. 10, abril, 2009, pp. 227-252.
- VALENCIA ISLAS, Arturo, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, El Colegio de México, México, 2017.
- VELASCO, Alfonso Luis, “Geografía y estadística del estado de Morelos”, en *Geografía y estadística de la República mexicana*, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, México, 1890, t. VII.
- WOBESER, Gisela von, *La hacienda azucarera en la época colonial*, 2ª ed., Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 2004 (Serie Historia Novohispana, 71).
- WOMACK, John, *Zapata y la Revolución mexicana*, 26ª ed., Siglo XXI editores, México, 2004.
- YANES RIZO, Emma, *Los días del vapor*, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1994.
- ZOIDO NARANJO, Florencio *et al.*, *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*, Editorial Ariel, S. A., España, 2000.
- ZÚÑIGA, María Guadalupe, “Geohistoria de las divisiones territoriales del estado de Morelos, 1519-1980”, *Boletín del Instituto de Geografía*, núm. 15, 1985, pp. 155-209.

## Obras de consulta

“Archivos documentales y de bienes: Planoteca, Fondo Puebla”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 09, septiembre-diciembre, 2009, pp. 82-83

BANCO DE COMERCIO S. A., *La economía del estado de Morelos*, Investigación del Sistema de Bancos de Comercio, México, 1968, Colección de Estudios Económicos Regionales.

*Boletín de la Secretaría de Fomento*, 2da. Época, año IV, núm. 1, julio de 1904, Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, México, 1904.

BONILLA GALINDO, Isabel, “Concesiones ferroviarias que se otorgaron de 1909 a 1925”, *Mirada Ferroviaria*, núm. 12, septiembre-diciembre 2010, pp. 44-51.

*Caminos de hierro*, Sector Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles Nacionales de México, México, 1996.

COLLADO, María del Carmen, *La burguesía mexicana: el emporio Braniff y su participación política (1865-1920)*, Siglo XXI editores, México, 1987.

*Compendio histórico. Estadísticas vitales, 1893-1993: Morelos*, Subsecretaría de Coordinación y Desarrollo, Dirección General de Estadística, Informática y Evaluación, México, 1993.

*De las Estaciones*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles Nacionales de México, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, México, 1995.

*Diagnóstico del subsector de los ferrocarriles*, Programa Sectorial del Transporte, México, 1985.

*División territorial del estado de Morelos de 1810 a 1995*, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México, 1997.

*Estadística Ferroviaria Nacional: 1968*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Ferrocarriles en Operación, Departamento de Planes y Programas, México, 1969.

- Estadística Ferroviaria Nacional: 1969*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Ferrocarriles en Operación, Departamento de Planes y Programas, México, 1970.
- FIGUEROA DOMÉNECH, J., *Guía general descriptiva de la República Mexicana: historia, geografía, estadística, etc., etc.*, edición de Ramón de S. N. Araluce, Imprenta de Henrich y Compañía, Barcelona, España, 1899, t. 2, “Estados y territorios Federales”.
- FLORES RANGEL, Jorge Adrián, “Infraestructura carretera: construcción, financiamiento y resistencia en México y América Latina”, *Revista Transporte y Territorio*, núm. 13, 2015, pp. 122-148.
- GALINDO Y VILLA, Jesús, *Reseña histórico-descriptiva de la Ciudad de México*, Imprenta de Francisco Díaz de León, México, 1901.
- GAMBOA OJEDA, Leticia, “Fernand Braudel y los tiempos de la Historia”, *Sotavento*, vol. I, núm. 2, 1997, pp. 33-45.
- GARCÍA CUBAS, Antonio, *Estadística de la República Mexicana*, Gral., R. T., s. e., México, 1885.
- GARCÍA DE FUENTES, Ana, “La construcción de la red férrea mexicana en el Porfiriato: relaciones de poder y organización capitalista del espacio”, *Investigaciones Geográficas*, núm. 17, 1987, pp. 137-154.
- GARNER, Paul, *Leones británicos y águilas mexicanas: Negocios, política e imperio en la carrera de Weetman Person en México, 1889-1919*, El Colegio de México, El Colegio de San Luis A. C., Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Fondo de Cultura Económica, México, 2013.
- GOBIERNO DEL ESTADO DE MORELOS, *Ferrocarril escénico Cuautla-Yecapixtla*, Unidad de Información, Documentación y Análisis de la Secretaría Particular del Gobierno del Estado de Morelos, Subsecretaría de Turismo, Impresora Formal, S. A. de C. V., México, 1986.

GUERRERO FERNÁNDEZ, José Antonio, *Ingeniería de Vías Férreas*, Ed. Lulu, Reino Unido, 2017.

KUNTZ FICKER, Sandra, “Fuentes para la Historia empresarial de los ferrocarriles de México”, *América Latina en la Historia Económica. Revista de investigación*, núm. 23, 2005, pp. 35-48.

\_\_\_\_\_, *Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)*, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, México, 1995.

LEAL, Juan Felipe y Antonio Gálvez Guzzy, “Grupos empresariales en los ferrocarriles mexicanos: el consorcio southern pacific-union pacific (1880-1914)”, *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, vol. 21, núm. 82, 1975, pp. 71-119.

LEYVA, Francisco, *El estado de Morelos, 1873. Panorama económico. Distritos: Cuernavaca, Jonacatepec, Morelos, Tetecala y Yautepec*, presentación de Valentín López González, Cuadernos Históricos Morelenses, Cuernavaca, 1999 (Fuentes Documentales del Estado de Morelos).

*Mapas y planos de México, siglos XVI al XIX*, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 1988.

MARÍN, Miguel Ángel *et al.*, *Documentos para la Historia de las Carreteras en México: Legislación, 1925-1963*, Secretaría de Obras Públicas, México, 1964, t. 1.

MATTELART, Armand, *La comunicación como construcción de un mundo alternativo*, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, México, 1997.

MATTHEWS, Michael, *The Civilizing Machine: A Cultural History of Mexican Railroads, 1876-1910*, University of Nebraska Press, United States of America, 2013.

*Official List of Open and Prepay Stations: A Complete List of Freight Stations on Lines Named in United States, Canada, Mexico and Newfoundland*, Station List Publishing Company, núm. 84, s. f.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS, *Cuadro de las concesiones otorgadas por el Gobierno de la Nación, en virtud de las cuales se construyeron los ferrocarriles de jurisdicción federal que actualmente existen en el país y de las que corresponden a líneas por construir. Con un resumen que manifiesta la longitud total de ferrocarriles de jurisdicción federal*, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1923.

*Tras las huellas del ferrocarril. Guía de fuentes*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, México, 2015.

### **Tesis y tesinas**

CASTRO HUERTA, Manuel, “La carretera que unirá las poblaciones Cuautla-Tlancualpican cruza a la altura del Km. 32 al Ferrocarril Interoceánico (Cuautla-Puebla)”, tesis de licenciatura en ingeniería civil, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Ingeniería, 1938.

CERVANTES GUZMÁN, Carolina, “Rescate social, cultural y contextual de la Estación Jojutla: ruta del Ferrocarril Interoceánico”, tesis de licenciatura en arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura, 2010.

DOMÍNGUEZ CLEMENTE, Miguel Ángel, “Derrotas y Majestades del Estado Novohispano: la red de comunicación terrestre de la Alcaldía Mayor de Cuernavaca. Siglo XVI”, tesis de licenciatura en Historia, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales, 2019.

FLORES HURTADO DE MENDOZA, Fernando, “Estación de Ferrocarril en Cuernavaca, Morelos”, tesis de licenciatura en arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Escuela de Arquitectura, 1969.

- HUERTA GONZÁLEZ, Rodolfo, “Historia social de los obreros de San Rafael y Miraflores, estado de México, 1890-1939”, tesis de maestría en Historia, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, 1995.
- MAURICIO LÓPEZ, Eric Rolando, “Uso del derecho de vía del antiguo ferrocarril de Cuernavaca: alternativa de transporte público a través de un tranvía”, tesina de licenciatura en Arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de Arquitectura, México, 2003.
- NAVARRO LOZANO, Héctor, “Relocalización del tramo Puente de Ixtla-Balsas del Ferrocarril México-Acapulco”, tesis de licenciatura en ingeniería civil, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Ingeniería, 1963.
- OLAYA SÁNCHEZ, Mario, “Estación de Ferrocarril de paso y habitación en Tres Cumbres, Morelos”, tesis de licenciatura en arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de Arquitectura, 1970.
- PLANCARTE MATOS, Luis, “Electrificación del ferrocarril México-Cuernavaca”, tesis de licenciatura en ingeniería civil, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Ingeniería, 1939.
- RANGEL VARGAS, Juana María, “Catálogo de fichas de contenido sobre estaciones y líneas férreas en México: 1879-1946”, tesina de licenciatura en Historia, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, México, 2001.
- RIOJAS PAZ, Sofía, “Conservación del patrimonio cultural ferrocarrilero. Proyecto de restauración de la estación de ferrocarril de Cuernavaca y su contexto inmediato”, tesis de maestría en conservación y restauración de bienes culturales inmuebles, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Escuela Nacional de Conservación, Restauración y Museografía “Manuel del Castillo Negrete”, 2013.
- RAMÍREZ MUÑOZ, Rocío, “San Juan Tlacotenco: Ferrocarril México-Cuernavaca, Iguala-Balsas (ciclopista). Propuesta de Mejoramiento de Ciclopista como atracción

ecoturística”, tesina de licenciatura en arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de Arquitectura, 2009.

RUIZ ZAMUDIO, Eunice, “Burguesía empresarial, 1880-1915: un empresario mexicano el caso de Luis Barroso Arias y socios”, tesis de licenciatura en Historia, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa, 2006.

SERVÍN GONZÁLEZ, Ian, “Recuperación y restauración de la estación del ferrocarril de Cuernavaca para terminal de tren ligero”, tesina de licenciatura en Arquitectura, Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Facultad de Arquitectura, México, 2003.

SILVA BARRAGÁN, Andrea, “El desarrollo industrial de una fábrica de papel: *La compañía papelera San Rafael y Anexas S.A. (1894-1919)*”, tesis de maestría en historia, Universidad Autónoma Metropolitana, 2013.

### **3. RECURSOS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA Y SITIOS ELECTRÓNICOS**

Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (CONABIO).

Plataforma: <https://www.biodiversidad.gob.mx/conabio/>

Crónicas de Amacuzac (página digital de divulgación de contenidos locales).

Plataforma: [https://www.facebook.com/cronicasdeamacuzac/?locale=es\\_LA](https://www.facebook.com/cronicasdeamacuzac/?locale=es_LA)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Plataforma: <https://www.inegi.org.mx/>

Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC)

Plataforma: <https://www.gob.mx/inecc>

Servicio Geológico Mexicano (SGM)

Plataforma: <https://www.gob.mx/sgm>

26 de mayo de 2023

**Mtro. Guillermo Antonio Nájera Nájera**  
**Coordinador Académico de la Maestría en Estudios Regionales**  
**CICSER-IIHCS**  
**P R E S E N T E**

Por medio del presente le comunico que he leído la tesis: Geohistoria de los caminos de hierro del estado de Morelos. 1881-1929. Derroteros y márgenes regionales de un problema del sur, que presenta el alumno

**Miguel Ángel Domínguez Clemente**

Para obtener el grado de Maestro en Estudios Regionales. El sentido de mi voto es **aprobatório**.

Baso mi decisión en lo siguiente: la investigación presenta un amplio análisis historiográfico sobre el tema, que incluye varias tesis de licenciatura y maestría; somete a discusión varias perspectivas metodológicas, en particular sobre el concepto de espacio geográfico y su transformación, así como una perspectiva de la construcción de las vías férreas; presenta mapas topográficos, perfiles del terreno, cuadros, diagramas y figuras; y un glosario de términos, y varios apéndices. Consultó varios archivos: Archivo General de la Nación, Archivo General e Histórico del Estado de Morelos, Archivo Histórico de la Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, Fotototeca Nacional del Instituto Nacional de Antropología e Historia, Hemeroteca Nacional de México, Mapoteca Manuel Orozco y Berra, Mediateca del Instituto Nacional de Antropología e Historia, Biblioteca Nacional de Antropología e Historia, y el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Al final presenta una amplia bibliografía y hemerografía, así como varios recursos de información geográfica de CONABIO, del Instituto Nacional de Estadística y Geografía y del Servicio Geológico Mexicano. La tesis presenta, además, un estudio de interpretación cartográfica por medio del Sistema de Información Geográfica para la representación moderna de los espacios analizados.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

INSTITUTO  
**HCS**  
DE INVESTIGACIÓN  
HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES



**INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN EN HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES**  
**Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales**

Maestría en Estudios Regionales

Sin más por el momento, agradezco de antemano su atención y aprovecho la ocasión para enviarle un saludo cordial.

Atentamente  
***Por una humanidad culta***  
*Una universidad de excelencia*

**Dr. Jaime García Mendoza**  
**Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales**





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

### Sello electrónico

**JAIME GARCIA MENDOZA** | Fecha:2023-05-26 12:17:18 | Firmante

I5gT42BGaD0+0gLbee3+XzNQfBKzcGDWORb45NFhWd6e6QPqy2wPQkUPeq0LsfXAgrrNlmerdP5kzmOEXOfb+GYC5CrtGmMysWH/hug83BGXBZQLxt8uOpBj2sml/q0hDN9XdxMUu5Kdxnov8wAFk8Y7xxyPuo2b8VpC3DM4eu5t2A9PqQ9Sqxjvh+6u5WN9cWfZL GcBl9aHCeK97Sja2sUrWaCHUrz5dJWoe6rf3bNCZ/4DcMFrcBNSdEvvnMqJ9N2QLwJmlmioANfa7sOgBQ2YjESRgnqVsUPI97vUKGSTw8vQZpfQo06b2uhtbMirdVHDkHHlewlHBTHfP/ehg==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



**NnTtebl8X**

<https://efirma.uaem.mx/noRepudio/lsdE2eLEIYqkhfJY0ClgDUNGmM9dj3oB>





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

INSTITUTO  
**HCS**  
DE INVESTIGACIÓN  
HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES



29 de mayo del 2023

**Mtro. Guillermo Antonio Nájera Nájera**  
**Coordinador Académico de la Maestría en Estudios Regionales**  
**CICSER-IIHCS**  
**P R E S E N T E**

Por medio del presente le comunico que he leído la tesis: Geohistoria de los caminos de hierro del estado de Morelos. 1881-1929. Derroteros y márgenes regionales de un problema del sur, que presenta el alumno

**Miguel Ángel Domínguez Clemente**

Para obtener el grado de Maestro en Estudios Regionales. El sentido de mi voto es **aprobatario**.

Bajo mi decisión en lo siguiente:

Cumple con los requisitos para un trabajo profesional de Maestría.

Sin más por el momento, agradezco de antemano su atención y aprovecho la ocasión para enviarle un saludo cordial.

Atentamente  
***Por una humanidad culta***  
*Una universidad de excelencia*

**DR. ALEX RAMÓN CASTELLANOS DOMÍNGUEZ**

**CICSER UAEM**



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

### Sello electrónico

**ALEX RAMON CASTELLANOS DOMINGUEZ** | Fecha:2023-05-29 09:54:51 | Firmante

0NF1ksTyFLC0tndYj2gbeBqRL2wkzRPYHYffqgT4VT5b6HI4c8b0zq/+ar2pih18JEwNJ/OmkuEy2cq/KWxWe/a3ojguPaCpPvEoFEp5aihHLwRz7nfUFx4vFkySTDowllzVbCtqYgrbSwf6ln1hjPyFLdsXPSCILl0u9FiXjAgJ5n4waMtYOMOwQeLv9mpWi91ofpJviGktuA6waKLNpPRSOcHokiLhQQd4/WOv6GUz3GcCm0XYI3ModmvpfHaYpHHymxZM/Pf8fDm6KTBBa3uUYufegZ9I2+sa8/WhbX1WOL6YISzbJCra2h5VrxMUUS3BA5bFRjAvMVwEz8FFg==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



[mxOa6MDw](#)

<https://efirma.uaem.mx/noRepudio/LuBkCTn4A0NbsW4Z6MnWYS3n1joA3Pe>





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS



INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN EN HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES  
Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales

Maestría en Estudios Regionales

Cuernavaca, Morelos a 25 mayo 2023

**Mtro. Guillermo Antonio Nájera Nájera**  
**Coordinador Académico de la Maestría en Estudios Regionales**  
**CICSER-IIHCS**  
**PRESENTE**

Por medio del presente le comunico que he leído la tesis: Geohistoria de los caminos de hierro del estado de Morelos. 1881-1929. Derroteros y márgenes regionales de un problema del sur, que presenta el alumno

**Miguel Ángel Domínguez Clemente**

Para obtener el grado de Maestro en Estudios Regionales. El sentido de mi voto es **aprobatorio**

Baso mi decisión en lo siguiente: la investigación demuestra un grado de madurez y profundidad suficiente para el correspondiente grado académico; la aportación final consiste en una recuperación de las transformaciones regionales derivadas del emplazamiento del ferrocarril en un marco geográfico e histórico particular.

Sin más por el momento, agradezco de antemano su atención y aprovecho la ocasión para enviarle un saludo cordial.

Atentamente  
***Por una humanidad culta***  
*Una universidad de excelencia*

**Dr. Rafael Monroy Ortiz**  
Facultad de Arquitectura





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

### Sello electrónico

**RAFAEL MONROY ORTIZ** | Fecha:2023-05-25 22:32:52 | Firmante

SuXNjzGm2TKd5AnVoPXhLob2mJNvZBWrV07X8xylmMczGLNJgDBCf0I7F1heusTCd/xelSP6M0ZSbDjb9YXc7mOIPVTU1QMB9LribQMFBVyL1MNecqvq1VApBqzKU9USbOqQH83TyfvjHEI79Au6BZsrVAr3gE3SxeOqQLyuPIOOEt9IL98xLAnWswOieKqrRO9R6eL5uZjA4z5XCtnGI SOBK9XMKWgP7tHLApVXcl68DLmJgmRhP/3mQy9hEdds3892ul6Qn8wwY3nyu3jIZf9q+/iFvdDrBo+iUsniWmqFBjVMiGgH4CaS843sRCZTLJtnT6hdmT4M2y3x7N/A==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



**ZBCrPaxF2**

<https://efirma.uaem.mx/noRepudio/q5NygOo7Fyh8dFSX8.JiJOaLkk9axZ4pK>





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

INSTITUTO  
**HCS**  
DE INVESTIGACIÓN  
HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES



**INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN EN HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES**  
**Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales**

Maestría en Estudios Regionales

**26 de Mayo de 2023**

**Mtro. Guillermo Antonio Nájera Nájera**  
**Coordinador Académico de la Maestría en Estudios Regionales**  
**CICSER-IIHCS**  
**P R E S E N T E**

Por medio del presente le comunico que he leído la tesis: Geohistoria de los caminos de hierro del estado de Morelos. 1881-1929. Derroteros y márgenes regionales de un problema del sur, que presenta el alumno

**Miguel Ángel Domínguez Clemente**

Para obtener el grado de Maestro en Estudios Regionales. El sentido de mi voto es **aprobatorio**.

Baso mi decisión en lo siguiente:

- El trabajo de investigación cumple holgadamente los requisitos teóricos, metodológicos y disciplinarios de una tesis de maestría en Estudios Regionales.
- El trabajo ofrece una excelente contribución histórica, cartográfica, estructural y regional sobre la “experiencia ferroviaria” en el estado de Morelos utilizando un enfoque analítico complejo (la geohistoria, análisis histórico-regional y un enfoque socio-estructural) que integra lo local, lo regional o y lo interregional.
- El trabajo ofrece una formidable colección de mapas e ilustraciones de elaboración propia.
- La tesis discute y trabaja con la bibliografía relevante sobre el tema, estableciendo claramente su aporte respecto a trabajos previos sobre el tema y dialogando con los mismos.
- La metodología es rigurosa y la presentación formal excelente.





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

INSTITUTO  
**HCS**  
DE INVESTIGACIÓN  
HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES



**INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN EN HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES**  
**Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales**

Maestría en Estudios Regionales

Sin más por el momento, agradezco de antemano su atención y aprovecho la ocasión para enviarle un saludo cordial.

Atentamente

***Por una humanidad culta***

*Una universidad de excelencia*

**Dra. Maria Victoria Crespo**  
**Profesora Investigadora de Tiempo Completo**  
**CICSER-UAEM**





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

### Sello electrónico

**MARIA VICTORIA CRESPO** | Fecha:2023-05-26 18:39:20 | Firmante

nKHktuCCqSGnwX/j9cOAel6d4Le+VWh/ajvXJtRsWFQIDn3kidrXgBXY2erJQwyVg2QagVKb0bEBkA1riTzrqfuimbgUYpnHGlfzExjA7JdixD0WxjSQI/ZqTvyOIODhU04yi+02a1cDwGm4sF+SghSK9jnzUNNmUyJmgksU8x4GAe2PIT57gqBqDxRWe/Vf1UkkwnE2uBaH57W+lp7nm6EwlkRT9ocZIK9FXFB1JsGiJJ/5QvbZiPXMNRq7AM453CGnfsD7c2qY35gmr tUNpC/kNiMwDovRFhdF3pcWnNIVQaAdJxIDz2NvlwOPJccWj8bQ3MCYIaX/mqcdZ9zA==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:

[BEKevalmn](#)



<https://efirma.uaem.mx/noRepudio/CsxAgtFvg9qGO2Tq0CCGKmz5O3H8ATs>





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

INSTITUTO  
**HCS**  
DE INVESTIGACIÓN  
HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES



**INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN EN HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES**  
**Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales**

Maestría en Estudios Regionales

Cuernavaca, Mor., a 26 de mayo de 2023

**Mtro. Guillermo Antonio Nájera Nájera**  
**Coordinador Académico de la Maestría en Estudios Regionales**  
**CICSER-IIHCS**  
**P R E S E N T E**

Por medio del presente le comunico que he leído la tesis: Geohistoria de los caminos de hierro del estado de Morelos. 1881-1929. Derroteros y márgenes regionales de un problema del sur, que presenta el alumno

**Miguel Ángel Domínguez Clemente**

Para obtener el grado de Maestro en Estudios Regionales. El sentido de mi voto es **aprobatorio**.

Baso mi decisión en lo siguiente:

Dicho trabajo reúne los requisitos académicos necesarios para ser presentado como tesis de Maestría. El problema de investigación planteado es original y relevante. Las fuentes utilizadas son adecuadas. El candidato demuestra un conocimiento de bibliografía actualizada, así como un manejo metodológico acorde al problema de estudio. El trabajo es coherente y bien redactado y representa un aporte sustantivo al tema que aborda.

Sin más por el momento, agradezco de antemano su atención y aprovecho la ocasión para enviarle un saludo cordial.

Atentamente  
***Por una humanidad culta***  
*Una universidad de excelencia*

**DR. CARLOS AGUSTÍN BARRETO ZAMUDIO**  
Profesor-investigador de Tiempo Completo  
Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL  
ESTADO DE MORELOS

Se expide el presente documento firmado electrónicamente de conformidad con el ACUERDO GENERAL PARA LA CONTINUIDAD DEL FUNCIONAMIENTO DE LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA PROVOCADA POR EL VIRUS SARS-COV2 (COVID-19) emitido el 27 de abril del 2020.

El presente documento cuenta con la firma electrónica UAEM del funcionario universitario competente, amparada por un certificado vigente a la fecha de su elaboración y es válido de conformidad con los LINEAMIENTOS EN MATERIA DE FIRMA ELECTRÓNICA PARA LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE ESTADO DE MORELOS emitidos el 13 de noviembre del 2019 mediante circular No. 32.

### Sello electrónico

**CARLOS AGUSTIN BARRETO ZAMUDIO | Fecha:2023-05-26 11:21:37 | Firmante**

Vhtf3EKfveMN9hQd/3crkMwQ8KE1SFAYCivXGBu4XKvH83TZ3sYzaNyWQoy/Eed1dWziUwqKlep7pVwXK8REZYpktUKp9+67tU0n7tMLClSfMZgi6Mw0+FcvmdqBHa44lOtecY03Ewl2tZVhDkvb828NdD/nPOP+o8zOxWWdOsRnmXCZnFITDMQLKCFmY3X6V6w1fC1dVAxEHMDfpg/Z88eKvWTGmgacrgTS9QJOWj3vyajYHyPuYmWl9FmJ9cSNLsKoSDbVFyD7QoK/6YQRMQEI7FXzTvAg3b1SDC3WYFxlCQHSftUwFjklGi5J1JvauJFHnBn6v2obtGP0n8kUg==

Puede verificar la autenticidad del documento en la siguiente dirección electrónica o escaneando el código QR ingresando la siguiente clave:



[kZPHND6B5](#)

<https://efirma.uaem.mx/noRepudio/FfKh0qtmCLvUHDB8lYk8Q9SHQKTGkaX>

