

## Tierra Ferroviaria

# Ferrocarriles y revolución. 1910-1915: guerra, movilidad y vida cotidiana

Patricio Juárez Lucas

### Presentación

En este ensayo abordo el tema de los ferrocarriles en su relación con la guerra, la movilidad y la vida cotidiana durante la Revolución mexicana. Desde el comienzo de la guerra, los revolucionarios impidieron la movilidad del ejército federal cortando y destruyendo las vías férreas. La destrucción no solamente afectó a los ejércitos en pugna, sino también a los civiles, quienes de pronto se encontraron entre la espada y la pared, llegando al grado no poder realizar su vida cotidiana.

**Palabras claves:** Ferrocarriles, Revolución mexicana, vida cotidiana.

### La red ferroviaria durante el porfiriato

Al comenzar el siglo XX, la red ferroviaria mexicana había alcanzado su máxima extensión y era presentada por la clase política porfiriana como uno de los logros más importantes del régimen, símbolo de la modernización y del progreso logrado a lo largo de los treinta años en el poder.<sup>1</sup>

Este entramado ferroviario estaba encabezado por el Ferrocarril Central Mexicano, que comunicaba a la Ciudad de México con Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez) y que contaba, además, con los ramales: Chicalote a Tampico (división San Luis), Paredón a Tampico (división Monterrey) y el llamado Ferrocarril de México Cuernavaca y Pacífico, que comunicaba a la Ciudad de México con Balsas. El Ferrocarril Nacional Mexicano, línea que enlazaba a la Ciudad de México con Nuevo Laredo, el Ferrocarril Internacional Mexicano, que comunicaba a Durango con Piedras Negras, así como los principales ramales que estas compañías poseían. Estas tres líneas ferroviarias constituyeron la columna vertebral de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), empresa que se creó con la consolidación de estas tres compañías, en 1908. A la red de FNM habría que agregarle también el Ferrocarril Interoceánico de México, que comunicaba a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, línea administrada por el gobierno desde 1902. Dentro de la red ferroviaria se encontraban otras dos líneas férreas: el Ferrocarril Sudpacífico de México que, en esos años, tenía tendidas sus vías de Nogales a Tepic, y el Ferrocarril Mexicano, cuyas vías enlazaban a la Ciudad de México con Veracruz.

Hacia finales de la primera década del siglo XX, la Ciudad de México, que era asiento de los poderes porfirianos, y las principales ciudades de la república mexicana estaban comunicadas por el ferrocarril. En las ciudades y poblados que no tenían este medio de transporte persistían los caminos para la arriería y las diligencias. En el día a día la gente tenía, entre otras, estas opciones para movilizar sus bienes y moverse de un lugar a otro del territorio nacional; sin embargo, esta situación fue sacudida por la rebelión maderista y se prolongó por los siguientes cinco años de guerra fratricida.

## La guerra

Cuando estalló la Revolución, el sistema ferroviario mexicano se encontró de pronto en la vorágine de la violencia. La infraestructura ferroviaria (vías, puentes, edificaciones) y el material rodante se convirtieron en el objetivo de los grupos rebeldes: maderistas, constitucionalistas, villistas y zapatistas; y también del ejército federal. A partir de ese momento los ferrocarriles se encontraron en una situación complicada, entre la espada y la pared, en la dialéctica de la destrucción-reconstrucción. La empresa Ferrocarriles Nacionales de México se convirtió en botín de guerra de los ejércitos contendientes: Constitucionalistas, incluyendo a la División del Norte; Convencionistas, y el Ejército Libertador del Sur.

Como se mencionó anteriormente, al comenzar la guerra, en noviembre de 1910, el ferrocarril era el principal medio de transporte, comunicaba al centro del país con la frontera norte, con el Golfo de México y con el Pacífico. Además, existían puntos del territorio donde solamente era posible la movilización mediante animales de carga, caballos, burros, etcétera.

Los ferrocarriles, símbolo del progreso, la modernización y orgullo de la oligarquía porfiriana, llegaron a los días de violencia revolucionaria con sus lastres propios del avance tecnológico del momento. Las locomotoras eran de vapor y para producir este seguían utilizando carbón como combustible, e incluso en algunas partes de la red ferroviaria aún se utilizaba leña, tal es el caso del Ferrocarril de México Cuernavaca y Pacífico. Rosa E. King, en *Tempestad sobre México* nos describe con mayor claridad esta situación cuando dice: “el tren ascendía trabajosamente las montañas”, serranía del Ajusco, “un primitivo ferrocarril cuyas máquinas funcionaban con leña”.<sup>2</sup> Sin embargo, este medio de transporte tenía sus ventajas sobre los otros.

Los rebeldes de todo el país se percataron de inmediato que el ejército federal movilizaba a sus tropas por el ferrocarril, por lo tanto, al destruir la infraestructura ferroviaria, vías, puentes, etc., inmovilizaban al enemigo y de esta forma podían ellos desplegar sus fuerzas y mantener el control territorial de sus regiones. En los primeros días del levantamiento maderista, grupos rebeldes de La Laguna incendiaron puentes situados entre las estaciones de La Loma y La Trinidad, pertenecientes al Ferrocarril Internacional.<sup>3</sup> Durante los primeros meses de guerra, los rebeldes se dedicaban a asaltar y detener los trenes, ya fueran de carga o de pasajeros, con el fin de cerciorarse de que en ellos no viajaban soldados del ejército federal, sobre todo en las vías que convergían a Ciudad Juárez, punto nodal del Ferrocarril Central Mexicano y el Ferrocarril del Noroeste.



*El vicepresidente José María Pino Suárez en la estación de Guadalajara, al partir el tren presidencial. Imagen tomada del libro *Recuerdo del viaje de los señores Vicepresidente de la República y Ministro de Comunicaciones a la costa del Pacífico, con motivo de la inauguración del tramo de Ferrocarril construido por el Sud Pacífico de México entre Acaponeta y la ciudad de Tepic*, enero de 1912. México, s.p.i., 1912. Biblioteca especializada, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.*

A mediados de 1911, continuaron los ataques al sistema ferroviario mexicano, principalmente a las vías del Ferrocarril Central Mexicano, sobre todo en el tramo de Chihuahua a Ciudad Juárez. La caída de Porfirio Díaz, que se oficializó con la firma de los Tratados de Ciudad Juárez, no trajo la paz; tanto en el norte como en el sur los grupos rebeldes continuaron su labor destructiva. Emiliano Zapata, enarbolando el Plan de Ayala, que había sido proclamado el 25 de noviembre de 1911, <sup>4</sup> continuó asediando al ejército federal, que como se sabe no fue desmantelado por Madero como quedó asentado en el pacto de Ciudad Juárez. La prolongación de la guerra continuó afectando a la red ferroviaria, tanto a la infraestructura como al material rodante, sobre todo a los trenes de carga y de pasajeros. Ante esta situación, el presidente Madero promulgó una ley para castigar a quienes cometieran estas acciones, la cual se aplicaría en los estados de: Morelos, Guerrero y Tlaxcala, así como en los distritos de Acatlán, Izúcar de Matamoros, Atlixco, Cholula, Huejotzingo y Tepexi del estado de Puebla y a los de Chalco Tenancingo, Sultepec, Temascaltepec, Tenango y Lerma del Estado de México. <sup>5</sup> Cabe hacer notar que la geografía en la que se aplicó dicho decreto era cruzada por las vías del Ferrocarril Interoceánico, del Ferrocarril de México, Cuernavaca y Pacífico, y del Ferrocarril de San Rafael a Atlixco, territorios dominados por el zapatismo.

“Si en el sur, el sistema ferroviario está destruido, desarticulado, en el norte y otras partes del territorio nacional las condiciones no son mejores, situación que los administradores de FNM, Junta Directiva y Comité ejecutivo, señalan continuamente, sobre todo porque la empresa se está descapitalizando y ya no encuentran el financiamiento para continuar con la reconstrucción”, así lo manifiestan en la correspondencia enviada a Toribio Esquivel Obregón, Secretario de Hacienda del gobierno de Victoriano Huerta. <sup>6</sup>

El asesinato del presidente Madero, el 22 de febrero de 1913, a manos de Victoriano Huerta, provocó una enérgica reacción en todo el país. Los antiguos maderistas se sublevaron, destacando entre estos Venustiano Carranza, quien enarboló el Plan de Guadalupe, al amparo de la bandera Constitucionalista. Además, se levantaron en armas personajes como Francisco Villa, en Chihuahua, y muchos otros se sumaron al núcleo principal de esta causa, como Francisco J. Mújica. Álvaro Obregón, por ejemplo, inició una larga campaña que lo llevaría al centro de México, como artífice principal del triunfo constitucionalista. En 1912, salió del estado de Sonora para ir a combatir a Orozco, en Chihuahua, movilizó a sus tropas en ferrocarril, en el tramo de Hermosillo a Agua Prieta del Ferrocarril Sudpacífico de México. Estas primeras experiencias le resultaron de utilidad, pues la campaña que inició en 1913 la efectuó principalmente sobre las vías de los ferrocarriles del noroccidente de México, asumiendo las dificultades y las facilidades que le proporcionó este medio de transporte. La primera parte de su campaña se desarrolló en la frontera, como dejó asentado en el Informe de la toma de Nogales, el 15 de marzo de 1913, que envió a Carranza y en el que señala:

Salí de la capital, Hermosillo, el día 6 del presente a las 9:00 am llegando a las 4 pm del mismo día a Magdalena, deteniéndome allí el tiempo indispensable para reparar la vía que tenía varios puentes quemados. –Más adelante, el mal estado de la vía lo obligó a– emprender la marcha pie a tierra..., –dejando una fajina competente para que trabajara día y noche en la construcción de puentes. <sup>7</sup>

Las fuerzas obregonistas persiguieron a los huertistas y en Cananea entablaron otra batalla. En el informe del 26 de abril de 1913, Obregón señaló: “destaqué al Mayor Carlos Félix sobre la vía que viene a este mineral, para que procediera inmediatamente a la reparación de puentes que había quemados en dicha vía”. <sup>8</sup> Al siguiente mes de ese año, Obregón continuó su campaña hacia el sur. En el mensaje turnado a Carranza señaló que lograron sitiar la estación Ortiz: “con la hábil y activa gestión del mayor J.L. Gutiérrez. Jefe de trenes al reparar la vía del ferrocarril”. <sup>9</sup>

Cada vez más al sur, las fuerzas obregonistas continuaron con su labor de la reparación de las vías que el ejército federal había destruido, para la movilización de sus tropas. Hacia fines de octubre y principios de noviembre lograron tomar la ciudad de Culiacán. En el informe rendido el 23 de noviembre de 1913 dejó asentado:

Desde luego tomé el mando de las fuerzas de Sonora y Sinaloa, quedando como segundo jefe el c. general Iturbe, a quien di órdenes para que al siguiente día la columna Diéguez continuara su marcha en el mismo tren en que venía hasta el río Mocorito, frente a la estación de Guamúchil. El puente del ferrocarril sobre este río se hallaba destruido, pues los federales le prendieron fuego en tres partes, quemándose largos tramos y ordené que con toda actividad se procediera a su reparación.<sup>10</sup>

Con el estallido de la Revolución, el Ferrocarril Sudpacífico de México sólo alcanzó a tender sus vías hasta Tepic. A mediados del año de 1914, la logística obregonista se preparó para internarse al estado de Jalisco. En el parte de guerra que Obregón rinde a Carranza, señaló: “el 10 de junio de 1914 quedaron hechos todos los preparativos para la marcha hasta San Marcos, habiendo logrado concentrar más de 200 carros y como 2 mil mulas”.<sup>11</sup> Los ejércitos y los hombres que se sumaron al Constitucionalismo estuvieron ligados de una u otra forma a los ferrocarriles, algunos los tomaron como parte sustancial de la logística y la movilización de sus tropas; todos ellos tomaron medidas diversas para hacer frente a la problemática que esto conlleva, como es el abasto de combustible, la reparación de la infraestructura, el mantenimiento y consecución del equipo tractivo y de arrastre.

En otros frentes del Constitucionalismo, la situación de los ferrocarriles era similar, se destruían las vías para frenar la movilización del enemigo, o se reparaban los puentes y las vías para agilizar el movimiento propio. Francisco J. Mújica, secretario en la redacción del Plan de Guadalupe, y después integrante del núcleo principal del Constitucionalismo comandado por Venustiano Carranza<sup>12</sup>, en sus memorias señaló: “Bajan, siempre delante arribé a esta estación del pueblo... vine delante para pedir dos trenes a Monclova en qué embarcar quinientos caballos y nuestra gente”.<sup>13</sup> Esta columna, a la cual perteneció Mújica, se movilizó por los estados de Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas; en nota fechada el 10 de mayo de 1913, señaló: “A las tres salimos de Charco Escondido, Congregación Garza, donde pasamos la noche, envié dos fracciones de 10 hombres a Corrales y a otro punto arriba de Reynosa a quemar puentes y destruir la vía”.<sup>14</sup> Los constitucionalistas, en la medida en que controlaban los territorios arrancados al ejército federal, iban tomando control de las vías férreas y restableciendo su funcionamiento. En una última nota del año de 1913, Mújica señaló: “mandé destruir la vía férrea de Camargo a Los Aldamas, pues no quiero que se nos pueda un tren de pelones. El tren nuestro está corriendo ya hasta Ciudad Camargo; línea de Reynosa a Monterrey. Tengo telégrafos hasta Ciudad Mier y teléfonos hasta San Fernando, El Soldadito, Santa Teresa, La Llorona y Congregación Garza”.<sup>15</sup>

Como llevamos apuntado, al constitucionalismo, desde los primeros días del levantamiento, se adhirieron varios grupos rebeldes que con el paso de los días y la guerra alcanzaron a formar columnas del ejército Constitucionalista. En el estado de Zacatecas se levantó Pánfilo Natera, Betancourt, quien informó:

(...)conforme avanzaba (mayo de 1913), el contingente al mando de Natera se desplaza con cada vez mayor rapidez al sur del estado, apoderándose tras rudas refriegas, de la región que comprendía Nochistlán, Sombrerete y Mazapil. Desde estos puestos, la división a su cargo se ocupó de destruir la vía del ferrocarril que unía la capital estatal con la ciudad de Torreón.<sup>16</sup>

La movilidad, tanto de los ejércitos en lucha como de la población civil, es lo que la guerra va desarticulando y los contendientes –el ejército federal, los constitucionalistas y los zapatistas– resuelven esta problemática de diferente manera. Victoriano Huerta, en algún momento de su administración, ante la situación desastrosa de las líneas férreas, el avance de los ejércitos rebeldes, así como el control de estos sobre amplios tramos de la red ferroviaria, propuso la militarización y vigilancia de las vías, además de la importación de cazamatas que habrían de colocarse a lo largo de las vías, por lo menos una cada dos kilómetros, que servirían como puestos de vigilancia y para disuadir las coladuras de vías y puentes.<sup>17</sup>

## Guerra y movilidad

Los constitucionalistas también le dan importancia vital al sistema ferroviario para la movilidad de sus ejércitos, por ello, como llevamos visto, la reconstrucción de las vías es una parte preponderante en la logística de la guerra que ellos implementan. En contraste, y a pesar de que en los territorios controlados por los zapatistas también cruzan líneas de ferrocarril, el Ejército Libertador del Sur utilizó otras formas de movilidad, fundamentalmente a lomos del caballo. Es icónica la imagen tomada por Casasola de la caballería zapatista presta para el combate. De acuerdo con estudiosos del zapatismo <sup>18</sup>, el general Emiliano Zapata era un excelente jinete, que incluso llegó a trabajar en la Ciudad de México como caballerango. Ya en la lucha amada tomó las medidas necesarias para la manutención de los caballos de su ejército. En julio de 1913 envió una circular, que a la letra dice:

Instrucciones a que deberán sujetarse los jefes y oficiales del Ejército Libertador. Séptima: Para alimentos de la tropa y pastura de la caballada de la misma deberán dirigirse a la autoridad municipal del lugar del que se trate, la que distribuirá a los revolucionarios entre las familias haciendo también la recolección de las pasturas entre todos los vecinos, exigiendo siempre mayor cantidad a los enemigos de la revolución. <sup>19</sup>

Un año después, cuando los constitucionalistas están a punto de aniquilar al ejército huertista, en el norte y centro del país, Zapata envió otro recordatorio a sus huestes, sobre todo a los jefes y oficiales, conminándolos, en medio de la guerra, a proceder de manera respetuosa. En la misiva señala:

Para conocimiento de los jefes y oficiales del Ejército Libertador, prevengo y ordeno lo siguiente: Sexto, Sólo tendrán derecho las fuerzas libertadoras, de ocurrir con moderación y respeto al Presidente Municipal de esta cabecera, para que éste les mande proporcionar forraje para la caballada y raciones para las fuerzas de acuerdo con el jefe de plaza. <sup>20</sup>

Para Zapata, la movilización y el traslado de sus tropas y armamentos por medio del caballo fue importante. La guerra continuó y el jefe del Ejército Libertador, en circular enviada el 13 de febrero de 1915 a sus partidarios, tomó las siguientes medidas:

En uso de las facultades de las que me hallo investido, y para que tanto las fuerzas de infantería como de caballería integren unidades tácticas que permitan la movilización, concentración, operaciones militares, servicios de guarnición, etc., etc., he tenido a bien decretar la organización provisional siguiente: Décimo. Para el transporte de las municiones e impedimenta de cada batallón se le destinarán 60 acémilas que estarán a cargo de 20 arrieros, entre los cuales habrá dos cabos, dos sargentos segundos y un primero. <sup>21</sup>

## Guerra y vida cotidiana

Al despuntar el año de 1914, la situación de los ferrocarriles en los territorios zapatistas era muy precaria. El tráfico llevaba semiparalizado casi medio año, las noticias de los principales diarios daban cuenta de ello, por ejemplo, el Ferrocarril Interoceánico informaba a los pasajeros que el tren solamente llegaba a Ozumba; que de este punto a Puente de Ixtla había que abordar un tren militar, que de acuerdo con el itinerario saldría martes y viernes, pero no aseguraban totalmente esta posibilidad; esto, debido a que estaban destruidas las vías de este tramo ferroviario. Tampoco había transporte de Cuautla a Atencingo, y lo mismo sucedía en el ferrocarril de México-Cuernavaca-Balsas. <sup>22</sup>

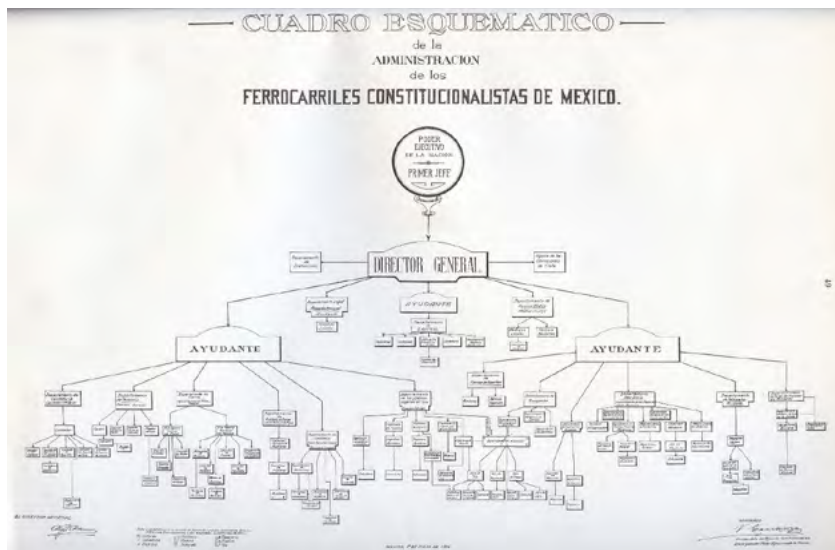
Esta situación prevalecerá hasta el siguiente año. Prácticamente la Ciudad de México se encontraba asilada, el tren que salía de la ciudad de Puebla solamente llegaba a la estación de Atencingo. <sup>23</sup> Si a esto le añadimos la escasez de leña, <sup>24</sup> entonces nos damos cuenta de la magnitud del desastre ferroviario. Esta problemática era la misma a la que se enfrentaba el ejército villista, por esas fechas, después de la toma de Torreón, Villa, que empezaba a



distanciarse del constitucionalismo, con el Pacto de Torreón reconoció a Carranza como primer jefe del Ejército Constitucionalista, a cambio, él recibiría carbón, municiones y la autorización para movilizar sus ejércitos hacia la Ciudad de México. Sin embargo, como señala Aguilar Camín, nunca recibió el carbón, ni las municiones, mucho menos la autorización para la movilización hacia el sur.<sup>25</sup>

### Fundación ferrocarriles constitucionalistas y otros

Al triunfo del constitucionalismo, en agosto de 1914, la situación ferroviaria en todo el país era precaria y se abrió una nueva etapa de la guerra. Por un lado, los triunfadores carrancistas, ahora en el poder, y por el otro los rebeldes campesinos del sur y los nortños al mando del general Villa. Por lo que al abrirse estos nuevos frentes de batalla también se presentaron nuevas problemáticas para los ferrocarriles. Días después de la firma de los tratados de Teoloyucan, E. P. Easton, ayudante del presidente Ejecutivo de los Ferrocarriles Nacionales de México, E. N. Brown, solicita audiencia a Venustiano Carranza, la cual se le concede para el día siguiente. En la reunión del 18 de agosto de 1914, FNM es entregado al gobierno carrancista y a cambio Carranza reconoce los bonos emitidos para garantizar el pago de pagarés emitidos por el gobierno federal, así como el pago de intereses vencidos. En esas condiciones la empresa FNM pasó a manos de los carrancistas para su administración, operación y control, y así fundaron los Ferrocarriles Constitucionalistas.



*Imagen tomada del Octavo informe anual de los Ferrocarriles Nacionales de México correspondiente al año social que terminó el 30 de junio de 1916. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1917, p. 47.*

En el decreto fundacional se aclara que formarán parte de este ferrocarril las líneas que crucen por los territorios controlados militarmente por ellos. Aunque el decreto se emite en diciembre de 1914, tanto la Junta Directiva como los carrancistas señalan que, oficialmente, FNM pasa a ser administrado el 14 de agosto de 1914,<sup>26</sup> fecha en la que toman el poder los constitucionalistas, con la firma de los tratados de Teoloyucan, documento signado entre los representantes del gobierno huertista y los del Ejército Constitucionalista.<sup>27</sup>

Cuando Venustiano Carranza toma el poder, la situación de los ferrocarriles era similar en todos los frentes. Sin embargo, habrá que puntualizar que los carrancistas lograron formalizar el control, operación y administración de los ferrocarriles con el decreto ya mencionado. Por su parte, los convencionistas, el frente villista, también intentaron obtener el control del sistema ferroviario que cruzaba por sus territorios. De esta manera, Francisco Villa nombró, el 17 de septiembre de 1914, a José D. Rodríguez como gerente general de lo que se denominó como: División Ferrocarrilera del Norte. Rodríguez presentó sus cartas credenciales a Carlos Basave y del Castillo Negrete, en ese momento presidente de la Junta Directiva de la compañía.<sup>28</sup>

En el sur, como he señalado líneas arriba, la situación ferrocarrilera era más precaria; los zapatistas se enfrentaban con: vías destruidas, falta de material rodante, escasez de combustible, entre otras problemáticas. En este contexto,

el Cuartel General del Ejército Libertador envió una circular el 6 de enero de 1915, que a la letra dice: “Este Cuartel General ordena a todos los miembros del Ejército Libertador que se abstengan en tomar la menor injerencia en el tráfico de los ferrocarriles y que sólo podrán hacer uso de la línea de comunicación como todos los particulares”.<sup>29</sup> En los primeros días de 1915, a la destrucción de las vías se suma la falta de combustible, así, para movilizar los contingentes el jefe del Cuartel General de las Fuerzas del Sur recibe el siguiente comunicado, fechado el 12 de enero de 1915: “en vista de las dificultades para hacer movilizar los trenes por falta absoluta de combustible, me permito comunicarle que debe emprender la marcha con sus fuerzas pie a tierra hasta tener contacto con el enemigo por el rumbo de Puebla”.<sup>30</sup>

Por esas fechas, los convencionistas tenían aislada a la Ciudad de México, mediante la destrucción de las vías, por lo que los carrancistas realizaban trabajos de reparación de las vías para mantener la comunicación con el puerto de Veracruz. En sus memorias, Álvaro Obregón deja constancia de esta situación cuando escribe: “México se podía considerar en estado de sitio, por los convencionistas, logrando nosotros conservar la comunicación con Veracruz debido a los constantes esfuerzos que hacíamos para controlar esta vía, única con la que contábamos para recibir pertrechos que del puerto de Veracruz nos enviaba la Primera Jefatura”,<sup>31</sup> días después, cuando deja la Ciudad de México y realiza los preparativos para el enfrentamiento con la División del Norte, continúa con estos trabajos de poner a punto las vías férreas y señala: “las reparaciones de la vía del Ferrocarril Central se continuaban al norte y nuestras avanzadas llegaban ya a san Juan del Río”.<sup>32</sup>

Los siguientes meses fueron cruciales en el desarrollo de la guerra. En abril de 1915, los ejércitos carrancistas iniciaron una serie de enfrentamientos con la División del Norte, que al final provocó la separación territorial de los ejércitos populares; a Villa lo fueron arrinconando cada vez más al norte. Los dos sangrientos combates de Celaya fueron el principio de la hegemonía bélica del carrancismo, batallas que destrozaron la otrora poderosa maquinaria de guerra villista, y diezmaron ostensiblemente a ese ejército. En palabras de Obregón, estos fueron los daños de la primera batalla, del 6 al 7 de abril

“las pérdidas sufridas por el enemigo son de gran consideración, pues en el campo que ocupó fueron contados más de 1800 muertos, se les capturaron más de 500 prisioneros, gran número de armas, caballos y municiones, tanto de fusil como para cañones, y estimo que el número de heridos que sufrió debe de ser mayor de 3000, pues en su retirada hacia el norte, ocuparon con ellos cinco trenes”.<sup>33</sup>

En el combate del 15 al 17 de abril, en esa misma localidad los estragos fueron como sigue: “habiendo sido diezmados y dispersados completamente... se les capturaron... alrededor de 1000 caballos ensillados; y sobre 6000 prisioneros... 4000 muertos... el número de heridos que llevaron en los trenes puede estimarse en 5000”.<sup>34</sup> Los ejércitos convencionistas, villistas y zapatistas, tenían claro la forma en que deberían enfrentar a los carrancistas, y era movilizando a sus tropas hasta alcanzarlos y atacarlos, para romper sus líneas de comunicación ferroviarias. El 2 de abril de 1915, Roque González Garza, en ese momento presidente de la Soberana Convención y Encargado del Poder Ejecutivo, pidió a Emiliano Zapata lo siguiente: “la urgencia de recordar a Usted que se excite a las tropas de su mando: para que hostilicen y ataquen con energía la retaguardia de las tropas de Obregón que ocupan Querétaro, así como que les corte, por todos los medios, su línea de comunicaciones con Veracruz”.<sup>35</sup> Esa misma súplica envía Francisco Villa a Emiliano Zapata en carta fechada el 17 de Abril de 1915, que a la letra dice: “Si atacan la retaguardia y avanzan hasta Querétaro se obtendría el éxito apetecido”.<sup>36</sup> Como se ha venido señalando, la separación geográfica de los dos ejércitos convencionistas se irá ampliando y los carrancistas empezarán a imponer sus condiciones, plasmadas en el Plan de Guadalupe.<sup>37</sup>

## **Guerra y vida cotidiana**

Durante estos años, la guerra modificó la vida cotidiana de la población civil, que se encontró entre dos fuegos. Por un lado, el de los rebeldes: maderistas, zapatistas, constitucionalistas, villistas y carrancistas; y por el otro, el del

ejército federal. De los estragos de la guerra, la destrucción del sistema ferroviario fue uno de los más importantes, pues al resquebrajar este entramado de vías de comunicación la movilidad de esta población se restringió de manera importante, casi hasta la inmovilidad y el aislamiento. La vida diaria, la economía y los demás aspectos de la vida cotidiana de esta gente se colapsó.<sup>38</sup> Los testimonios de las personas que sufrieron el efecto de la tormenta revolucionaria nos indican los grandes problemas que tuvieron que enfrentar: la violencia misma, el hambre, la movilidad, entre otros. En 1914, después de la toma de Chihuahua por Francisco Villa, la señora Carmen Mendoza, en testimonio relatado al periódico El País, señaló que llegar hasta Torreón le llevó un mes de camino; en el trayecto se encontró con fuerzas rebeldes (villistas), quienes le quitaron el poco dinero que traía, que realizó el viaje hasta Torreón por la falta de víveres y artículos de primera necesidad, debido al aislamiento de la ciudad de Chihuahua, la cual era abandonada por los pobladores, dice: “los caminos que conducen a los poblados que han sido recuperados por las fuerzas federales (Torreón, Mapimí y Bermejillo) son verdaderas romerías por la gente que está abandonando Chihuahua”.<sup>39</sup> y se dirigen a poblaciones recuperadas por el ejército federal.

Rosa E. King, inglesa establecida en Cuernavaca a finales del porfiriato, nos muestra claramente las dificultades a las que se enfrentó la población que se encontraba en medio de la guerra, en abril de 1914, dice: “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 del ferrocarril; así como su consiguiente reparación, interrumpía el paso de los trenes”.<sup>40</sup> Por esas fechas, su principal medio de transporte era el tren, pero dada la situación del ferrocarril, la población solamente se podía movilizar en los trenes militares; movilidad que se conseguía de muchas negociaciones con las autoridades militares. Ella continuamente viajaba a la Ciudad de México, pues una parte de su familia radicaba en la capital; en uno de los muchos asedios y tomas de Cuernavaca, por parte del Ejército Libertador del Sur, cuenta que el gobernador militar les pidió abandonar el pueblo cuanto antes. A los pocos norteamericanos que quedaban se les pidió que sin excusa ni pretexto salieran de Cuernavaca... mientras mi hija y yo partíamos a la carrera en el tren militar a la ciudad de México, abordó había multitud de soldados. Montaban ametralladoras en el techo de los vagones... llevábamos tres locomotoras, dos al frente y una en medio.<sup>41</sup>

Más adelante, King menciona el cerco que puso Emiliano Zapata sobre la ciudad de Cuernavaca, y cómo los zapatistas cortan la comunicación por ferrocarril al apoderarse de Tres Marías. “Aislados desde junio hasta agosto, sin provisiones y padeciendo hambre”, por esos días, el cuartel federal avisa a la población que deben evacuar la ciudad, King, quien había conseguido cinco mulas con el administrador de la hacienda de Temixco, rememora: “partimos poco antes del amanecer, de la mañana del 13 de agosto de 1914”, un caótico viaje que harán de Cuernavaca a Temixco y pasarán por Xochitepec, Miacatlán, Chalma, Malinalco y Tenango. En varios puntos estarán a punto de caer en manos de fuerzas zapatistas; en Tenango se encontrarán con soldados carrancistas, quienes los custodiarán hasta llegar a Toluca y de allí en tren hasta la Ciudad de México.<sup>42</sup>

De esta manera, se hace evidente cómo la vida cotidiana presentaba las mismas condiciones en otras partes del país y otros frentes de conflicto. De acuerdo con los testimonios de Eugene Cuzin, un comerciante francés y representante de fábricas de textiles localizadas en el centro de México –Querétaro, Ciudad de México y Orizaba–, vecindado en la ciudad de Guadalajara, la situación en esta ciudad era también precaria, pues no llegaban las mercancías, ya sea por falta de combustible o por la destrucción de las vías. En su diario, Cuzin señala, en una anotación fechada el 28 de noviembre de 1914, “los trenes han vuelto a utilizar leña, el petróleo y el carbón están agotados”. Al comienzo de 1915, cuando los ejércitos convencionistas se separan, los villistas al norte y los zapatistas hacia territorios morelenses, la situación en Guadalajara empeoró y este comerciante apunta: “no podemos recibir mercancías de México, los trenes de carga todavía no han podido organizarse a falta de combustible; los trenes de viajeros circulan muy irregularmente, para ir a México se necesitan dos días y una gran parte de los viajeros permanecen de pie en los pasillos y en las plataformas”.<sup>43</sup> Resultado de esta situación, señala: “se perciben en el ambiente la miseria y el hambre. Muchas personas se lanzarían a la revolución por necesidad, sobre todo hay muchos empleados sin trabajo”.

<sup>44</sup> Cuando el ejército carrancista se está enfrentando a los villistas en la segunda batalla de Celaya, él anota en su diario: “nosotros permanecemos sin comunicación con México, con el norte y con Manzanillo”.<sup>45</sup>



En conclusión, hacia los primeros meses de 1915, la red ferroviaria se encontraba desarticulada, puentes y vías destruidas, sin combustible, material rodante destruido, por lo que tener el control de ellos era imposible, aunque algunos estudios y testimonios señalen lo contrario.<sup>46</sup> Conforme el carrancismo va imponiendo su maquinaria de guerra sobre los ejércitos populares, villistas y zapatistas, los primeros cada vez más al norte y los zapatistas cada vez más en los territorios altos de Morelos, Guerrero y Puebla, en esa medida va restableciendo y reconstruyendo esa red ferroviaria que les ha posibilitado los triunfos en el campo de batalla, pues han podido mantener sus líneas de abastecimiento, tanto de víveres como de pertrechos y municiones, al contrario de los ejércitos populares.

---

[1] Rosa E. King, *Tempestad sobre México*. México, Conaculta, 1998, pág. 43.

[2] Rosa E. King, *Tempestad sobre México*. México, Conaculta, 1998, pág. 29

[3] El País, 26 de noviembre de 1910.

[4] Laura Espejel, Alicia Olvera y Salvador Rueda, *Emiliano Zapata: antología*. México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1988, pág. 114-118.

[5] Diario oficial, 19 de enero de 1912. *El Amigo de la Verdad*, 12 de enero de 1912.

[6] Archivo Histórico del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (AH-CNPPCF), Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Junta Directiva, Núm. 1000, Legajo 1, Incautación y Devolución de la compañía, expediente 9470, 25 de abril de 1913.

[7] Álvaro Obregón, *Ocho mil kilómetros de campaña*, México, Conaculta, 2008, pág. 199.

[8] *Ibid.* pág. 205.

[9] *Ibid.* pág. 241.

[10] *Ibid.* pág. 263.

[11] *Ibid.* pág. 313.

[12] Pedro Salmerón, *Los carrancistas; la historia nunca contada del victorioso Ejército del Noreste*. México, Editorial Planeta Mexicana, 2009, pág. 127-131.

[13] Francisco J. Mújica, pág. 40.

[14] *Ibid.*, pág. 57.

[15] *Ibid.*, pág. 79

[16] Carlos Betancourt Cid, *La División del Centro; formación y trayectoria*. en Xóchitl del Carmen Mareantes Esquivel y Limonar Soto Salazar (Coords.), *Tiempos de zozobra: Miradas, rostros y latitudes de la Revolución en Zacatecas*. México, Instituto Zacatecano de Cultura Ramón López Velarde. México, Instituto Zacatecano de Cultura, 2015.

[17] *El Amigo de la verdad*, 13, 17 de febrero de 1914. El País, 6 de marzo de 1914.

- [18] John Womack Jr., *Zapata y la Revolución Mexicana*. México, Siglo XXI editores, 1969. Francisco Pineda Gómez, *La irrupción zapatista*; 1911. México, ERA, 1997.
- [19] Laura Espejel, Alicia Olvera, y Salvador Rueda, *Emiliano Zapata: antología*. México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1988, Pág. 142-143
- [20] *Ibid.*, pág. 180-190.
- [21] *Ibid.*, pág. 199.350.
- [22] *La Nación*, 4 de agosto de 1913. *El Imparcial*, 12 de agosto de 1913.
- [23] *El Imparcial*, 17 y 19 de julio de 1914.
- [24] *El amigo de la verdad*, 3 de junio de 1914.
- [25] Héctor Aguilar Camín, *La frontera nómada: Sonora y la Revolución Mexicana*, 1997, pág. 536.
- [26] Archivo Histórico del Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/ Secretaría de Cultura, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Junta Directiva, núm. 999, exp. Incautación y devolución. 1909-1919.
- [27] Javier Garciadiego, *La Revolución Mexicana: crónicas, documentos, planes y testimonios*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008, pág.239-243.
- [28] Archivo Histórico del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero/ Secretaría de Cultura, Fondo Ferrocarriles Nacionales de México, Sección Junta Directiva, núm. 1000, Legajo núm.2, Incautación y devolución. Expediente 9470, 1909-1919.
- [29] Archivo General de la Nación, Fondo Emiliano Zapata, vol. 03, núm. 0324.
- [30] Archivo General de la Nación, Fondo Emiliano Zapata, vol. 04, núm. 0040.
- [31] Obregón, pág. 491.
- [32] *Ibid.*, 525.
- [33] *Ibid.*, pág. 537.
- [34] *Ibid.*, pág. 553.
- [35] Armando Ruiz Aguilar Armando (Comp.), *Nosotros los hombres ignorantes que hacemos la guerra. Correspondencia entre Francisco Villa y Emiliano Zapata*. México, Conaculta, 2010, pág. 227.
- [36] *Ibid.*, pág. 158
- [37] Garciadiego, Javier, *La Revolución mexicana: crónicas, documentos, planes y testimonios*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008, pág. 177-179.
- [38] Bertha Ulloa, “La revolución escindida”, en *Historia de la Revolución Mexicana*; 1914-1917, vol. 4. México. El Colegio de México, 1979, pág. 79.

[39] *El País*, 2 de marzo de 1914.

[40] Rosa E. King, pág. 103.

[41] *Ibid*, pág. 107.

[42] *Ibid*, pág. 133-177.

[43] Eugene Cuzin, *Diario de un francés en México durante la Revolución: del 16 de noviembre de 1914 al 19 de julio de 1915*. México, Conaculta, 2008. Pág. 98.

[44] *Ibid*, pág. 123.

[45] *Ibid*, pág. 176.

[46] Guillermo Guajardo Soto, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México; una visión histórica, 1850-1950*. México, Conaculta, 2010, pág. 77-78.

## Bibliografía

Aguilar Camín, Héctor, *La frontera nómada; Sonora y la revolución mexicana*. México, Cal y Arena, 1997.

Betancourt Cid, Carlos, “La División del Centro; formación y trayectoria” en Xóchitl del Carmen Marentes Esquivel y Limonar Soto Salazar (Coords.), *Tiempos de zozobra: Miradas, rostros y latitudes de la Revolución en Zacatecas*. México, Instituto Zacatecano de Cultura Ramón López Velarde. México, Instituto Zacatecano de Cultura, 2015.

Cuzin, Eugene, *Diario de un francés en México durante la Revolución: del 16 de noviembre de 1914 al 19 de julio de 1915*. México, Conaculta, 2008.

Espejel Laura, Alicia Olvera, y Salvador Rueda, *Emiliano Zapata antología*. México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1988.

Garciadiego, Javier. *La Revolución mexicana: crónicas, documentos, planes y testimonios*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2008.

Guajardo Soto, Guillermo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México; una visión histórica, 1850-1950*. México, Conaculta, 2010.

King, Rosa E., *Tempestad sobre México*. México, Conaculta, 1998

Mújica, Francisco J., *Estos mis apuntes*. México, Conaculta, 1997.

Obregón Álvaro, *Ocho mil kilómetros en campaña*. México, Conaculta, 2008.

Pineda Gómez Francisco, *La irrupción zapatista; 1911*. México, ERA, 1997.

\_\_\_\_\_, *La revolución del sur; 1912-1914*. México, ERA, 2005.

Salmerón Pedro, *Los carrancistas: la historia nunca contada del victorioso Ejército del Noreste*. México, Editorial Planeta, 2009.

Ruiz Aguilar Armando (Comp.), *Nosotros los hombres ignorantes que hacemos la guerra. Correspondencia entre Francisco Villa y Emiliano Zapata*. México, Conaculta, 2010.

Ulloa Bertha, “La revolución escindida”, en *Historia de la Revolución Mexicana; 1914-1917*, vol. 4. México. El Colegio de México, 1979.

---

MIRADA FERROVIARIA, Año 12, No. 35, enero – abril 2019, es una publicación electrónica publicada por la Secretaría de Cultura con domicilio en Paseo de la Reforma 175, Cuauhtémoc, Ciudad de México. C.P. 06500, a través del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, por medio del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias con domicilio en 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000, [www.cultura.gob.mx](http://www.cultura.gob.mx), <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, teléfono: 01 (222) 774 01 15, correo electrónico: [cedif@cultura.gob.mx](mailto:cedif@cultura.gob.mx). Reserva de Derechos al Uso Exclusivo: 04-2018-042710422100-203, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Editor Responsable: Román Moreno Soto. Responsable de la última actualización, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de última modificación 28 de abril de 2019.

Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución. Se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la presente publicación, siempre y cuando se cite la fuente.