

TIERRA FERROVIARIA

Los ferrocarriles en el estado de Morelos: un acercamiento desde las fuentes documentales, impresas y gráficas del Cedif

The railways in the state of Morelos: an approach from the documentary, printed and graphic sources of the Cedif

Isabel Bonilla Galindo¹

Resumen

En este texto se realiza un breve recuento de la construcción y desarrollo de los ferrocarriles en el estado de Morelos, de 1880 a 1902, y su vínculo con uno de los hacendados prominentes del Estado. Tiene como objetivos presentar un panorama general sobre las vías concesionadas a las empresas del Ferrocarril Interoceánico y al México, Cuernavaca y Pacífico y las que se construyeron al interior de las haciendas, las cuales determinaron la conformación del territorio morelense; además de dar a conocer los documentos de archivo, gráficos e impresos que se resguardan en el Centro de Documentación, que están disponibles para el estudio de los ferrocarriles en dicho estado.

Palabras clave: ferrocarril, Morelos, haciendas, concesiones, Delfín Sánchez

Abstract

In this text, a brief account of the construction and development of the railways in the state of Morelos, from 1880 to 1902, and its connection with one of the prominent landowners of the

¹ Jefa de departamento de Biblioteca Especializada CEDIF-CNPPCF. Contacto: ibonilla@cultura.gob.mx

State is made. Its objectives are to present a general panorama of the concession roads to the companies of the Interoceanic Railroad and to Mexico, Cuernavaca and Pacific and those that were built inside the haciendas, which determined the conformation of the Morelos territory; in addition to making known the archive, graphic and printed documents that are kept in the Documentation Center, which are available for the study of the railways in said state.

Keywords: railway, Morelos, estates, concessions, Delfín Sánchez

Breve recuento

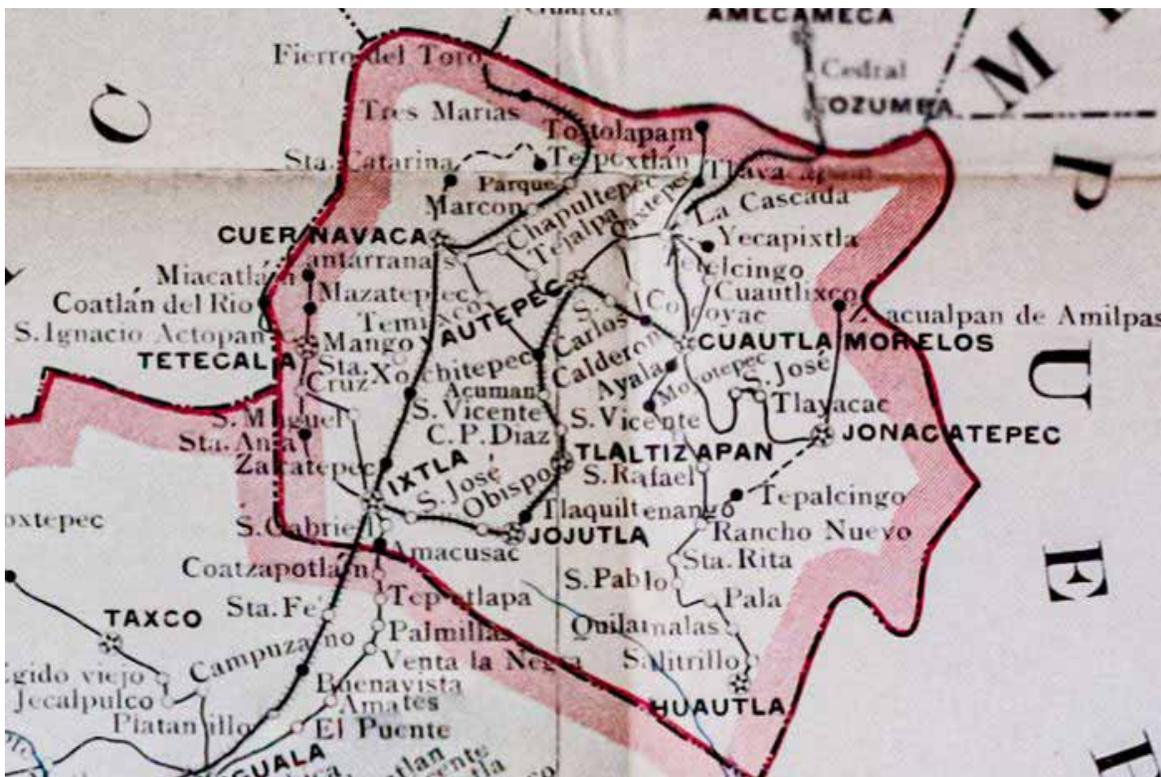
El estado de Morelos se constituyó el 17 de abril de 1869, por decreto del presidente Benito Juárez; se integró por los distritos de Cuernavaca, Cuautla, Jonacatepec, Tetecala y Yautepec. Tuvo una importancia históricamente estratégica por su proximidad con la Ciudad de México, con la que mantenía un comercio constante. Contaba con porciones de tierra de inmejorable fertilidad, una hidrología benévola y condiciones climatológicas favorables, factores que permitieron su desarrollo agroindustrial y ferroviario.

“En el territorio de Morelos, aprovechando sus condiciones naturales, desde el período colonial se consiguió ir desarrollando una importante agroindustria de exportación basada en el monocultivo de la caña de azúcar. El Plan de Amilpas, al oriente, es la región más extensa y allí se encuentran las mejores tierras para la agricultura, donde se desarrolló un patrón de establecimiento intensivo de haciendas. La Cañada de Cuernavaca, por otra parte, es más abrupta, pero rica en tierras, ya que en diversas barrancas se guardan fértiles valles, que alojaron también ricas haciendas azucareras, para formar una gran zona azucarera junto con Miacatlán, los valles de Temixco, Xoxocotla, las vegas de Mazatepec y Tetecala, así como los llanos de Michapa y los Guarines. Las inmejorables condiciones naturales, la posición geográfica mencionada, así como un alto desarrollo agroindustrial a la larga, ocurrieron como factores para que las tierras de Morelos, de alto valor estratégico, se convirtieran en fuente de disputa social y encono político”.²

En territorio morelense comenzó a constituirse la red ferroviaria entrada la década de 1880, sólo once años después de que se creó como estado y de haber recibido, durante la primera administración del presidente Porfirio Díaz (1876-1880), la concesión para construir una vía férrea que conectara a la nueva entidad con los estados vecinos. En 1878 se concesionó el proyecto y tuvo efecto dos años más tarde, cuando se materializó la construcción del camino de hierro que enlazaría al entonces Distrito Federal con Cuautla y Yautepec. De hecho, la instalación de las vías se llevó a cabo a un ritmo sin precedentes, primero se inauguró el 24 de enero de 1880 el tramo a Chalco; el 19 de julio a Amecameca y, un año después, hasta Cuautla. Cabe hacer notar que por primera vez una empresa con capital íntegramente mexicano

2 Carlos Barreto Zamudio, *Rebeldes bandoleros en el Morelos del siglo XIX (1856-1876)*, México, Universidad Autónoma del Estado de Morelos-Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales, 2018. Consultado el: 23 de agosto de 2022. Disponible en: <http://libros.uaem.mx/archivos/epub/rebeldes-bandoleros/rebeldes-bandoleros.pdf>

logró reducir a la mitad el plazo fijado por la concesión y lo hizo con subsidios no mayores que los concedidos a muchas compañías extranjeras.



En efecto, el éxito de la compañía del Ferrocarril de Morelos se debió, entre otras cosas, a que estuvo encabezada por el yerno de Benito Juárez, el español Delfín Sánchez,³ empresario promotor de las obras ferroviarias de la época, quien consiguió de los integrantes de la cámara de diputados la aprobación de varias concesiones, entre ellas la que le permitió construir el ramal que uniría a la línea de Morelos con la del Ferrocarril Mexicano, entre Tepexpan e Irolo.

“Delfín Sánchez tuvo el privilegio de conseguir créditos y se pondría al día sobre las innovaciones, adquirió concesiones gubernamentales y es probable que haya buscado el apoyo oficial para que las disposiciones reglamentarias, legislativas o fiscales no lo perjudicarán. Su prestigio creció de manera notable a partir de 1876, porque afianzó y aseguró su sitio entre la minoría que tenía el poder en la época porfiriana [...]”⁴

3 Delfín Sánchez se relacionó con el político liberal y escritor cubano Pedro Santacilia. En abril de 1868 se casó con Felicitas Juárez Maza, hija del presidente Benito Juárez. Para 1869 era amigo de Manuel Mendoza Cortina, uno de los hacendados azucareros más ricos del estado de Morelos, y se asoció con José Vidal Maza bajo la razón social Delfín Sánchez y Compañía. Para más información ver Clara E. Lida (Comp.) *España y el imperio de Maximiliano: finanzas, diplomacia, cultura e inmigración*. México, El Colegio de México, 1999. Consultado el 17 de agosto de 2022. Disponible en <https://www.jstor.org/stable/j.ctv3dn-r0j.10>

4 María Eugenia Arias González, “De la cuna liberal a la oligarquía porfiriana: Felicitas Maza Juárez de Sánchez (1847 – 1905)” en *La palabra y el hombre*, Universidad Veracruzana, número 116, octubre-diciembre 2000 pp. 31-56. Consultado el: 15 de agosto de 2022 Disponible en <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/715/2000116P31>.

De esta manera, Delfín Sánchez Ramos se constituyó como uno de los hombres prominentes del estado, miembro de la oligarquía morelense e impulsor del proyecto modernizador por excelencia de los hacendados azucareros quienes, además, crearon una red de vías al interior de sus propiedades, las cuales se conectarían de manera paulatina a las vías del ferrocarril de Morelos que más tarde tomaría el nombre de Ferrocarril Interoceánico, del que pasó a ser accionista.

“En los años ochenta [Delfín Sánchez] obtuvo concesiones del gobierno para aumentar ramales o crear otros ferrocarriles; en esos años y parte de los noventa, destacó aún más como empresario por su contribución sustancial al ramo de las comunicaciones. En 1883 se fusionaron las empresas del Ferrocarril Nacional Interoceánico y la de los Ferrocarriles Unidos de Morelos, Irolo y Acapulco para formar una compañía bajo la denominación de Ferrocarril Interoceánico de Acapulco, Morelos, México, Irolo y Veracruz, en la que también tuvo una participación destacada Sánchez Ramos como organizador de la empresa, pues, en su calidad de gerente de la firma Delfín Sánchez y Cía., se hizo cargo de la construcción de dicho ferrocarril, que se realizó entre 1884 y 1888. Delfín Sánchez también figuró como contratista del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. En 1889 tuvo la concesión del ferrocarril de Izúcar de Matamoros al puerto de Acapulco.⁵

[pdf?sequence=1&isAllowed=y](#)

5 Sánchez Ramos aprovechó las oportunidades que el gobierno le ofreció como concesionario ferrocarrilero para realizar una serie de operaciones comerciales que le permitieron acumular una importante fortuna; entre 1888 y 1898 adquirió gran cantidad de propiedades y acciones mediante diversos mecanismos. Debido a sus actividades logró obtener crédito financiero de las principales firmas bancarias de México y Europa. *Idem*.

Proyecto Ferrocarril Interoceánico⁶

Unos años más tarde, el 30 de mayo de 1890, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas aprobó el contrato de concesión celebrado con el señor Herman Strum, representante de otra de las empresas que construirían ferrocarriles en el estado, la del Ferrocarril de México a Cuernavaca y Pacífico, quien obtuvo el privilegio para desarrollar un ferrocarril que, partiendo de la capital, llegara a Cuernavaca y de ahí se extendiera al estado de Guerrero.⁷

En 1892 iniciaron las obras y dos años después la vía llegaba al kilómetro 56-57, en la línea divisoria entre el Distrito Federal y el estado de Morelos. Dos eran las partidas de ingenieros que realizaron las obras: una elaboró los trazos desde Huitzilac a Cuernavaca y la otra hizo los trabajos preliminares para llegar a Acapulco. Cabe decir que, por ese tiempo, el gobierno se comprometió a proporcionar a dicha compañía una subvención por kilómetro construido, pero, además, le otorgó el derecho sobre terrenos y aguas propiedad del estado o

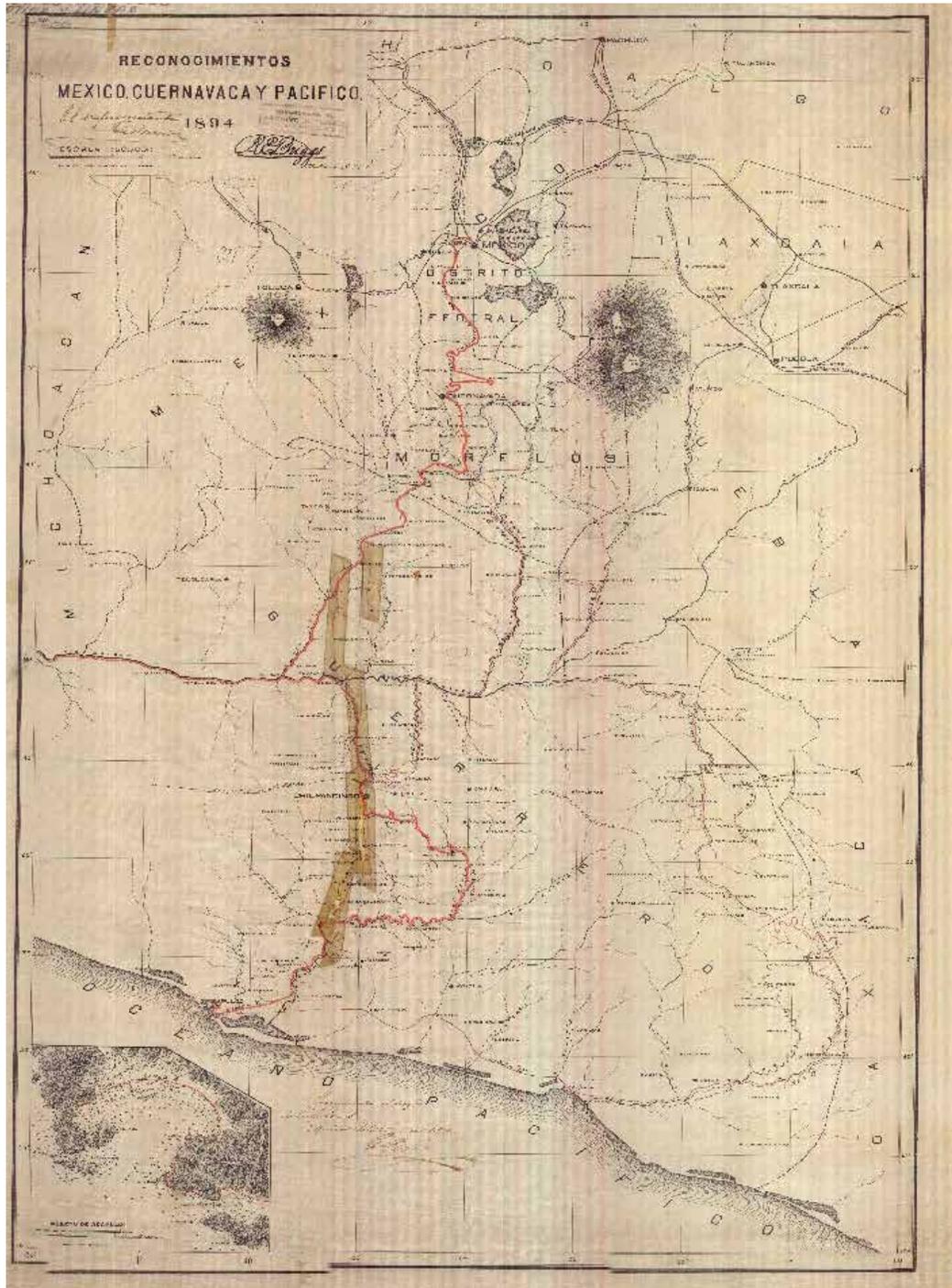
6 Carta general de las líneas del Ferrocarril Interoceánico. Guillermo Hay, Constructora de Delfín Sánchez, 1889. Fondo Ferrocarril Ferrocarriles Nacionales, cartas de Gobierno número 3289, Planoteca, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

7 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*. México, Imp. Y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895, p. 70.

de sus municipios para el desarrollo de la línea troncal, ramales e infraestructura, sin que el Estado recibiera retribución alguna.

“El 28 de abril de 1894, el general Jesús H. Preciado, en representación del gobierno del estado y el C. Luis Méndez, como representante de la Compañía del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, firmaron un nuevo contrato en el que el gobierno del estado se comprometió a proporcionar un subsidio de dos mil pesos por cada kilómetro de vía construida desde los límites del Distrito Federal hasta Cuernavaca, y de mil pesos desde esta ciudad hasta los límites con Guerrero”.⁸

8 Para mayor información ver Valentín López González, *El ferrocarril de Cuernavaca*, Morelos, México, Gobierno del Estado de Morelos, 1997, p. 25.



Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico. Proyecto⁹

9 Fondo Ferrocarril Ferrocarriles Nacionales, 1894, cartas de Gobierno número 4267, Planoteca, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

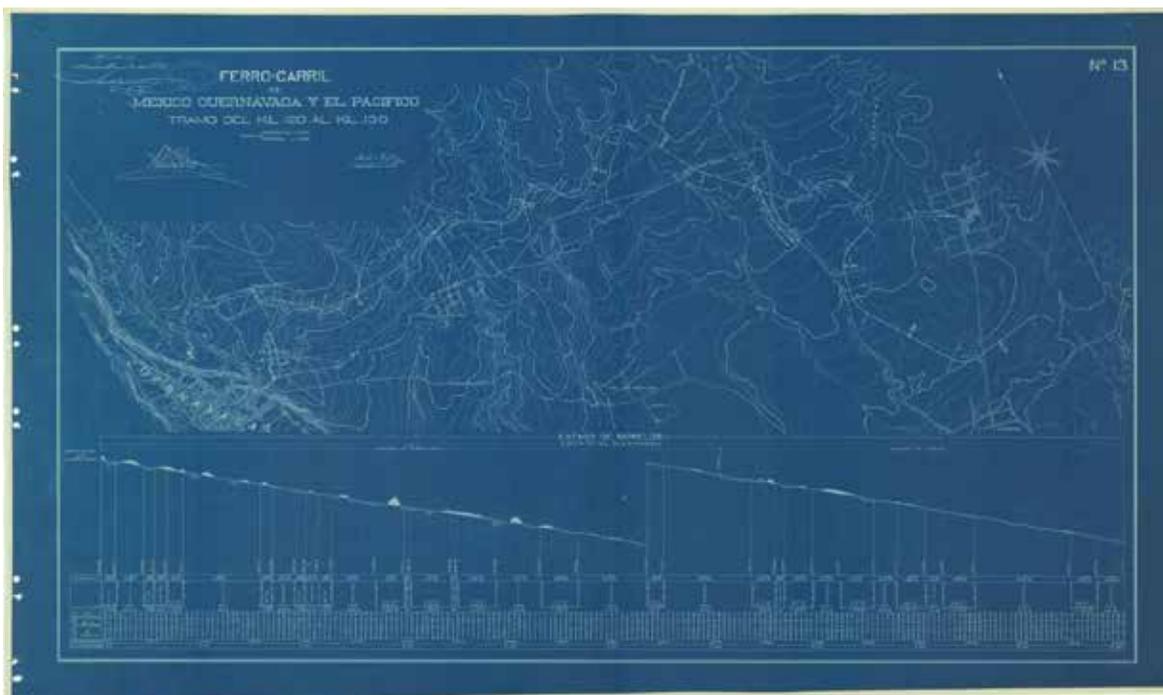
Otro de los beneficios que recibió esta empresa consistió en el nombramiento de Félix Díaz, sobrino del presidente de la República, como inspector oficial del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, quien al asumir el cargo reconoció las ventajas de esta línea señalando que estaba próxima su conexión con la hacienda Fierro del Toro y que, en agosto de 1895, se había concluido el tramo hasta Tres Marías. Incluso, se ocupó en mantener una relación amigable con el señor J. H. Hampson, presidente y gerente general de la compañía, a quien facultó para informar que los trabajos continuaban hasta Puente de Ixtla, punto terminal de la línea del Interoceánico.

“Entretanto siguió la construcción del tramo que iba de Tres Marías a Cuernavaca y desde ahí seguiría hasta el punto de unión con la prolongación ya proyectada, con lo que se llevaría a cabo la consolidación de las concesiones de Hampson y las de don Delfín Sánchez”.¹⁰

Todavía más, el año de 1897 fue decisivo para la empresa del México, Cuernavaca y Pacífico, ya que durante los primeros meses se presentaron los proyectos para continuar la ruta de este ferrocarril hasta el puerto de Acapulco. Incluso, el 18 de marzo se aprobó un nuevo contrato con el cual se modificó la concesión, señalando secciones de reconocimiento y trazo junto con los términos de construcción.¹¹ Se estipuló lo conveniente sobre expropiación de terrenos y materiales; se fijaron los pagos del subsidio; se concedió una compensación a la empresa, entre otros beneficios.

¹⁰ *Ibid*, p. 38

¹¹ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde el 1° de enero de 1895 hasta el 31 de diciembre de 1899*. México, Imp. Y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1900, p. 27.



Ferrocarril de México, Cuernavaca y el Pacífico. Hoja 14, 1897¹²

Cabe señalar que fue el subsecretario de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el ingeniero Santiago Méndez,¹³ quien aprobó los planos del trayecto que presentó la empresa. Mientras tanto, para septiembre de ese año se informó a la Secretaría sobre los avances, se dijo que las obras de terracería se terminaron hasta Cuernavaca y se habían recibido los rieles para continuar el tendido, por lo que se programaba su conclusión al cierre de año. El 13 de diciembre de 1897 se llevó a cabo el acto inaugural hasta Cuernavaca y la prensa nacional registró la gran fiesta, por ejemplo, en el periódico *El Nacional* se leía

“El Ferrocarril Interoceánico dejó a la histórica Cuernavaca y su fértilísimo valle aislados al oeste de Cuautla y reducidos a oír hablar de las ventajas que proporcionan a los pueblos las fáciles y rápidas vías de comunicación sin disfrutarlas [...]. Pero aparece en la escena el señor Coronel Hapson y todo cambia. Para él no fueron obstáculo, en la construcción de la vía directa [...] Acomete la empresa, adoptando desde luego la vía ancha para poder entrar en el sistema de los grandes ferrocarriles mexicanos [...] Adquiere ciertos derechos que tenía el Interoceánico y emprende la construcción del Ferrocarril de Cuernavaca a Acapulco [...].¹⁴

¹² Mapoteca Orozco y Berra, Código clasificador: COYB.PAR.M50.V8.0358-14.20.

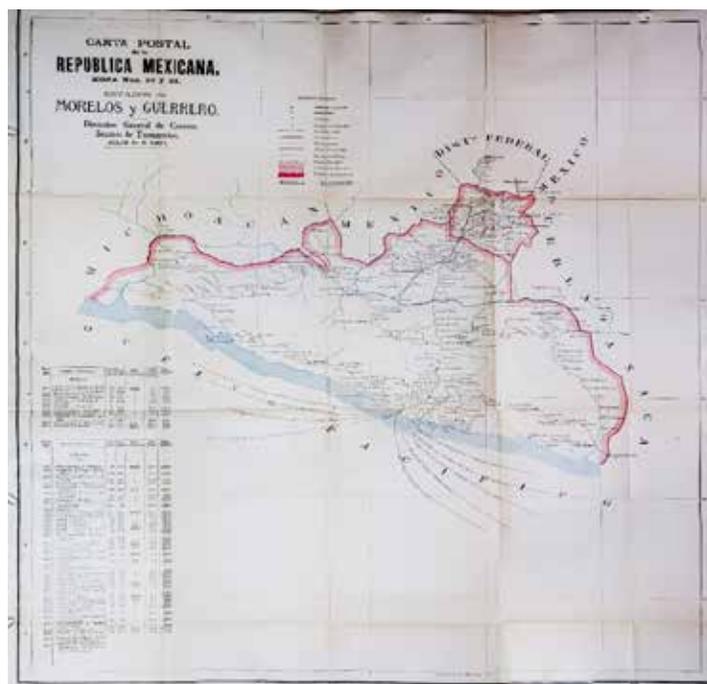
¹³ Es importante mencionar que el ingeniero Méndez era sobrino del abogado Luis Méndez, representante legal de la compañía México, Cuernavaca y Pacífico. Para más información ver Fernando Aguayo, Javier Ortega e Isabel Bonilla, *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*. México, Conaculta, CNPPCF, 2015, p. 80.

¹⁴ En *El Nacional*, t. xx, martes 14 de diciembre de 1897, núm. 138.

Durante 1898, la empresa del México, Cuernavaca y Pacífico continuó los trabajos más allá de puente de Ixtla, mientras que el representante del Ferrocarril Interoceánico, el empresario Delfín Sánchez, manifestaba su oposición a unificar las concesiones. Sin embargo, un accidente lo dejó fuera de la escena, a finales de agosto de ese año la prensa nacional difundió la noticia sobre su muerte.¹⁵

“Días antes paseaba por los campos de la hacienda de Tenextepango en Morelos, acompañado de sus amigos Nacho de la Torre y Mier, y Porfirio Díaz, hijo; el carruaje se volcó y los tres cayeron, Sánchez se lastimó las costillas y se agravó en él su problema del corazón que padecía desde joven, lo que le provocó la muerte”.¹⁶

De esta manera, el proyecto del Ferrocarril Interoceánico quedaba inconcluso mientras que el de la empresa del México a Cuernavaca y Pacífico continuó hasta Balsas. Sin embargo, en 1902, esta última fue absorbida por la compañía del Ferrocarril Central Mexicano, que no se ocupó de continuar hasta el puerto de Acapulco.



Carta postal de los Estados de Morelos y Guerrero, 1901. En ella se observan las vías férreas construidas por las empresas de los Ferrocarriles Interoceánico y México, Cuernavaca y Pacífico.¹⁷

15 “Los funerales de Sr. D. Delfín Sánchez”, en *El Tiempo, diario católico*, Año xvi, núm. 4484, 30 de agosto de 1898, p. 2.

16 María Eugenia Arias González, *De la cuna liberal...*, op. cit.

17 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Cartas postales de los Estados Unidos Mexicanos, 1901*, México, Dirección General de correos, 1901.

Lo cierto es que el proceso de construcción de los ferrocarriles en el estado de Morelos, una vez que Porfirio Díaz ascendió al poder, se enmarca en dos momentos. El primero de ellos, vigente hasta 1890 y en el que se incluye la concesión del Ferrocarril de Morelos, se caracterizó porque el Estado, sin perder sus atribuciones como promotor y regulador, adjudicó los derechos al gobierno de Morelos y por ende a los empresarios locales, quienes se sirvieron del ferrocarril para incorporar nueva y moderna tecnología a sus haciendas. De hecho, se tiene registro de que en las haciendas de la familia García Icazbalceta, desde 1878, se incorporó una red ferroviaria desmontable desarrollada en Francia, en 1873, por Paul Decauville. Esta modalidad de vías de sesenta centímetros de ancho, ligeras, con un peso de 4.5 Kg. por metro lineal, se ensamblaban para formar caminos entre dos puntos y llevar carga de mercancías en pequeños vagones, jalados por mulas o pequeñas locomotoras de vapor, que podían desarmarse y construir nuevos senderos de manera fácil.¹⁸

El segundo, en el que se incluye la concesión del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico, en el Estado se propuso la creación de un plan general por el cual habría de regularse la conducta del gobierno en materia de ferrocarriles, al tiempo que facilitó la creación de un enclave azucarero. Lo anterior nos permite observar que la trayectoria de los ferrocarriles fue determinada en relación con los intereses de los hacendados de la región, quienes reconfiguraron el espacio económico del estado de Morelos creando un enclave de producción y distribución de monocultivos vinculado a la metrópoli, transformando la morfología de un territorio influido por su tradición prehispánica y colonial a la órbita del capital.

De las haciendas y sus conexiones

Entre los proyectos que recibieron mayor impulso por parte de los hacendados morelenses, se cuenta la creación de una amplia red ferroviaria que les permitió integrarse al mercado de la Ciudad de México con mayores ventajas. Estos personajes al involucrarse no sólo en la construcción de los ferrocarriles, sino en la administración de las propias empresas ferroviarias, lograron obtener cláusulas favorables en materia de tarifas, con las cuales redujeron los costos por flete, y también aumentaron su producción al incorporar nueva tecnología a sus haciendas, a la vez que ampliaron los volúmenes transportados.

Construido entre 1878 y 1903, el sistema ferroviario morelense influyó directamente en las decisiones de modernización del equipo y la ampliación de la escala productiva en las haciendas. La introducción del ferrocarril incrementó la mercantilización de la economía regional, facilitando el acceso a mercados más extensos, sobre todo a la capital, además de que desplazó paulatinamente a la arriería como actividad económica de relevancia en la región.¹⁹

18 Juana María Rangel, “Los ferrocarriles portátiles Decauville”, en *Mirada ferroviaria. Boletín Documental*, México, núm. 6, 3ª época, pp. 48-54. Recuperado el 10 de noviembre de 2010 de: http://www.museoferrocarriles.org.mx/secciones/cedif/boletines/boletin_6/boletin_6/ tierra_ ferroviaria_ decauville.pdf

19 Irving Reinoso Jaime, “La hacienda azucarera morelense: un balance historiográfico”, en *América Latina en la historia económica*, número 27, México, enero-junio 2007. Consultada el 15 de agosto de 2022. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532007000100002

En efecto, el despunte de los ferrocarriles en Morelos se registró al cerrar la década de 1890, al momento en el que el sistema del Ferrocarril Interoceánico y del México, Cuernavaca y Pacífico estaban casi concluidos; las espuelas que conectaban a las haciendas con las estaciones de estos ferrocarriles casi terminadas y se había normalizado el método de rieles portátiles *Decauville* en el interior de estas. De hecho, existe registro de que en la mayoría de las haciendas se utilizaba el sistema de tramos de hierro ligeros y ensamblables. A continuación, presentamos algunos ejemplos.

Ingenio San Vicente²⁰

En el Distrito de Cuernavaca y a 200 metros de la estación San Vicente del Ferrocarril México, Cuernavaca y pacífico, se localizó una de las más hermosas haciendas de azúcar del estado de Morelos. Perteneció a la señora viuda de Delfín Sánchez, la señora Felicitas Juárez Maza, hija del presidente Benito Juárez. Según registro de 1896, la hacienda se componía de tres fincas rústicas llamadas San Vicente, Chiconcuac y San Gaspar, unidas entre sí por una vía férrea sistema alemán Koppell de rieles de acero con 60 centímetros de espacio entre ellos, por la que se transportaba la caña de azúcar al ingenio. Era una vía fija que tenía 12 kilómetros de extensión y que se conectaba con otra vía portátil *Decauville* que poseía el ingenio, también de 12 kilómetros y que se cambiaba de un campo a otro según la necesidad del corte de la caña. El ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico construyó una espuela de 200 metros que unió a la estación San Vicente con los patios de la fábrica.



Hacienda San Vicente²¹

²⁰ Doménech Figueroa, *Guía general descriptiva de la República Mexicana. Historia, geografía, estadística.* t. 2, Estados y territorio. Barcelona, Imprenta de Henrich y Compañía, 1899, pp. 369-404.

²¹ *Ibid.*, p. 375

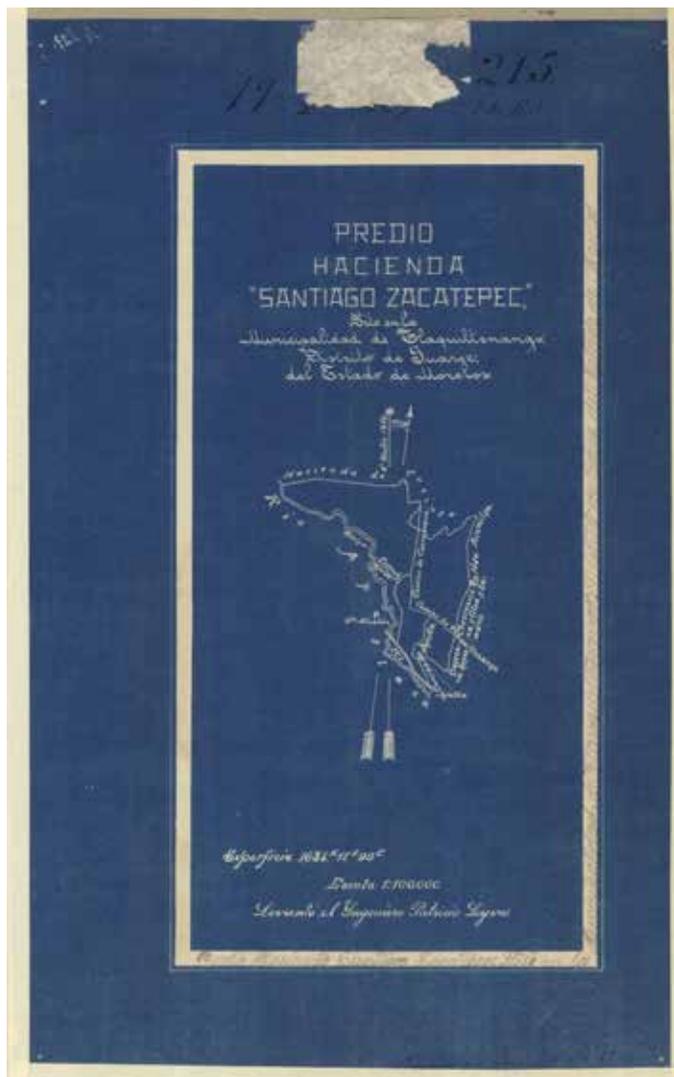


Estación de San Vicente, del México, Cuernavaca y Pacífico²²

Santiago Zacatepec

Se ubicó en el municipio de Tlaltitenango, distrito de Jojutla en el estado de Morelos. Perteneció a la testamentaría del señor Alejandro de la Arena. El Ferrocarril Interoceánico y el México, Cuernavaca y Pacífico corrían al pie de la hacienda y cada cual tenía un tramo de vía hasta las oficinas de la misma.

²² Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

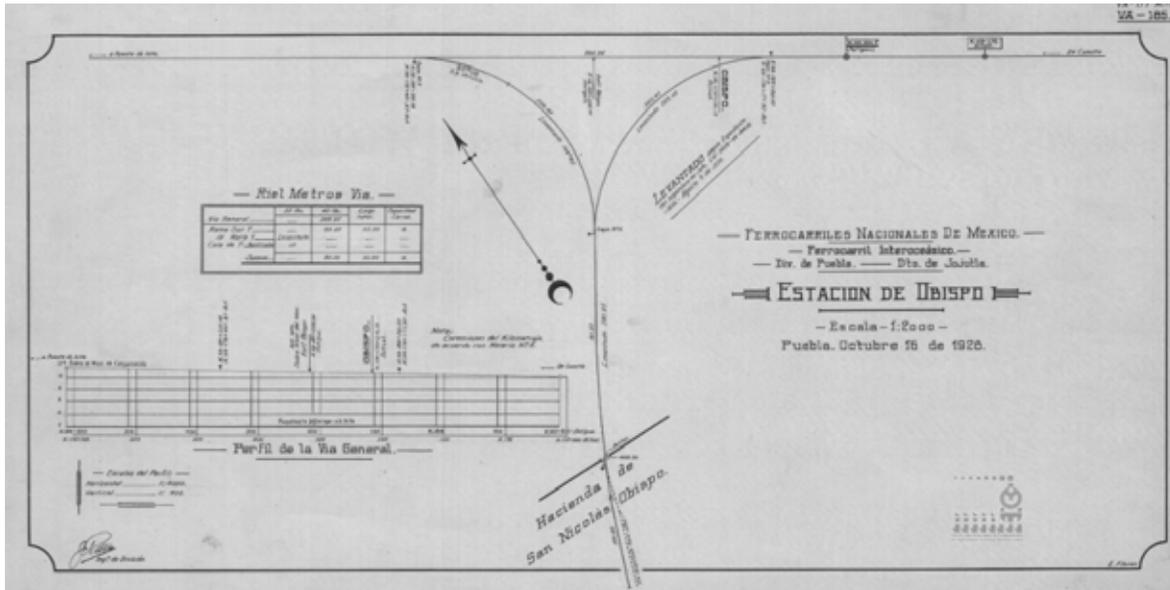


Plano del predio de la hacienda “Santiago Zacatepec”, Tlaquiltenango²³

Hacienda de San Nicolás Obispo propiedad de Juan Pagaza

Se ubicó en el municipio de Tlaltitenango, distrito de Jojutla en el estado de Morelos. Los terrenos de esta hacienda estaban cruzados por dos vías férreas, la del Interoceánico y la del México, Cuernavaca y Pacífico, los cuales aumentaron su valor. El Interoceánico tenía estación bandera y una vía de escape a la fábrica, mientras que el segundo pasaba a un kilómetro de ésta, quedando la estación Méndez a tres cuartos de legua.

23 Mapoteca Manuel Orozco y Berra, código clasificador CGF.MOR.M13.V2.0145.



Estación Obispo²⁴



Estación Obispo²⁵

24 Fondo Ferrocarril Interocéánico, Serie Puebla, número 500, Planoteca, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

25 Fondo FNM, Sección Comisión de Avalúo e Inventarios. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Hacienda Temisco de Ramón Fernández

El ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico atravesó esta hacienda y a su interior se construyó un sistema de vías férreas que facilitaban y abarataban la conducción del dulce del punto del productor a las regiones donde no se producía.

Haciendas de Cuahuixtla, propiedad de Joaquín J. de Aráoz

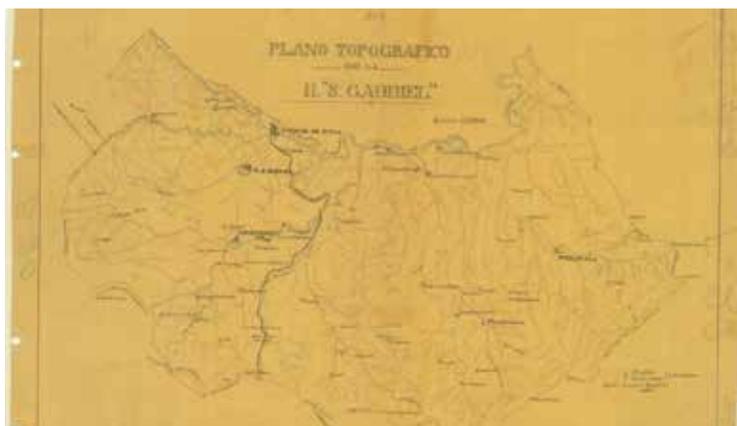
Situada en el municipio de Ayala, distrito de Cuautla. Para la exportación de sus productos se tendió una vía férrea de 5 kilómetros que enlazaba con el Ferrocarril Interoceánico (ramal de Morelos).

La Hacienda de Santa Rosa de Treinta, propiedad de Joaquín J. de Aráoz

Se ubicó en el municipio de Tlaltizapam, distrito de Jojutla de Juárez. Estaba ligada al ferrocarril Pacífico, por un ramal de vía propia. El ferrocarril Interoceánico pasaba a una distancia de 9km. 656 metros.

Hacienda San Gabriel

Propiedad de Emanuel Amor, esta hacienda se ubicó en Tetecala. Se conectó por vía *Decauville* con el Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico.



Plano topográfico de la hacienda “San Gabriel”, Morelos, 1923²⁶

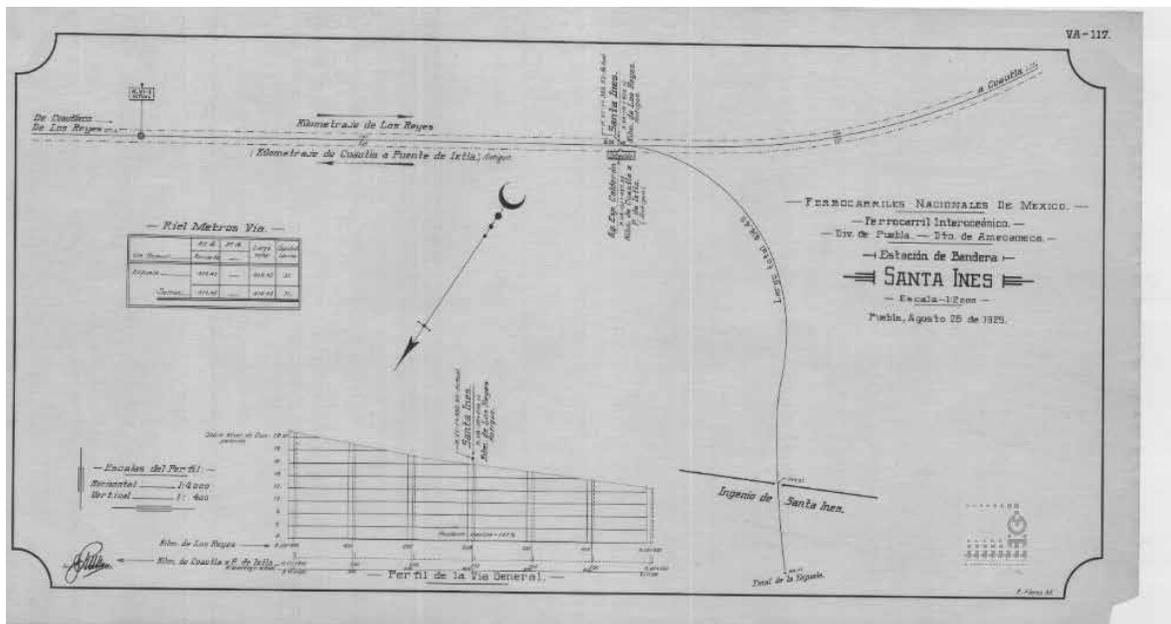
26 Mapoteca Orozco y Berra, número clasificador CHIS.DDR.M53.V1.0016



Hacienda San Gabriel²⁷

Hacienda Santa Inés

Propiedad de la Viuda de D. Benito Arena, la hacienda tuvo estación del Ferrocarril Interoceánico (ramal Morelos), cuya vía penetraba hasta la bodega del ingenio por medio de un pequeño desvío.



Estación Santa Inés²⁸

27 Álbum del Ferrocarril México, Cuernavaca y Pacífico. Colección Méndez Quijano Zirión. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

28 Fondo Ferrocarril Interoceánico, Serie Puebla, número 240, Planoteca, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Kilómetros de vías férreas consignadas para 1911, en el estado de Morelos²⁹

Haciendas	Tipo de ferrocarril	Nombre del propietario	Km	Tipo de escantillón	Tipo de tracción
Tranvías de Cuernavaca	Urbano		5	0.914	Animal
De la Hacienda de Buenavista	Particular	Herederos de Benito Arena	2	0.6	Animal
De Temisco	Particular	Ramón Fernández	32	0.6	Vapor
De Tres Marías	Particular		7	0.7	Animal
De San Vicente y Anexas	Particular	Testamentaria de Delfín Sánchez	20	0.7	Vapor
De El Puente	Particular	María I. de Diez de Sollano	3	0.7	Animal
De Tenayo	Particular		3.5	0.914	Animal
De Atlihuahayán	Particular	Hijos de Antonio Escandón	15	0.6	Vapor
De El Hospital	Particular	Vicente Alonso ³⁰	35	0.914	Vapor
De Tenextepango	Particular	Ignacio de la Torre	8	0.6	Vapor
De Tenango	Particular	Luis Gabriel Pimentel	2	0.914	Animal
De Santa Inés	Particular	María Escandón de Buch	17	0.6	Animal
San Nicolás	Particular	Juan Pagaza	13	0.6	Vapor
De Jojutla	Particular		4.67	0.6	Animal y vapor

A manera de conclusión

La revisión de fuentes documentales, impresas y gráficas existentes en los acervos del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias nos permiten describir el origen y desarrollo del sistema ferroviario de Morelos, el cual dispuso, para 1909, de un total de 242 kilómetros 300 metros de vía. Esta red de transporte modificó la integración al mercado con la Ciudad de México en tres aspectos: abarató los costos por flete, amplió los volúmenes factibles de ser transportados y aumentó la cantidad de productos ofrecidos. Construido entre 1878 y 1903, el sistema ferroviario morelense se consolidó e influyó directamente en las decisiones de modernización del equipo y la ampliación de la escala productiva en las haciendas. La introducción del ferrocarril incrementó la mercantilización de la economía regional, ya que

²⁹ *Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos 31 de diciembre de 1910.* México, Tip. de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911.

³⁰ Compró en 1899 la hacienda de Chinameca. El proyecto lo desarrolló el ingeniero León Salinas, quien venía de terminar las obras de un ramal del ferrocarril interoceánico México-Puebla en 1906, y más tarde ocupó el cargo de director de los FNM, en la década de 1920. El proyecto de las chimeneas lo desarrolló el fogonero Felipe Neri, oriundo de Cuernavaca.

facilitó el acceso a mercados más extensos, sobre todo a la capital, además de que desplazó paulatinamente a la arriería como actividad económica de relevancia en la región.³¹ Al cerrar la década de 1910, el estado de Morelos registró un total de 112 haciendas, de las cuales 75 dejaron de funcionar después de la Revolución mexicana.

Referencias consultadas

Archivos

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

Mapoteca Orozco y Berra.

Fuentes primarias

“Los funerales de Sr. D. Delfín Sánchez”, en *El Tiempo, diario católico*, Año xvi, núm. 4484, 30 de agosto de 1898.

El Nacional, t. xx, martes 14 de diciembre de 1897, núm. 138.

Figueroa, Doménech *Guía general descriptiva de la República Mexicana. Historia, geografía, estadística*. t. 2, Estados y territorio. Barcelona, Imprenta de Henrich y Compañía, 1899.

Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos 31 de diciembre de 1910. México, Tip. de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1911.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*, México, Imp. Y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.

-----, *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal desde el 1° de enero de 1895 hasta el 31 de diciembre de 1899*, México, Imp. Y Lit. de F. Díaz de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1900.

-----, *Cartas postales de los Estados Unidos Mexicanos, 1901*, México, Dirección General de correos, 1901.

Bibliografía

Aguayo, Fernando, Javier Ortega e Isabel Bonilla, *La construcción de los ferrocarriles en México. Una propuesta del ingeniero Santiago Méndez y Méndez*, México, Conaculta, CNPPCF, 2015.

Arias González, María Eugenia, “De la cuna liberal a la oligarquía porfiriana: Felicitas Maza Juárez de Sánchez (1847 – 1905)” en *La palabra y el hombre*, Universidad Veracruzana, número 116, octubre-diciembre 2000 pp. 31-56. Consultado el: 15 de agosto de 2022 Disponible en <https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/715/2000116P31.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Barreto Zamudio, Carlos, *Rebeldes bandoleros en el Morelos del siglo XIX (1856-1876)*, México,

31 Irving Reinoso Jaime, “La hacienda azucarera morelense...”, *op. cit.*

Universidad Autónoma del Estado de Morelos-Centro de Investigación en Ciencias Sociales y Estudios Regionales, 2018. Consultado el: 23 de agosto de 2022. Disponible en: <http://libros.uaem.mx/archivos/epub/rebeldes-bandoleros/rebeldes-bandoleros.pdf>

Lida, Clara E. (Comp.), *España y el imperio de Maximiliano: finanzas, diplomacia, cultura e inmigración*, México, El Colegio de México, 1999. Consultado el 17 de agosto de 2022. Disponible en <https://www.jstor.org/stable/j.ctv3dnr0j.10>

López González, Valentín, *El ferrocarril de Cuernavaca, Morelos*, México, Gobierno del Estado de Morelos, 1997.

Rangel, Juana María, “Los ferrocarriles portátiles Decauville”, en *Mirada ferroviaria. Boletín Documental*, México, núm. 6, 3ª época, pp. 48-54. Recuperado el 10 de noviembre de 2010. Disponible en: http://www.museoferrocarriles.org.mx/secciones/cedif/boletines/boletin_6/boletin_6/ tierra_ ferroviaria_ decauville.pdf

Reinoso Jaime, Irving, “La hacienda azucarera morelense: un balance historiográfico”, en *América Latina en la historia económica*, número 27, México, enero-junio 2007. Consultada el 15 de agosto de 2022. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532007000100002