

EL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO EN LA MODERNIZACIÓN DEL SACROMONTE EN AMECAMECA. PODER, INFRAESTRUCTURA Y TRANSFORMACIÓN SOCIOESPACIAL

*The Interoceanic Railway in the Modernization of Sacromonte in Amecameca.
Power, Infrastructure, and Socio-spatial Transformation*

Fabiola Hernández Flores

ORCID: 0000-0002-9914-7541

Instituto de Investigaciones Históricas – Universidad Nacional Autónoma de México, México

DOI: 10.15174/orhi.vi17.8

RESUMEN: El descarrilamiento del Ferrocarril Interoceánico en Temamatla se considera una de las grandes catástrofes decimonónicas en México debido a los numerosos peregrinos heridos. Sin embargo, desde la perspectiva urbana, el suceso se advierte parte de la transformación del Sacromonte en un lugar turístico. Este trabajo analiza los efectos urbanos del ferrocarril y la modernización del santuario en la ciudad de Amecameca en el Estado de México de 1880 a 1900; este periodo comprende el inicio de operaciones del tren y las consecuencias del siniestro de Temamatla. El análisis abarca tres temas: las relaciones de poder entre el gobierno, el clero y los terratenientes que impulsaron las peregrinaciones; la infraestructura construida para el turismo; y los cambios socioespaciales evidentes en el carnaval de Semana Santa.

PALABRAS CLAVE: Ferrocarril, turismo religioso, infraestructura, transformación urbana, siglo XIX.

ABSTRACT: The Interoceanic Railway wreck in Temamatla is considered one of the 19th century greatest catastrophes in Mexico due to the large number of pilgrims injured. However, from an urban standpoint, the event seems to be part of the transformation of Sacromonte into a tourist place. This paper examines the urban effects of the Interoceanic Railway and the shrine modernization in the city of Amecameca in the State of Mexico from 1880 to 1900; this period encompasses the train opening and the consequences of the Temamatla accident. The analysis focuses on three topics: the power relations between the government, the clergy, and the landowners who promoted pilgrimages; the infrastructure built up for tourism; and the socio-spatial changes evident through the holy week carnival.

KEYWORDS: Railway, religious tourism, infrastructure, urban transformation, 19th century.

Fecha de recepción:
15 de septiembre de 2022

Fecha de aceptación:
8 de febrero de 2023

Doctora en Historia del Arte por la Universidad Nacional Autónoma de México. Se especializa en teoría y metodología del arte, iconografía política, historia urbana, arte moderno, arquitectura y cultura visual de los siglos XIX y XX. Autora de los artículos: “El aire envenenado de la bella Tenochtitlan. Impresiones de servicios públicos en la Patria Ilustrada”, en: *Nierika*, 2023, año 12, núm. 23, pp. 159-197; “Cruz Azul y Tolteca. Estandarización y biopolítica del cemento en la publicidad posrevolucionaria”, en: *Bitácora*, 2019, núm. 42, pp. 4-15; “Arte, industria y publicidad: la Tolteca 1931”, en: *Alquimia*, 2016, núm. 56, pp. 66-77. El presente texto se realizó durante una estancia en el programa de becas posdoctorales de la UNAM en el Instituto de Investigaciones Históricas, bajo la asesoría del Dr. Sergio Miranda Pacheco. Contacto: fabiola28ster@gmail.com



INTRODUCCIÓN

El 28 de febrero de 1895, cerca de 1 200 pasajeros abordaron el Ferrocarril Interoceánico en la ciudad de Amecameca, Estado de México, rumbo a la capital del país. Los viajeros regresaban del carnaval del Miércoles de Ceniza celebrado en el santuario del Señor del Sacromonte. La multitud era tal que las personas se atiborraron incluso en las plataformas del tren. Al llegar al tramo entre los pueblos de Tenango y Temamatla, cinco vagones saltaron de las vías y chocaron entre sí causando 105 muertes y 51 heridos.¹

Debido a la gravedad del accidente, buena parte de los periódicos capitalinos cubrieron la catástrofe; por esto el descarrilamiento de Temamatla se convirtió en uno de los primeros desastres de difusión masiva en México. Las imágenes sobre el siniestro enfatizaron las ondulaciones de las vías, ya que desde que comenzaron a correr las locomotoras en 1880, los usuarios señalaron que las curvas del trayecto eran muy peligrosas (véase imagen 1).² La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y la ferrocarrilera ignoraron las quejas por la premura de terminar el camino hasta Cuautla.

Además de la degradación topográfica y tecnológica, las escenas del desastre representaron campesinos, rancheros, niños, mujeres, militares, caballeros y sacerdotes entre los pasajeros (véase imagen 1). La cantidad y la diversidad de personajes se debió a que la extensión de líneas férreas durante el Porfiriato permitió que personas de diferentes estratos sociales pudieran viajar a través del país. En el caso específico de las peregrinaciones, las compañías de ferrocarriles redujeron los costos del pasaje durante las fiestas patronales, lo cual facilitó el traslado de visitantes e impulsó el turismo religioso. A su vez, dicha explotación turística siguió patrones de santuarios de Medio Oriente y Europa concernientes a la instalación de infraestructuras y al mejoramiento urbano a continuación expuestos, aunque en cada caso se presentaron complejidades particulares como el descarrilamiento de Temamatla en México.

El empresario inglés Thomas Cook abrió el primer tour a Tierra Santa en 1868. Para recibir a los visitantes, Palestina habilitó transportes, restaurantes, alojamientos, provisión de agua, cambio de moneda, venta de recuerdos y guías turísticas. El éxito de la ruta propició que otros países como Francia, España, Portugal e Italia implementaran sistemas similares en sus templos. Las investigaciones sobre los santuarios de Lourdes en los pirineos franceses, el Sagrado Corazón en París y Santiago de Compostela reportan que la Iglesia católica estimuló las peregrinaciones a fin de revitalizar la devoción religiosa a través de herramientas capitalistas; llámese el tren, la urbanización, la producción masiva y la prensa. Los esfuerzos del clero resultaron una respuesta ante la creciente secularización del siglo XIX.³ México no fue ajeno a dicha modernización; gracias a los acuerdos

¹ “Catástrofe en el Ferrocarril Interoceánico. La fiesta en Amecameca”, en: *El Nacional*, 2 de marzo de 1895, p. 2.

² “Revista semanal”, en: *La Voz de México*, 17 de octubre de 1880, p. 1.

³ Jonas, *France*, 2000, pp. 1-9. Kaufman, *Consuming*, 2005, pp. 1-15. Ramon, “Religión”, 2018, pp. 119-127.

Imagen 1. “El Desastre en Temamatla”



Fuente: *El Mundo Ilustrado*, 10 de marzo de 1893, pp. 4-5. Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada.

que los presidentes Benito Juárez y Porfirio Díaz establecieron con la Iglesia, la Villa de Guadalupe y el Sacromonte se consolidaron en los centros religiosos más importantes de la república a través de las rutas ferroviarias siguiendo el patrón de Lourdes.

La modernización religiosa supuso que las autoridades eclesiásticas constituyeran relaciones de poder con dirigentes municipales, empresarios y comerciantes para la explotación económica de las peregrinaciones a gran escala.⁴ De este modo, los centros de culto se transformaron en destinos de turismo masivo. Empero, la introducción de infraestructuras también tuvo bemoles. Por ejemplo, en Palestina se produjeron desacuerdos entre gobiernos nacionales y locales conectados por las vías de transporte, monopolios de empresas, corrupción de autoridades, insalubridad, policía deficiente y escasez de servicios.⁵

Como se observa en los estudios de caso, la modernización de las peregrinaciones cambió la geografía, la economía y las interacciones entre la Iglesia, el gobierno y la sociedad. Dichos fenómenos suscitados en torno al turismo religioso son propios del impacto que causan las infraestructuras. De acuerdo con la historia urbana, los equipamientos reconfiguran la morfología socioespacial del lugar donde se instalan. Las fallas tec-

nológicas son clave para comprender los efectos de las infraestructuras, ya que descubren los tipos de poder, las prácticas y los actores implicados en su planeación, construcción, administración y explotación.⁶

En México contamos con valiosas investigaciones sobre las transformaciones urbanas provocadas por el ánimo ferroviario del Porfirismo.⁷ Sin embargo, la modernización de las peregrinaciones no se ha considerado un tema como tal para comprender los fenómenos de las ciudades. El historiador Georg Leidenberger señaló que los caminos hacia la Villa de Guadalupe marcaron la expansión en la zona noreste de la capital.⁸ No obstante, su estudio no contempla que la propia Iglesia promovió el turismo religioso, el cual abarcó más infraestructuras que el ferrocarril, alianzas con actores públicos y privados, y otros templos como el santuario del Señor del Sacromonte en Amecameca. En este sentido, los numerosos viajeros que regresaban del carnaval involucrados en el descarrilamiento de Temamatla, las denuncias de quienes advirtieron los riesgos que la vía dejó en el camino, así como el señalamiento de culpabilidad por el siniestro hacia la

⁴ Kaufman, *Consuming*, 2005, pp. 16-32.

⁵ Green, “Haji”, 2015, pp. 193-226.

⁶ Harvey, Jensen y Morita, “Introduction”, 2017, pp. 1-22.

⁷ Tirado, *Efectos*, 1997; Miranda, *Tacubaya*, 2007; Reyes, *Ferrocarril*, 2021.

⁸ Leidenberger, “Peregrinación”, 2013.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y la operadora del Interoceánico dejan ver que los trenes se conectaron con el impulso del comercio espiritual a nivel nacional, produciendo tanto cambios socioespaciales como roces entre autoridades, empresarios y usuarios. Por tanto, el turismo religioso ofrece otras aristas para conocer el impacto de las vías férreas en contextos urbanos y rurales.

El objetivo de este trabajo es analizar los efectos urbanos del Ferrocarril Interoceánico y la modernización del Sacromonte en Amecameca de 1880 a 1900; dicho periodo comprende el inicio de operaciones del tren y las consecuencias del siniestro de Temamatla. El análisis abarca tres temas: las relaciones de poder entre el gobierno, el clero y los terratenientes que impulsaron las peregrinaciones; la infraestructura construida para el turismo; y los cambios socioespaciales evidentes en el carnaval del miércoles de ceniza.

PODER

“¡Vamos al Sacromonte!, ¡a Amecameca!”⁹ Ésta era la exclamación de los capitalinos decimonónicos, quienes con entusiasmo se alistaban para el carnaval de Semana Santa que anualmente se celebraba en el poblado del Estado de México localizado en las faldas del Popocatepetl. En 1882, el escritor Manuel Rivera Cambas reseñó:

En cierta época del año [...] se desborda la multitud hacia aquel Santuario que ya hoy ha venido a ser pueblo de los alrededores de México y por cierto el más pintoresco. En dos horas a lo más, después de pasar los pueblos de los Reyes, Ayotla, Santa Marta, y de dejar a Chalco a la derecha [...], se salvan los pueblos de Temamatla y Tenango del Aire y se detiene el tren en la pintoresca aldea [...].¹⁰

El trayecto descrito corresponde a la ruta del Ferrocarril de Morelos inaugurado en 1880, cuyas vías salían de la estación de San Lázaro en la Ciudad de México con destino a Cuautla, Morelos, pasando por las estaciones de los Reyes, Ayotla, Santa Bárbara, La Compañía, Temamatla, Tenango del Aire

y Amecameca en el Estado de México. Durante sus primeros años, el Ferrocarril de Morelos cambió varias veces de razón social hasta formar parte del Ferrocarril Interoceánico.

El proyecto de construir una ruta interoceánica surgió a mediados del siglo XIX, a fin de conectar los puertos de Acapulco y Veracruz para establecer comercio con Asia y Europa. El empresario Antonio Escandón obtuvo la primera concesión del Interoceánico Veracruz Acapulco en 1857. Después, en 1878, el secretario de Fomento Carlos Pacheco autorizó al gobierno del estado de Morelos construir un ferrocarril para ligar las ciudades de México, Cuautla y Cuernavaca, pudiendo prolongarse hasta la orilla del río Amacuzac. El tramo se denominó Ferrocarril de Morelos. En 1885, el camino pasó a manos de la Empresa del Ferrocarril Interoceánico de Acapulco Veracruz. Finalmente, en 1888, el representante de la operadora Delfín Sánchez vendió a inversionistas británicos vías en el Estado México, Morelos, Puebla y Veracruz con el nombre de Ferrocarril Interoceánico de México (véase mapa 1).¹¹

Las estaciones mexiquenses fortalecieron la economía de la región de Chalco-Amecameca dada la cercanía con la capital. Entre 1870 y 1900, la zona tuvo un auge económico gracias a la apertura del Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Central y el Ferrocarril Interoceánico. Las rutas beneficiaron a las haciendas de azúcar, miel y aguardiente, llevando sus productos a la Ciudad de México, Veracruz y Acapulco. Sin embargo, los nuevos mercados crearon competencia entre las empresas de transporte, misma que llevó a la diversificación económica.¹²

Además de conectar zonas comerciales, los ramales persiguieron aumentar circuitos de intercambio, crear mercados internos e impulsar nuevos puntos de desarrollo. El turismo religioso formó parte de dicha diversificación. Desde 1872, el Ferrocarril Mexicano con motivo de la fiesta de la Santísima Madre de Ocotlán puso en operación trenes de recreo entre Puebla, Panzacola y Santa Ana. En julio del mismo año, la empresa dio descuentos en viajes de México a Otumba para la celebración del Divino Preso de San Juan Teotihuacán. Hacia 1890, las ferro-

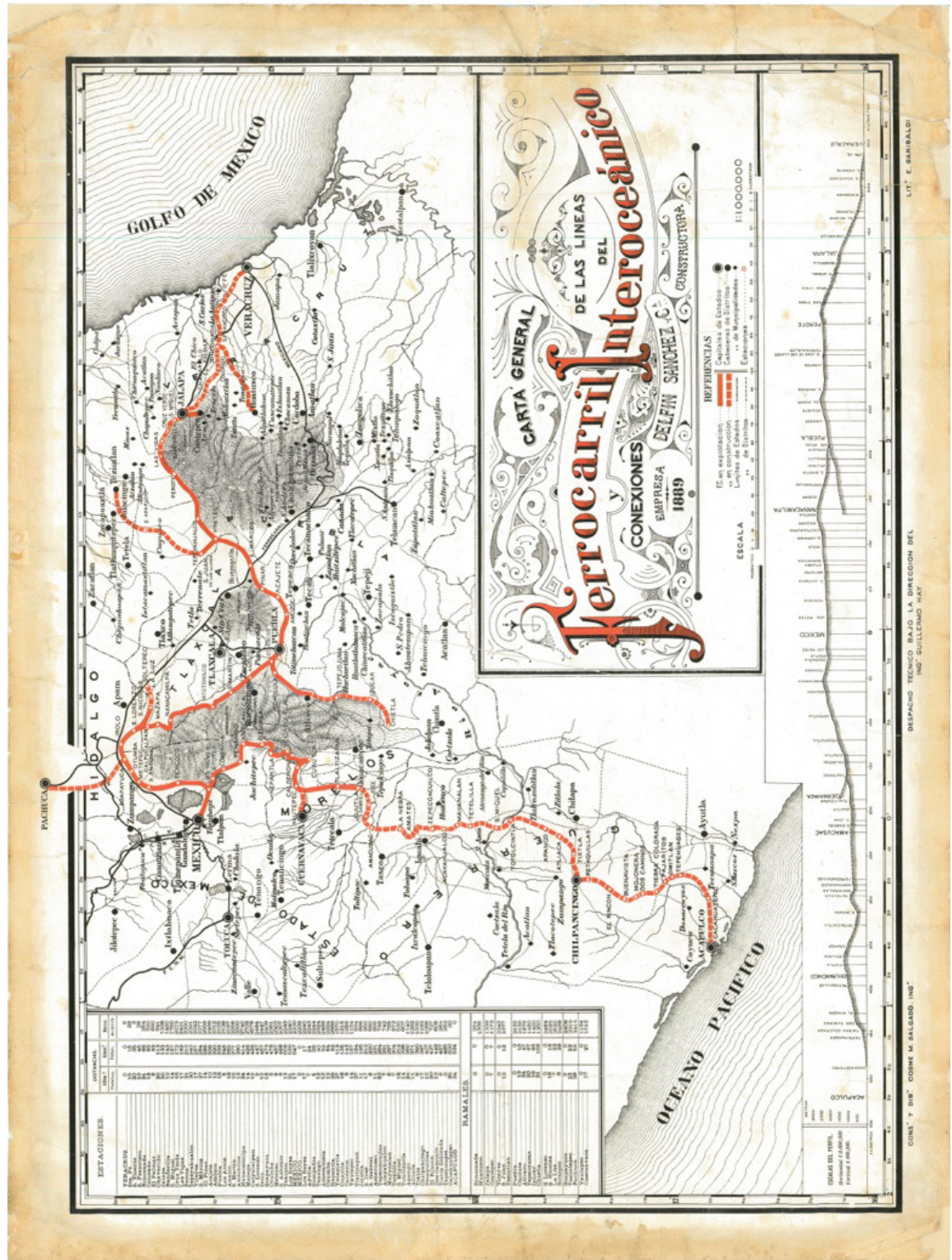
⁹ Rivera, *México*, 1882, p. 484.

¹⁰ Rivera, *México*, 1882, p. 484.

¹¹ Tirado, *Efectos*, 1997, pp. 1-16.

¹² Anaya, *Rebelión*, 1996, p. 189; Kunzt, “Ferrocarriles”, 1996, pp. 99-165.

Mapa 1. Carta general de las líneas del Ferrocarril Interoceánico y conexiones, 1889



Fuente: Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, Puebla.

viarias ya competían para aumentar el número de pasajeros y destinos donde los turistas podían pasar la Semana Santa.¹³ Amecameca participó de este escenario. A partir de 1880, el Ferrocarril de Morelos en atención a las muchas familias que deseaban viajar a las fiestas del Sacromonte ofreció salidas a precios reducidos en horarios adicionales a la corrida regular. El boleto costó 1 peso en primera clase, 62 centavos en segunda y 37 centavos en tercera.¹⁴

De acuerdo con el historiador Alejandro Semo, el ferrocarril en México inició la industria del turismo. Las compañías ferrocarrileras impulsaron el sector mediante folletos, anuncios de periódicos y descuentos; además, se asociaron con operadores de hoteles, ferias comerciales y grandes actos religiosos.¹⁵ Desde la perspectiva de la historia urbana, se puede decir que tales conexiones conformaron redes de poder encaminadas a urbanizar poblados como Amecameca para su explotación turística.

En este trabajo, el poder se entiende como un conjunto de prácticas mediante las cuales grupos dominantes en lo burocrático, militar, empresarial o religioso congregados alrededor del Estado dirigen el manejo de infraestructuras que modifican la vida y la estructura urbana. Es decir, los acuerdos entre dichos actores conforman complejos circuitos materiales, los cuales reconfiguran las formas de interacción social, política, económica, cultural, física y ecológica de los asentamientos.¹⁶ Por medio de este acercamiento, en los siguientes párrafos se observa que la transformación del Sacromonte en un centro de turismo masivo fue posible mediante la interrelación entre varias instancias de poder: la diversificación recreativa del Ferrocarril Interoceánico, la conciliación entre el Estado y la Iglesia, los intereses estatales y municipales en la captación de inversión a través del turismo, así como la reinención de la peregrinación a la luz de dinámicas propias de la economía capitalista como intervenciones urbanas y la difusión de las fiestas en medios impresos.

Fray Fortino Hipólito Vera, cura vicario de Amecameca, reseñó que desde que el Ferrocarril

de Morelos dispuso trenes de recreo, el carnaval del Miércoles de Ceniza presentó un nuevo espectáculo favorecido por los adelantos del siglo. Antes, los peregrinos, en su mayoría indígenas de la región, llegaban al santuario a pie y cabalgando por los caminos de Puebla, Tlalmanalco, Ayapango y Morelos, pero a partir de 1880 los vagones transportaron a la romería a jóvenes, niños, ancianos, ignorantes, sabios, ricos, pobres, mexicanos y extranjeros. En 1886, el público ascendió a más de 50,000 visitantes, todos seducidos por la belleza de los volcanes, la arquitectura del templo, la solemnidad de los ritos y el deleite de los espectáculos.¹⁷ La aclamación del camino de hierro en el discurso de Vera denota la complicidad entre la parroquia y la línea en la promoción de las devociones locales. Esto también se constata en la segunda carta pastoral de Vera, donde se dice que él mismo arregló descuentos con la compañía y mandó a que se repartieran volantes con el itinerario del Ferrocarril Interoceánico entre Amecameca y la capital,¹⁸ fomentando tanto las peregrinaciones a la Villa de Guadalupe como al Sacromonte.

Cabe resaltar que desde tiempos prehispánicos Amecameca tuvo relevancia política, económica y religiosa por su ubicación geográfica. La región se localiza entre los volcanes Popocatepetl e Iztaccíhuatl, entre la Sierra nevada y la Sierra del Ajusco, formando un camino natural hacia las tierras calientes y el Golfo de México. Durante la Colonia, Amecameca se consolidó en un enclave comercial donde hacían escala viajeros y mercaderes. En lo religioso, el cerro del Amaqueme, hoy Sacromonte, constituyó un centro ceremonial chalca, por ello fue un punto relevante de la evangelización virreinal. La historia más antigua cuenta que la imagen del Santo Entierro se le apareció a fray Martín de Valencia, mientras rezaba en una cueva del monte, y éste inició el culto al Santo Entierro (véase imágenes 2 y 3).¹⁹ En la celebración, los feligreses visitan al Cristo el Miércoles de Ceniza. Después una procesión lleva la escultura a la iglesia de la Asunción en la plaza central del pueblo.

¹³ Semo, *Ferrocarril*, 2019, pp. 153-172.

¹⁴ "Ferrocarril de Morelos", en: *La Voz de México*, 25 de mayo de 1880, p. 3.

¹⁵ Semo, *Ferrocarril*, 2019, p. 153.

¹⁶ Joyce y Bennett, "Material", 2010, pp.18-24.

¹⁷ Vera, "El Sacro Monte", en: *Almanaque de El Tiempo. Diario católico de México*, 1887, p. 73.

¹⁸ Fortino Hipólito Vera, *Segunda Carta Pastoral*, Cuernavaca, 12 de noviembre de 1894. Citado en López, *Sermones*, 1957, p. 63.

¹⁹ López, *Amecameca*, 1999, pp. 9-11.

Imagen 2. Iglesia de Amecameca, sepulcro, ca. 1900



Fuente: Secretaría de Cultura-INAH-SINAFI. f.n.-Mex. Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Imagen 3. Alfred Briquet, Capilla del Sacromonte, 1880



Fuente: Secretaría de Cultura-INA-SINAFI. f.n.- Mex. Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia. Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Hacia el siglo XIX circuló otra versión sobre el origen del Cristo. Según la historia, unos arrieros, mientras repartían imágenes, perdieron una mula que cargaba el Santo Entierro. Al poco tiempo encontraron al animal en la cueva donde oraba fray Martín de Valencia. La interpretación de este hecho fue que el Señor del Sacromonte había elegido quedarse en ese lugar. Se debe subrayar que en ninguna fuente virreinal hay referencias sobre dicha leyenda.

Por tanto, los expertos consideran que se trata de una construcción del siglo XIX.²⁰ Esta investigación comparte que el relato pudo ser una creación decimonónica al igual que la masificación de las peregrinaciones, y ambas pertenecieron a la campaña católica que se explica en los dos párrafos siguientes dirigida a reintegrar a los fieles que se dispersaron como consecuencia de la disolución de comunidades cristianas tras la nacionalización de los bienes eclesiásticos estipulada en las Leyes de Reforma.²¹

A nivel mundial, el catolicismo se debilitó como consecuencia del liberalismo y la secularización de los estados modernos. Entonces, los papas Pío IX (1846-1877) y León XIII (1878-1903) se propusieron recuperar feligreses a través de oraciones públicas, peregrinaciones y la revaloración de imágenes de culto popular, en especial de la Virgen María. La Iglesia en México atravesó una situación semejante debido al movimiento reformista. Sin embargo, desde el mandato de Benito Juárez se inició una relación cordial entre el Estado y el clero para fortalecer la aceptación de Juárez entre la comunidad religiosa. Estas buenas relaciones se suspendieron durante el periodo de Sebastián Lerdo de Tejada y se reanudaron en los gobiernos de Porfirio Díaz y Manuel González.²²

Los acuerdos entre la Iglesia y el Estado concernieron de manera directa al Sacromonte. En 1871, Benito Juárez concedió amnistía al arzobispo de México, Pelagio Antonio Labastida y Dávalos exiliado en Roma. A su regreso, Labastida se concentró en modernizar la administración de la arquidiócesis, conciliar a los párrocos con las disposiciones liberales y reforzar la doctrina cristiana.²³ En 1872, nombró a Fortino Hipólito Vera cura vicario foráneo de Amecameca, quien realizó estudios de la población en donde reconoció el arraigo a las creencias locales en vírgenes, cristos y santos. El párroco aprovechó estos conocimientos en la planeación de estrategias para atraer fieles. Así, Vera reactivó la memoria del Señor del Sacromonte; en principio, recopiló los escritos sobre la imagen desde el siglo XVI al siglo

²⁰ García, *Cueva*, 2008, pp. 23, 60.

²¹ Vera, *Itinerario*, 1880, pp. ix-x.

²² Leyva, *Reapropiación*, 2019, pp. 2-10.

²³ García, *Poder*, 2010, pp. 1453-1462.

xix;²⁴ y propuso estimular las procesiones por medio del ferrocarril.²⁵

La idea de amplificar las peregrinaciones seguramente tuvo el beneplácito de los empresarios del Interoceánico, así como de los gobiernos federal y municipal, quienes planeaban atraer inversión y turismo. Se debe tener presente que hacendados de Morelos como Manuel Cortina y Delfín Sánchez formaron la junta directiva del ferrocarril en coalición con el secretario de Fomento Carlos Pacheco; éste sirvió de intermediario para agilizar las operaciones de la vía. Durante su gestión, Carlos Pacheco favoreció los consorcios ferroviarios extranjeros a fin de vincular al país con el mercado mundial. Éste fue el objetivo para vender la línea a inversionistas británicos. El superintendente del Interoceánico, Delfín Sánchez, ejecutó dicha política por sus buenas relaciones con el círculo cercano de su suegro Benito Juárez, el presidente Porfirio Díaz y con los hacendados morelenses.²⁶

Puede pensarse que los accionistas del Interoceánico también tuvieron contacto con Fortino Hipólito Vera, ya que el fraile, además de que acordó viajes con descuentos, como se dijo, fue una figura relevante en Morelos desde que el arzobispo Labastida le ordenó realizar los estudios de la población, y en 1891 tomó el cargo de obispo de Cuernavaca.²⁷ En este contexto, el Sacromonte resultaba un atractivo para captar turistas americanos y europeos conforme a los deseos de la junta del Interoceánico y del secretario de Fomento. Desafortunadamente, la parroquia de la Asunción en Amecameca ya no cuenta con archivo histórico para conocer las relaciones de Vera.²⁸

Por otra parte, también se debe resaltar que durante el porfiriato la federación de manera directa promovió el turismo, pues se consideró una de las maneras más eficaces para lograr que los manufactureros y los comerciantes del extranjero conocieran México. Incluso Matías Romero, secretario de Gobernación y después embajador de México en Washington, exhortó a hosteleros, fondistas, due-

ños de transportes y a los ayuntamientos a implementar todos los medios necesarios a modo de hacer cómoda la permanencia de los viajeros.²⁹

Los libros de tesorería de Amecameca y las guías turísticas donde se promocionó el Sacromonte documentaron que las autoridades municipales y federales respaldaron el turismo religioso. Las fiestas del Miércoles de Ceniza se registraron con regularidad en los cuadernos de ingresos desde 1872 hasta 1897, con el nombre de plazas extraordinarias del carnaval, y correspondía a la cuota cobrada a los comerciantes que llegaban a la feria. Por lo regular, febrero o marzo, cuando se hacía la romería, eran los meses de mayor recaudación del año. En 1881 se manifestó un alza, ya que gracias a la apertura del Interoceánico arribaron más vendedores (véase gráfica 1).

Asimismo, el vínculo entre las autoridades federales, locales y religiosas quedó asentado en las guías de viaje. Por ejemplo, la obra del estadounidense Thomas Janvier agradeció la ayuda de Fortino Hipólito Vera, Pelagio Antonio de Labastida y Dávalos, arzobispo de México, y el general Carlos Pacheco, secretario de Obras Públicas. Al interior, también se mencionó a Juan Noriega Mijares, quien perteneció a una de las principales familias de comerciantes de Amecameca.³⁰ El historiador Chris Otter señala que las infraestructuras son ensambles sociales y tecnológicos que reúnen diferentes tipos de relaciones materiales de poder.³¹ En este sentido, la intersección entre el Interoceánico y el Sacromonte articuló un ensamble sociotécnico, pues varios de los personajes citados contribuyeron con el desarrollo de la infraestructura turística y usos socioespaciales consecuentes.

Las relaciones entre los intereses federales, empresariales, municipales y eclesiásticos, a su vez, dan pauta para matizar los procesos de extensión de las líneas férreas. Si bien, la prolongación de kilómetros de vías realizada hacia finales del Porfiriato hizo posible que los pobladores pudieran trasladarse a lugares cada vez más lejanos, el caso de Amecameca apunta que el ferrocarril influyó de manera particular en la

²⁴ Vera, *Santuario*, 1888.

²⁵ Leyva, *Reapropiación*, 2019, pp. 32, 74-76.

²⁶ Crespo, "Sistema", 2018, pp. 543-554.

²⁷ Leyva, *Reapropiación*, 2019, pp. 4, 30.

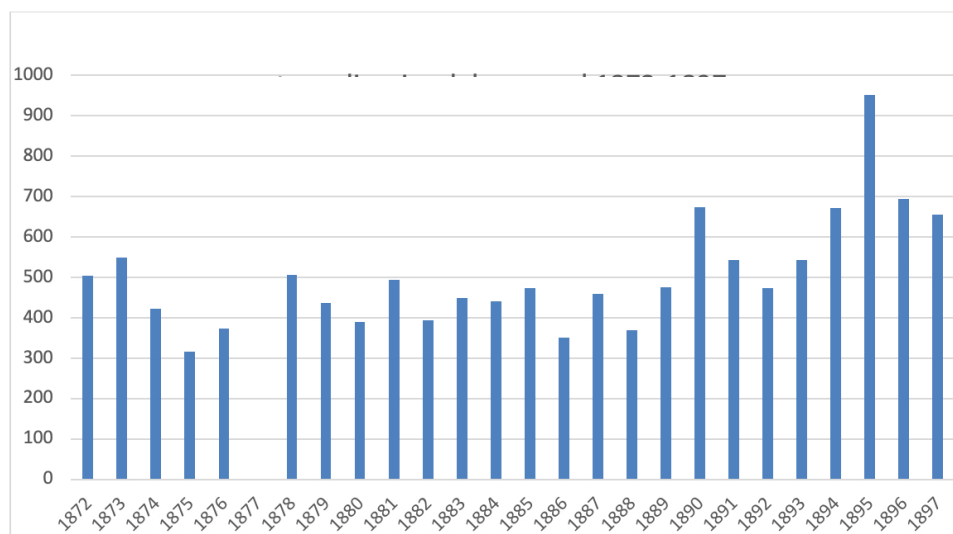
²⁸ Comunicación telefónica con Esteban Flores, párroco de la Iglesia de la Asunción en Amecameca, el 8 de febrero de 2022.

²⁹ Semo, *Ferrocarril*, 2019, pp. 173-174.

³⁰ Janvier, *Mexican*, 1890, pp. iv, 85.

³¹ Otter, "Locatting", 2010, pp. 70-71.

Gráfica 1. Ingresos de la municipalidad de Amecameca por plazas extraordinarias del carnaval, 1872-1897



Fuente: Elaboración propia. Archivo Histórico Municipal de Amecameca (AHMA). Fondo Independiente. Tesorería. Varios expedientes.

Imagen 4. Amecameca and Iztaccihuatl, ca., 1900



Al centro de la imagen se localiza la iglesia de la Asunción y en el borde del poblado se ubica la vía del Ferrocarril Interoceánico. Fuente: Secretaría de Cultura-INA-SINAFI, f.n.- Mex. Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

vida y en las actividades del poblado.³² La historiadora Gloria Tirado ya ha señalado que la historiografía ha puesto poca atención a las negociaciones locales que implicó la construcción de ramales. En su estudio sobre el impacto social del Ferrocarril Interoceánico en Puebla, asienta que esta línea no fue un proyecto uniforme para conectar Acapulco, México y Veracruz, sino más bien se trató de un proceso accidentado, por tramos, y que también dependió de la pugna entre intereses locales.³³ En este orden de ideas, la promoción turística del Sacromonte y de Amecameca muestra otra faceta del Ferrocarril Interoceánico, particular del Estado de México. El hallazgo de fuentes documentales sobre la vinculación de las autoridades eclesiásticas con el ferrocarril demuestra la intención de este actor por aumentar la afluencia de feligreses, misma que al mismo tiempo benefició a la ciudad con mejoras urbanas, como se estudia en el siguiente apartado.

INFRAESTRUCTURA

Después de la conquista española, Amecameca se organizó a partir de una traza ortogonal. La plaza principal, la parroquia de la Asunción y los edificios importantes ocuparon el cuadro central. En 1880, el Ferrocarril Interoceánico se situó entre el centro y el Sacromonte en los límites del poblado; sus instalaciones contaron con una estación de carga y pasajeros (véase imagen 4). En ese tiempo, fray Fortino Hipólito Vera también realizó importantes obras arquitectónicas, urbanas y culturales semejantes a las realizadas en el santuario de Lourdes.

Como parte de la nueva doctrina social católica impulsada por Pío IX, Francia consolidó uno de los principales modelos de devoción a la Virgen María en Lourdes. Los orígenes del templo se remontan a 1858, cuando la campesina Bernadette presenció diecisiete apariciones de la virgen en la gruta de Massabielle. De manera inusual, las autoridades eclesiásticas rápidamente aprobaron las apariciones, y en un periodo de diez años los padres agustinianos hicieron de Lourdes una atracción turística. De 1864 a 1867 construyeron una basílica para institu-

cionalizar el culto; la compañía de Ferrocarriles de Midi extendió un ramal a Lourdes y acordó con los sacerdotes ofrecer descuentos. El obispo del santuario trabajó de la mano con las autoridades municipales para demoler barrios viejos, construir calles, instalar electricidad y trazar bulevares que condujeran al santuario; en el camino también se abrieron hoteles, restaurantes y tiendas de recuerdos. Además, los clérigos abrieron una imprenta donde se produjeron panfletos y postales para promocionar las peregrinaciones al santuario.³⁴

En Amecameca, Fortino Hipólito Vera hizo lo propio. El vicario reparó la parroquia de la Asunción, empedró la calzada de ascenso al Sacromonte para la comodidad de las familias que visitaban el templo, amplió la casa de ejercicios, compró toda la ornamentación necesaria para las grandes solemnidades, donó el reloj de la ciudad y fundó una escuela de artes y oficios donde educó por veinte años a eclesiásticos, ingenieros y tipógrafos.³⁵ Los trabajos tuvieron por objetivo convertir al Sacromonte en el segundo santuario más importante de la república, después de la Villa de Guadalupe. Vera también abrió la Imprenta del Colegio Católico, donde publicó obras como *Itinerario parroquial del Arzobispado de México*, *Santuario del Sacromonte* y *Tesoro Guadalupano*, texto en defensa de la aparición de la virgen de Guadalupe, así como oraciones para los peregrinos.

De manera paralela a las reformas, en las instalaciones parroquiales sucedieron otras transformaciones urbanas claramente destinadas al turismo, como la apertura del Gran Hotel y restaurante francés del Ferrocarril de Morelos. El establecimiento se situó al pie del Sacromonte, ofreció cómodas habitaciones con miradores a los volcanes y un restaurante servido con elegancia, limpieza, y abundante surtido de vinos extranjeros.³⁶ Como parte de la modernización urbana, el municipio acató el código sanitario expedido por el gobierno del Estado de México en 1887, el cual exigía aseo estricto en

³⁴ Kaufman, *Consuming*, 2005, pp.2-3, 21-32.

³⁵ "Datos biográficos", en: *La Voz de México*, 29 de julio de 1894, p. 2.

³⁶ "Gran Hotel y restaurant francés del ferrocarril de Morelos en Amecameca de Juárez", en: *Le Trait d'Union*, 24 de febrero de 1881, p. 3.

³² Agradezco a los dictaminadores por esta observación.

³³ Tirado, *Efectos*, 1997.

comercios, fondas y restaurantes.³⁷ Por su parte, la gran tienda la Flor de Amecameca del señor Francisco Noriega, localizada en el lado norte de la plaza, proporcionó equipo para los alpinistas que escalaban el Popocatepetl y provisiones a los peregrinos.³⁸

Cabe destacar que las infraestructuras proliferaron, sobre todo después del descarrilamiento de Temamatla para persuadir a los viajeros temerosos de otro accidente. En 1895, el carnaval tuvo la mayor recaudación debido a que el Sacromonte se unió al festejo de la coronación de la Virgen de Guadalupe, recibiendo peregrinaciones procedentes del Tepeyac, como se detalla más adelante. Pero según se observa en la tabla de ingresos municipales, en 1896 las cuotas de la romería cayeron (véase gráfica 1). Para recobrar la confianza de los visitantes, en 1897 los munícipes se propusieron empedrar las calles del barrio del Rosario en el centro, porque en tiempo de lluvias se convertían en fétidos pantanos; apoyar a los dueños de carruajes con sus gastos, ya que su servicio era de utilidad pública; canalizar las materias fecales de la cárcel municipal, pues pasaban por la estación del Interoceánico perfumando trenes y pasajeros.³⁹

En 1898, el Ayuntamiento de Amecameca conformó la junta de mejoras materiales para la ejecución de las obras. Los principales industriales y comerciantes de la ciudad integraron el grupo. Entre ellos, Francisco Noriega, propietario del molino de Tomacoco y del almacén la Flor de Amecameca, Ventura Ayxala, hacendado de Atlapango, Jesús María Rojas, dueño de la Gran Fábrica de Aguardiente y Juan Vidal, administrador del Hotel Americano. Además, los mismos nombres aparecieron en las listas de donaciones para las obras públicas.⁴⁰ Los terratenientes fomentaron la instalación de infraestructura en beneficio de sus negocios, y porque se consideró que el turismo atraería inversionistas. La junta reparó vías públicas, ornamentó edificios, me-

joró el alumbrado público y reformó la policía. Estos trabajos se concentraron en el centro y las calles comerciales. Asimismo, se planeaba que una comisión visitara al general José Vicente Villada, gobernador del Estado de México, con el fin de suprimir las cuotas impuestas a los vendedores que acudían a la feria y, de este modo, recobrar la concurrencia y el buen nombre del carnaval.⁴¹

Finalmente, el periódico *La Voz de México* informó que el Ayuntamiento levantó un quiosco en la alameda, reformó las bancas de la plaza, mientras el Interoceánico abrió un salón de espera en la estación. En opinión del diario, estas reformas eran necesarias porque muchos americanos iban a las excursiones al Sacromonte.⁴² En 1882, el arqueólogo Désiré de Charnay observó que el aire de Amecameca era fresco, incluso en verano, y por esta razón se había convertido en el centro vacacional favorito de los ricos, ávidos de escapar del calor excesivo de la Ciudad de México.⁴³ Gracias a los descuentos del Ferrocarril Interoceánico y a las mejoras materiales es patente que los paseos al poblado dejaron de ser exclusivos de la clase acomodada, al igual que las peregrinaciones, las cuales se volvieron accesibles para un público masivo. Es así como durante el periodo de modernización del Sacromonte, entre 1880 y 1900 aproximadamente, Amecameca adquirió infraestructuras y servicios para distintos gustos y presupuestos: pulquerías, puestos de moles y enchiladas, fondas y hoteles de diversas categorías.⁴⁴

Alejandro Semo señala que el turismo en las pequeñas ciudades persiguió atraer a las clases medias y altas de Estados Unidos y México, por ello el consumo se asoció con las infraestructuras establecidas como hoteles, restaurantes, espacios naturales de esparcimiento, templos religiosos, lugares históricos o baños curativos que se pudieran disfrutar en estancias cortas, es decir, la infraestructura ayudó a vender una experiencia.⁴⁵ La explotación turística de Amecameca también dependió de las mejoras materiales para comercializar tanto las excursiones

³⁷ Archivo Histórico Municipal de Amecameca (en adelante AHMA), f. Independiente, s. Gobernación, decreto, vol. 6, exp. 28, 1890, f. s/n.

³⁸ Conkling, *Appleton's*, 1891, p. 300.

³⁹ "Amecameca", en: *El Popular*, 12 de enero de 1897, p. 1.

⁴⁰ AHMA, f. Independiente, s. Jefatura política, junta de mejoras materiales, actas, vol. 7, exp. 7, 1898, f. 1-10; AHMA, f. Independiente, s. Tesorería, obras materiales, donativos, vol. 12, exp. 5, 1899, f. 25.

⁴¹ "El nuevo Ayuntamiento y las ferias de Amecameca de Juárez", en: *El Popular*, 30 de enero de 1898, s/p.

⁴² "Mejoras en Amecameca", en: *La Voz de México*, 7 de septiembre de 1899, p. 2.

⁴³ Charnay, *Ancient*, 1887, p. 159.

⁴⁴ Rivera, *México*, 1882, p. 486.

⁴⁵ Semo, *Ferrocarril*, 2019, pp. 162-164.

al Popocatepetl como las peregrinaciones al Sacromonte. Aquí cabe resaltar que los medios impresos tuvieron una función fundamental como artefacto cultural útil en la creación y promoción de experiencias turísticas.

Los medios impresos se consideran acompañantes de la infraestructura toda vez que por medio de sus textos e imágenes construyen la forma de percibir los equipamientos urbanos en lo estético, social e incluso político, alimentando la expectativa de participar de la ambientación producida por las infraestructuras.⁴⁶ En la difusión del Sacromonte, la prensa y las guías turísticas constituyeron los medios de divulgación principales. A través de noticias y crónicas se difundieron los valores pastorales, las actividades religiosas, las excursiones del Ferrocarril Interoceánico y las tarifas especiales durante las festividades. La red de periódicos tuvo alcance nacional e internacional. Las peregrinaciones al Sacromonte circularon en los diarios católicos *La Voz de México*, *El Tiempo*, *El Amigo de la Verdad*, *El Siglo XIX*, periódicos moderados como *El Nacional*, *El Monitor Republicano*, *El Demócrata* y *La Partía*, y también en los impresos *The Two Republics* y *Le Trait d'Union*.

Si bien, la prensa proporcionó información práctica sobre los viajes, las guías enseñaron a los turistas a apreciar el paisaje, la religiosidad, la infraestructura y las actividades recreativas de Amecameca. Los textos indicaban los pormenores en cada estación del tren. Al llegar al poblado se sugería tomar la excursión a los volcanes organizada por el general Sánchez Ochoa, adquirir equipo y provisiones en la gran tienda la Flor de Amecameca del señor Francisco Noriega, hospedarse en el Hotel Ferrocarril al lado de la estación y, por supuesto, no perderse la representación de la pasión en el Sacromonte.⁴⁷

De manera más puntual, las guías de viaje describieron las renovaciones urbanas a modo de crear la impresión del Santuario como un lugar cómodo, accesible y atractivo; por ejemplo, en la obra de Thomas Janvier se dice:

Con el fin de proveer la procesión anual, se ha hecho

una calzada de piedra en la ladera, en el curso de la cual se encuentra una pequeña capilla y las catorce estaciones de la cruz. [...] El santuario propiamente dicho es un edificio octogonal de erección reciente donde está la cueva de la camarina. [...]. Desde la terraza se aprecia la gran vista de los volcanes.⁴⁸

En el párrafo se entiende que las reformas urbano-arquitectónicas sumaron valor estético a la visita del Sacromonte. Por su parte, las descripciones de los actos religiosos adoptaron el dramatismo empleado en la propaganda de Lourdes, la cual exaltaba la devoción de los peregrinos.⁴⁹ El poeta Rubén Darío reseñó una procesión francesa en *La Voz de México*:

Hombres de todas las lenguas y países van a buscar la salvación, la vida a la fuente ya legendaria. [...] Es un cuadro triste pero confortante. Las madres llevan sus niños en los brazos, la paralítica, limpia de vestidos, pálida de tez es conducida en su silla de manos; enfermos hay que creerías se han salido de una sepultura; muchos pómulos rosados en rostros flacos; aquí, allá, los brillantes y hermosos ojos de la implacable Tisis. Se oye a veces un extraño repiqueteo sobre el suelo: son los cojos que llegan apoyándose en muletas. Madre, dulce, los recibe la virgen Blanca.⁵⁰

Las guías sobre el Sacromonte emularon el desgarramiento de los peregrinos de Lourdes. En 1895, Reau Campell escribió:

Esta es la gran fiesta del año en Amecameca. Los peregrinos vienen de todas partes del país para ver lo que llamamos la representación de la Pasión [...]. La escenificación de la Crucifixión, por actores indígenas es curiosamente interesante y cuando, después del anochecer del Viernes Santo, la imagen emprende su regreso, una gran multitud con antorchas sigue los escalones de piedra de la calzada, algunos de los más devotos se arrastran de rodillas por la áspera ladera, una escena maravillosamente extraña y en conjunto indescriptible [...].⁵¹

⁴⁶ Larkin, "Politics", 2013, pp. 335-339.

⁴⁷ Janvier, *Mexican*, 1890, pp. 479-485; Conkling, *Appleton's*, 1891, pp. 299-303.

⁴⁸ Janvier, *Mexican*, 1890, p. 483. Traducción del autor.

⁴⁹ Kaufman, *Consuming*, 2005, pp. 17-18.

⁵⁰ Darío, "Diorama", en: *La Voz de México*, 29 de julio de 1894, p. 2.

⁵¹ Campbell, *Campbell's*, 1895, pp. 93-94. Traducción del autor.

Imagen 5. Publicidad del Ferrocarril Interoceánico de México

Ferrocarril INTEROCEANICO DE MEXICO
(ACAPULCO A VERACRUZ) LIMITADO
Línea Principal

A perspectiva del camino es grandiosa en extremo: constantemente se tienen ante la vista entre México y Puebla los históricos volcanes del **POPOCATEPETL**, el **PICO DE ORIZABA** y el **COFRE DE PEROTE**; son también objeto de interés al descender hacia Jalapa, y entre esta pintoresca ciudad y el **PUERTO DE VERACRUZ**, la exuberante vegetación tropical y los hermosos ríos de **SAN JUAN** y la **ANTIGUA**, ofrecen al viajero un panorama que varía constantemente, y no excedido por ningún otro en belleza. El **GRAN HOTEL** en Jalapa es notable en toda la República por sus comodidades, habiéndose gastado en establecerlo cerca de \$ 200,000. Los viajeros que desembarquen en Veracruz, y que no deseen pasar la noche en el puerto, pueden tomar el tren que sale a la 1.30 p. m., llegando a la fresca y agradable población de Jalapa, situada en medio de las montañas, a las 6.28 p. m.

División de Morelos

Difícil sería expresar los hermosos paisajes de esta división, mas debe hacerse mención especial de la población de **AMECAMECA**, situada al pie de los grandes volcanes del **POPOCATEPETL** y **IZTACCIHUATL**. A la derecha de la Estación se encuentra el **SACROMONTE**, una hermosa colina sembrada de pinos, y famosa en la historia de la Iglesia; pues allí se hacen numerosas peregrinaciones anualmente. Bajando de Amecameca se llega a **CHIAUTLA**, pintoresca población situada a una altura de 4,000 pies sobre el nivel del mar, en una región semitropical y de una fertilidad asombrosa. Posee un clima sin rival y unos **BAÑOS MEDICINALES**, cuyas cualidades son altamente recomendadas por la Facultad de medicina para todos aquellos que padecen reumatismo, y en esta población se encuentran los hoteles de San Diego y Morelos que pertenecen a franceses experimentados, y donde el público viajero puede tener todo género de comodidades. Más adelante está **YAJÉ**, una población muy interesante, situada en medio de plantaciones de caña de azúcar. **YAJÉ** y **TALIZAPAN** y otras poblaciones del trayecto son también lugares que vale la pena visitar.

La comodidad y elegancia de los coches de pasajeros, hace que los viajeros más exigentes puedan tener todo el confort que en de desearse, y si a esto se agrega que en toda la línea no existe la molestia del polvo, se comprenderá por qué la mayor parte del público prefiere viajar por el Interoceánico.

PRECIOS REDONDOS

México a Veracruz...	\$ 20.00	bueno por 30 días.	México a Texcoco...	\$ 1.50	bueno por 7 días.
Jalapa.....	12.00	15	Amecameca...	2.00	7
Puebla.....	4.00	15	Cuautla.....	5.00	15
Puebla a Jalapa.....	8.00	15	Oaxaca.....	20.50	30

Para mayores informes, diríjase a las Oficinas del Ferrocarril, en la
CALLE DE GANTE NUM. 14, O A LA ESTACION DE SAN LAZARO

Fuente: *Almanaque El Tiempo*, 1896. Hemeroteca Nacional de México.

La promoción del Sacromonte no sólo replicó el discurso de Lourdes en textos piadosos como el anterior; también reprodujo esquemas visuales similares a los empleados en la difusión del templo francés. Estas imágenes crearon una forma turística de ver el santuario asociándolo con los pirineos y la espiritualidad de los aldeanos.⁵² Las representaciones publicadas en los libros de viaje, postales de Amecameca y anuncios del Ferrocarril Interoceánico por lo regular incluían la majestuosidad de los volcanes, la arquitectura religiosa, campesinos y objetos tradicionales a modo de crear la impresión de un paisaje pintoresco atractivo para el gusto de los viajeros modernos (véase imagen 4). En la publicidad del Interoceánico de 1896, estos elementos aparecieron en una relación entre imagen y texto; el grabado

representó una locomotora arribando a un poblado rodeado de montañas, en la estación esperan catrines y campesinos, mientras la leyenda dice: “[...] debe hacerse mención especial de la población de Amecameca situada al pie de los volcanes del Popocatepetl e Iztaccíhuatl. A la derecha de la estación se encuentra el Sacromonte una hermosa colina sembrada de pinos y famosa en la historia de la Iglesia; pues ahí se hacen numerosas peregrinaciones anualmente” (véase imagen 5).

En el anuncio es notable que las infraestructuras y los medios de difusión empleados por los diversos promotores del Sacromonte funcionaron en conjunto para modernizar la experiencia del espacio rural. Se trató de un proyecto que emuló al santuario de Lourdes con el objetivo de recrear el paradigma conceptual, material y visual del turismo masivo propio del mundo moderno.⁵³ En suma, el seguimiento de las transformaciones materiales y culturales revisadas en este apartado deja ver que el clero, los munícipes, las autoridades federales y los terratenientes sumaron fuerzas a fin de disponer una red de infraestructuras que convirtieron a Amecameca y el Sacromonte en atracciones para fieles, turistas y posibles inversionistas.

TRANSFORMACIÓN SOCIOESPACIAL

Históricamente se ha registrado que los medios de transporte condicionan el tamaño y las actividades de las ciudades, pero a la vez su funcionamiento depende de la interacción con procesos históricos, tecnológicos, políticos, demográficos y económicos.⁵⁴ Sobre los ferrocarriles, en particular, se dice que inducen a cambios en las tramas urbanas y a modificaciones en la estructura socioeconómica.⁵⁵ Durante el periodo de estudio es complicado rastrear de manera continua la cantidad de pasajeros que viajaron al Sacromonte en el Ferrocarril Interoceánico ya que, debido a los cambios de razón social, la empresa no registró sus operaciones periódicamente.⁵⁶ No obstante, las dependencias del gobierno federal

⁵³ Larkin, “Politics”, 2013, p. 331.

⁵⁴ Miranda, *Tacubaya*, 2007, p. 139.

⁵⁵ Álvarez-Palau, “Ferrocarril”, 2016, p. 2.

⁵⁶ Secretaría de Fomento, *Memoria*, 1885, p. 657.

⁵² Kaufman, *Consuming*, 2005, pp. 22-25.

documentaron el aumento progresivo de visitantes a partir del cual es posible desprender algunas transformaciones socioespaciales.

El informe anual del Ferrocarril de Morelos de 1880, presentado ante la Secretaría de Fomento, reportó 204 866 pasajeros de enero a diciembre. La etapa de mayor afluencia fue de abril a julio con 50 137 viajeros (véase tabla 1). La concentración quizá fue motivada porque el 1 de junio de 1880 comenzaron a operar los trenes de recreo a Amecameca. Por otra parte, el aumento de viajeros al poblado también se puede seguir en la explotación del Ferrocarril Interoceánico de Acapulco a Veracruz a partir de 1885, cuando el ramal de Morelos se integró a la ruta. De acuerdo con los datos publicados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en 1885 se registraron 606 510 pasajeros, y en 1900 el número ascendió a 964 528 (véase tabla 2). De igual modo, la cantidad de habitantes aumentó, Amecameca contó con 9 808 pobladores en 1880 y para 1895 sumó 12 000 personas.⁵⁷

Tabla 1. Resultado de la explotación del Ferrocarril de Morelos en 1880

Periodo	Número de pasajeros transportados
Enero a marzo	28 161
Abril a junio	50 137
Julio	22 447
Agosto	21 171
Septiembre	23 207
Octubre	21 129
Noviembre	19 941
Diciembre	18 073
Total	204 866

Fuente: Secretaría de Fomento, *Memoria*, 1885, p. 658.

Tabla 2. Resultado de la explotación del Ferrocarril Interoceánico de México de 1885 a 1900

Año fiscal	Número de pasajeros transportados
1885	606 510
1886	569 421
1887	621 237
1888	673 109
1889	596 812
1890	637 169
1891	795 625
1892	799 487
1893	879 005
1894	881 810
1895	931 407
1896	987 614
1897	1 075 943
1898	1 179 567
1899	1 080 748
1900	964 528

El número de pasajeros comprende las cuatro líneas del Ferrocarril Interoceánico: Morelos, Irolo, Puebla y San Martín. Fuentes: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña*, 1895, p. 98; Archivo General de la Nación (en adelante AGN), f. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, s. Ferrocarril Interoceánico, 9/588-1, *Apuntes históricos y estadísticos de esta empresa*, 1922, f. 265.

La urbanización del Sacromonte y las instalaciones del Ferrocarril Interoceánico no alteraron de manera sustancial la morfología de Amecameca. Sin embargo, el flujo de viajeros transformó los usos sociales, económicos y políticos tanto del santuario como de los barrios centrales de la ciudad. El tren incrementó y diversificó el comercio y las diversiones que llegaban al carnaval, según se desprende de las crónicas de la época:

Para los que vivimos en esta bendita ciudad de México, tienen un encanto especial esas fiestas populares [...]. El Señor del Sacromonte, ha sido el objeto de gran veneración para los indios [...] y la fiesta religiosa que antes era celebrada fuera del templo [...] ha dado origen a lo que hoy es la feria de Amecameca, que no es sino la aglomeración de gente que se entrega a regocijos populares [...].

⁵⁷ Vera, *Itinerario*, 1880, p. 7; Campbell, *Campbell's*, 1895, p. 94.

Desde la cumbre de la montaña hasta su base [...] se vende toda clase de mercancías, desde los trastos de barro cocido, hasta los artículos de mercería y de joyas falsas; puestos de fruta, vendimias de comestibles de todas clases [...]. Los cohetes y las cámaras atruenan los oídos [...]. Cerca de la puerta del templo [...] se venden estampas, rosarios y medallas del señor del Sacromonte [...].

Diremos para concluir que la feria de Amecameca [...] es verdaderamente indescriptible.⁵⁸

En la reseña advertimos la transformación de la peregrinación al Sacromonte en un espectáculo de masas. La vendimia benefició al mercado regional y la producción masiva de estampas, rosarios y medallas. Por su parte, las diversiones públicas fueron atrayendo a visitantes con interés exclusivo en las amenidades. En la década de 1890 se organizaron corridas de toros debiendo pagar un impuesto de 50 pesos al Estado de México por cada evento.⁵⁹ Con el correr de los años, las animaciones ganaron variedad. El Ayuntamiento de 1898, empeñado en recobrar el prestigio del carnaval, nombró una comisión de festejos encargada de trazar un programa lleno de atractivos. La plaza principal se habilitó para dar corridas de toros y peleas de gallos animadas con bailadoras y cantadoras; cerca se levantó otra tienda para el circo Gasca, y además se celebraron juegos de rifa y lotería.⁶⁰

El mismo 1898, el gobernador del Estado de México, Vicente Villada, honró la gran fiesta. El mandatario se hospedó en la casa del acaudalado comerciante Francisco Noriega, quien previamente lo invitó. En compañía del presidente municipal Carlos Barroso, Villada presidió la corrida de toros y la pelea de gallos. Los espectáculos tuvieron la presencia de las mejores familias de Amecameca, Ozumba y poblaciones vecinas.⁶¹ Se entiende que Villada no se apersonó con intenciones religiosas, sino que apro-

vechó el carnaval para realizar una de sus acostumbradas visitas políticas a las municipalidades.

Es importante señalar que Vicente Villada, durante su gobierno de 1889 a 1904, promovió el desarrollo del Estado de México, estimulando el intercambio con la Ciudad de México. El gobernador mexiquense impulsó la construcción de caminos carreteros, puentes, vías ferras, introducción de electricidad, telégrafo y teléfono. Su política económica suprimió alcabalas y estableció la exención de impuestos a favor de los hacendados para facilitar la comercialización de mercancías.⁶²

En 1889, al inicio de su mandato, Vicente Villada realizó una visita oficial a Amecameca para evaluar la municipalidad, donde se hizo notar la precariedad y la falta de reglamentación del poblado.⁶³ La presencia de Villada en el carnaval de 1898 puede entenderse como una legitimación política de las mejoras materiales emprendidas en su periodo, así como una ratificación de sus acuerdos con los terratenientes de la región, como Francisco Noriega. No sorprende que la celebración religiosa diera lugar a actos políticos, ya que ésta fue una práctica común durante la modernización de los santuarios católicos. En Santiago de Compostela y el Sagrado Corazón de París, las imágenes religiosas se emplearon como aglutinantes de identidad nacional y sirvieron para politizar a la población. De modo que en las peregrinaciones se dio una mezcla entre lo sagrado, lo profano y lo político.⁶⁴ Así las fiestas del Sacromonte funcionaron como escape rate del progreso porfirista.

También debe destacarse que Vicente Villada no fue el primer mandatario ni el único que unió la excursión a Amecameca con actos políticos. Sabemos que altos funcionarios y empresarios como el doctor Eduardo Liceaga y el general Ulysses Grant asistieron a almuerzos en el Sacromonte para apalbrar pactos comerciales y políticos desde 1880, cuando el tren inició operaciones.⁶⁵ De hecho, la

⁵⁸ "La feria en Amecameca", en: *El Demócrata*, 17 de febrero de 1893, p. 3.

⁵⁹ AHMA, f. Independiente, s. Gobernación, decreto, vol. 6, exp. 28, 1890, f. 6.

⁶⁰ "El nuevo Ayuntamiento y las ferias de Amecameca de Juárez", en: *El Popular*, 30 de enero de 1898, s/p; "Las Fiestas de Amecameca", en: *El Popular*, 28 de febrero de 1898, p. 1.

⁶¹ "Las Fiestas de Amecameca", en: *El Popular*, 28 de febrero de 1898, p. 1.

⁶² Anaya, *Rebelión*, 1995, p. 171.

⁶³ "La visita oficial", en: *La Gaceta del Gobierno. Periódico Oficial del Estado de México*, 25 de diciembre de 1889, p. 1; "La visita oficial", en: *La Gaceta del Gobierno. Periódico Oficial del Estado de México*, 4 de enero de 1890, p. 2.

⁶⁴ Jonas, *France*, 2000, p. 4; Ramon, "Religión", 2018, p. 122.

⁶⁵ "El Sacromonte y el salto del deshielo del Iztaccíhuatl", en: *El Republicano*, 22 de junio de 1880, p. 2.

compañía del ferrocarril ofreció el banquete de inauguración de la estación de Tenango del Aire en el atrio del santuario. Al evento asistieron renombrados personajes, entre ellos Ulysses Grant, empresario de ferrocarriles, el secretario de Hacienda Matías Romero, el político Trinidad García, el historiador Alfredo Chavero y los intelectuales Ignacio Cumplido, Ignacio Manuel Altamirano e Ireneo Paz. Como era de esperarse, no faltaron los elogios; el general Grant, animado por el refinamiento del banquete y la belleza del paisaje en ese entonces comparada con los pirineos franceses, pronunció que “lo único que México necesitaba para ser una de las primeras naciones del globo, es contar con muchos ferrocarriles”.⁶⁶ La motivación del discurso y la reunión de figuras renombradas sugiere que la intersección entre el Interoceánico y el Sacromonte fue una empresa turística, económica y política.

Quizá el periodo de 1894 a 1895 fue el momento más importante del Sacromonte en términos políticos. En ese tiempo, el arzobispo Labastida obtuvo la autorización de Roma para festejar la coronación de la Virgen de Guadalupe. La conmemoración sellaría las buenas relaciones entre el Vaticano, el clero mexicano y el estado porfirista. El programa incluyó conectar el culto de la Virgen de Guadalupe y el Señor del Sacromonte por medio del ferrocarril. Entonces las procesiones que llegaron al Tepeyac de estados como Guadalajara, León, Durango y Zacatecas, al terminar los oficios en la Ciudad de México, tomaron el tren al Sacromonte. Es decir, en este año el santuario recibió más peregrinos; las excusiones llegaron en febrero, abril, julio, agosto y septiembre de 1894.⁶⁷

La promoción resultó efectiva, y para 1895 se decía: “Después de las festividades religiosas del mes de diciembre de la Villa de Guadalupe no había en la República ningunas más animadas ni más

concurridas que las del Carnaval de Amecameca”.⁶⁸ Como antesala de la coronación de la Virgen de Guadalupe, a realizarse el 12 de octubre de 1895, el cura del Sacromonte con empeño procuró que las funciones fueran más solemnes que en años anteriores, concentrándose en la iluminación de la montaña sagrada, mientras el Ferrocarril Interoceánico anunció considerables rebajas en los pasajes. De acuerdo con la tabla de ingresos municipales, el carnaval de 1895 fue un éxito rotundo, ya que obtuvo la mayor recaudación de todas las fiestas de Semana Santa registradas de 1872 a 1897 (véase gráfica 1).

Empero, el descarrilamiento de Temamatla frenó el objetivo político de convertir al Sacromonte en el segundo santuario más relevante del país. Incluso es posible que la catástrofe fuera provocada por la abundancia de peregrinos acarreados con pretexto de la coronación de la Virgen de Guadalupe. El ingeniero Tito Rosas asentó en su inspección para la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que el *tender* del ferrocarril se quebró por el exceso de velocidad al tomar la curva donde ocurrió el siniestro y también mencionó la sobrecarga de pasajeros.⁶⁹

Se debe tener presente que las deficiencias del Ferrocarril Interoceánico no eran desconocidas. Desde los primeros informes de la Secretaría de Fomento sobre la ruta se hizo saber que la configuración topográfica de los terrenos de la línea era muy accidentada, en gran parte de su extensión, lo que motivó serias degradaciones en la vía. La empresa intentó remediar los desperfectos, pero sin detener el movimiento de vehículos. Por tanto, las reparaciones necesarias no se realizaron y se dictaminó que la vía no estaba en buen estado.⁷⁰ El ingeniero Rosas reiteró los antecedentes sobre los peligros del camino, en el informe del descarrilamiento de Temamatla asentó que, en marzo de 1893, para evitar desgracias en los puntos peligrosos por lo forzado de las curvas, se previno a la compañía que los maquinistas disminuyeran la velocidad en el kilómetro

⁶⁶ Ireneo Paz, “Ferrocarril de Morelos”, en: *La Patria*, 17 de marzo de 1880, s/p.

⁶⁷ “Las fiestas de Amecameca”, en: *La Voz de México*, 4 de febrero de 1894, p. 3; “Peregrinos”, en: *El Partido Liberal*, 14 de abril de 1894, p. 3; “Los peregrinos de Durango en el Sacromonte”, en: *El Tiempo*, 17 de julio de 1894, s/p; “Peregrinación al Sacromonte”, en: *El Tiempo*, 11 de agosto de 1894, s/p; “Una peregrinación de Zacatecas”, en: *El Correo Español*, 7 de septiembre de 1894, p. 2.

⁶⁸ “Las fiestas de Amecameca”, en: *La Voz de México*, 20 de febrero de 1895, p. 3.

⁶⁹ Tito Rosas, “Inspección”, en: *Diario Oficial del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 13 de marzo de 1895, p. 2.

⁷⁰ Secretaría de Fomento, *Memoria*, 1887, p. 329.

43, y dio a entender que el conductor no acató la instrucción.⁷¹

Por medio de los festejos de la coronación de la Virgen de Guadalupe y el incidente de Temamatla se observa que el Ferrocarril Interoceánico incrementó la conectividad entre ciudades y la integración de mercados. Sin embargo, las modificaciones de la topografía también tuvieron consecuencias negativas, es decir, la explotación descontrolada condujo a la pérdida de eficiencia de la infraestructura y aumento de vulnerabilidad.⁷² En este sentido, se puede advertir que en busca de la empresa política, el clero, las autoridades de transporte y los responsables del Interoceánico no calcularon riesgos, provocando que el aumento de peregrinos rebasara la capacidad de la infraestructura. De manera que la catástrofe de Temamatla marcó un punto de inflexión en la historia del Sacromonte en lo social, económico y político, obligando a que los municipios de Amecameca redoblaran esfuerzos en el mejoramiento urbano para recobrar a la masa de visitantes que acudía al carnaval.

CONCLUSIONES

El movimiento de viajeros que habilitó el Ferrocarril Interoceánico, evidente en los libros de recaudación del carnaval, los registros de las secretarías de Fomento y Comunicaciones y la hemerografía citada, sin duda fue determinante en la explotación turística del Sacromonte. Este fenómeno puede observarse como un complejo ensamble de poderes, infraestructuras y usos socioespaciales.

En tanto red de poder se advierte que la reinención de las procesiones en atracciones turísticas convenía al reposicionamiento del clero en Amecameca y la Ciudad de México, y al deseo de vinculación con el mercado internacional de los hacendados morelenses, a su vez accionistas del Interoceánico, y del secretario de Fomento Carlos Pacheco. En el avance del proyecto es patente que se fueron sumando actores como los municipios, los terratenientes y los comerciantes de Amecameca, quienes formaron la

junta de mejoras materiales y completaron los trabajos urbanos y culturales de fray Fortino Hipólito Vera, haciéndose cargo de los hoteles, los almacenes, la pavimentación, el drenaje, el alumbrado, la seguridad, los coches y los arreglos en la plaza principal necesarios para recibir al turismo.

De manera paralela a la infraestructura, los medios impresos contribuyeron a crear una idealización del paisaje convirtiéndolo en un bien de consumo turístico. Aunque las imágenes trataban de resaltar lo particular de Amecameca, éstas siguieron esquemas visuales ya asentados en Europa, particularmente en Lourdes. Si bien, la apariencia pintoresca de Amecameca podía encajar con el paradigma de los destinos internacionales, no contaba con la regulación pertinente de servicios, policía, ni higiene, como se desprende de relatos de algunos viajeros,⁷³ por lo que se hizo necesario implementar medidas administrativas evidentes en el cobro de impuestos para el comercio y las diversiones del carnaval, así como en la reglamentación sanitaria de los establecimientos de alimentos. Por tanto, la creación de la experiencia turística del poblado demandó que la modernización operara en lo urbano, lo administrativo y lo cultural.

A su vez, la transformación de las peregrinaciones en espectáculos propició usos socioespaciales que llevaron a la secularización y la politización de las fiestas religiosas. Es decir, el comercio y las diversiones públicas tornaron al carnaval en un evento masivo para fieles y no creyentes. Además, funcionarios y la propia Iglesia hicieron de la romería un escaparate político, como fueron las visitas de José Villada y las procesiones que antecedieron a la coronación de la Virgen María. En este contexto, el descarrilamiento de Temamatla, por una parte, muestra los límites de la modernización del santuario, pues a falta de prevención, la cantidad de viajeros rebasó la capacidad de los ferrocarriles; por otro lado, se trata de un momento clave para deshilar los hilos del poder y comprender que el turismo religioso en particular fue un agente mediante el cual la urbanización capitalista de la Ciudad de México fue avanzando hacia el contexto rural. Hecho relevante, ya que hasta la segunda mitad del siglo xx Amecameca obtenía su principal

⁷¹ Tito Rosas, "Inspección", en: *Diario Oficial del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos*, 13 de marzo de 1895, p. 2.

⁷² Álvarez-Palau, "Ferrocarril", 2016, p. 4; Larkin, "Politics", 2013, p. 328.

⁷³ Charnay, *Ancient*, 1887, pp. 52-62.

fuelle de ingreso del intercambio comercial y turístico con la capital.⁷⁴

FUENTES

Documentales

Archivo Histórico Municipal de Amecameca (AHMA).

- Fondo Independiente.

Archivo General de la Nación (AGN).

- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
- Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CEDIF).
- Mapoteca.

Hemerográficas

Almanaque de El Tiempo. Diario católico de México, 1887.

El Correo Español, 1894.

El Demócrata, 1893.

Diario Oficial del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, 1895.

La Gaceta del Gobierno. Periódico Oficial del Estado de México, 1889 y 1890.

El Nacional, 1895.

El Partido Liberal, 1894.

La Patria, 1880.

El Popular, 1898.

El Republicano, 1880.

El Tiempo, 1894, 1897.

Le Trait d'Union, 1881.

La Voz de México, 1880, 1894, 1895, 1899.

Orales

Comunicación telefónica con Estaban Flores, párroco de la Iglesia de la Asunción en Amecameca, 8 de febrero de 2022.

Bibliográficas

Álvarez-Palau, Eduard, "Ferrocarril y sistema de ciudades: integración e impacto de las redes ferroviarias en el contexto urbano europeo", en: *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XXI, núm. 1.169, 2016, pp. 1-38, versión digital en: <<https://bit.ly/3BlrMJO>> (constutado el 14 de septiembre de 2022).

Anaya Pérez, Marco Antonio, *Rebelión y Revolución en Chalco-Amecameca, Estado de México 1821-1921*, Tesis de Doctorado en Historia, México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1996.

Campbell, Reau, *Campbell's Complete Guide and Descriptive Book: México*, Chicago: Poole Bros, Press, 1895.

Charnay, Désiré de, *The Ancient Cities and the New World: Voyages and Explorations in México and Central America from 1857-1882*, Nueva York: Harper & Brothers, 1887.

Crespo, Horacio, "El sistema ferroviario de Morelos", en: Horacio Crespo (dir.), *Historia de Morelos: tierra, gente, tiempos del sur*, tomo VI. *Creación del Estado: leyvismo y porfiriato*, México: Universidad Autónoma del Estado de Morelos, 2018, pp. 541-568.

Conkling, Alfred, R., *Appleton's Guide to Mexico*, Nueva York: D. Appleton and Company, 1891.

García Pérez, Rigel, *De la cueva al sacromonte: cuerpos y territorios. El Santo Entierro del Amaqueme*, Tesis de Maestría en Historia del Arte, México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2008.

García Ugarte, Marta Eugenia, *Poder político y religioso: México siglo XIX*, México: Universidad Autónoma del Estado de México, 2010.

Green, Nile, "The 'Hajj' as its own Undoing: Infrastructure and Integration on the Muslim Journey to Mecca", en: *Past & Present*, núm. 26, 2015, pp. 193-226, versión digital en: <<https://bit.ly/3MFJoME>> (consultado el 14 de septiembre de 2022).

Harvey, Penny, Casper Bruun Jensen y Atsuro Morita, "Introduction. Infrastructural complications", en: Penny Harvey, Casper Bruun Jensen y Atsuro Morita (eds.), *Infrastructures and Social Complexity: A companion*, Londres, Nueva York: Routledge, 2017, pp. 1-22.

⁷⁴ López, Amecameca, 1999, p. 52.

- Janvier, Thomas A., *The Mexican Guide*, Nueva York: Charles Scribner's Sons, 1890.
- Jonas, Raymond, *France and the Cult of the Sacred Heart: An Epic Tale of Modern Times*, Berkeley, Los Angeles, Londres: University of California Press, 2000.
- Joyce, Patrick y Tony Bennett, "Material Powers: Introduction", en: Tony Bennett, Patrick Joyce (eds.), *Material Powers: Cultural Studies, History and the Material Turn* (EPUB), Londres, Nueva York: Routledge, 2010, pp. 18-38.
- Kaufman, Suzanne K., *Consuming Visions: Mass Culture and the Lourdes Shrine*, Ithaca, Londres: Cornell University Press, 2005.
- Kuntz, Sandra, "Ferrocarriles y mercados: tarifas, precios y tráfico en el porfiriato", en: Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi (coords.), *Ferrocarriles y vida cotidiana en México, 1850-1950: del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México: El Colegio Mexiquense / Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco / Ferrocarriles Nacionales de México, 1996, pp. 99-165.
- Larkin, Brian, "The Politics and Poetics of Infrastructure", en: *Annual Review of Anthropology*, núm. 42, 2013, pp. 327-343, version digital en: <<https://bit.ly/45j0J5q>> (consultado el 14 de septiembre de 2022).
- Leidenberger, Georg, "La peregrinación en vías entre la Ciudad de México y la Villa de Guadalupe, 1857-1979", en: *Boletín de Monumentos Históricos*, núm. 29, 2013, pp. 94-113.
- Leyva Uribe, Giovaana, *Reapropiación y renovación de la devoción de la guadalupana en México y en el estado de Morelos, 1874-1893*, Tesis de Maestría en Humanidades, México: Universidad Autónoma del Estado de Morelos, 2019.
- López Beltrán, Lauro, *Sermones guadalupanos*, México: Editorial Jus, 1957.
- López López, Horacio Alejandro, *Amecameca: monografía municipal*, Toluca: Instituto Mexiquense de Cultura / Asociación Mexiquense de Cronistas Municipales, A. C., 1999.
- Miranda, Sergio, *Tacubaya de suburbio veraniego ciudad*, México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.
- Otter, Chris, "Locatting Matter: The Place of Materiality in Urban History", en: Tony Bennett, Patrick Joyce (eds.), *Material Powers: Cultural Studies, History and the Material Turn* (EPUB), Londres, Nueva York: Routledge, 2010, pp. 59-85.
- Ramon Solans, Francisco Javier, "Religión, modernidad y turismo: peregrinaciones a España en la segunda mitad del siglo XIX", en: *Itinerari di ricerca storica*, núm. 1, vol. XXXII, 2018, pp. 119-127, versión digital en: <<https://bit.ly/439Yxes>> (consultado el 14 de septiembre de 2022).
- Reyes Pavón, Leonor Eugenia, *Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, Tesis de Doctorado en Historia, México: El Colegio de Michoacán, 2021.
- 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 y estadística*, México: Imprenta de la Reforma, 1882.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de la jurisdicción federal: agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*, México: Imprenta y litografía de F. Días de León Sucesores, Sociedad Anónima, 1895.
- Secretaría de Fomento, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, general Carlos Pacheco, corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882*, tomo II, México: Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885.
- _____, *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, general Carlos Pacheco corresponde a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885*, tomo II, México: Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887.
- Semo, Alejandro, *El ferrocarril en México (1880-1900): tiempo, espacio y percepción*, México: Centro Nacional para la Preservación del Pa-

rimonio Cultural Ferrocarrilero, Horizonte Ferroviario, 2019.

Tirado Villegas, Gloria A., *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico: Puebla en el porfiriato*, Tesis de Doctorado en Historia, México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1997.

Vera, Fortino Hipólito, *Itinerario parroquial del arzobispado de México y reseña histórica, geográfica y estadística de las parroquias del mismo*

arzobispado, Amecameca: Tipografía del Colegio Católico, 1880.

_____, *Santuario del Sacromonte: lo que se ha escrito acerca de él desde el siglo XVI hasta el presente; comienza con la vida del V. Fr. Martín de Valencia por el P. Fr. Toribio de Benavente o Motolinia*, Amecameca: Tipografía del Colegio Católico, 1888.