

Colección Los Ojos de la Memoria, n.º 17
INCUNA Asociación de Arqueología Industrial

Las imágenes de cada capítulo han sido aportadas por sus respectivos autores.

© Los autores y CICEES editorial

Editor y coordinador: Miguel Ángel Álvarez Areces

Edición y distribución: CICEES

c/ La Muralla, 3 – entresuelo

33202 Gijón – Asturias

Teléfono / Fax 00 34 985 31 93 85

Correo electrónico: ciceeseditorial@gmail.com

www.revista-abaco.es

Portada: Jorge Redondo

Fotos de la Memoria Gráfica: Archivo INCUNA


Impresión: Gráficas Apel

Depósito Legal: AS-02640 – 2016

ISBN: 978-84-945966-0-5

Impreso en España – Printed in Spain

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por ley. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopia o escanear algún fragmento de esta obra.



El patrimonio documental ferroviario como instrumento para la obtención de información en el esclarecimiento de las reconfiguraciones del espacio e infraestructura del sistema de haciendas agrícolas en el bajío guanajuatense entre 1876 a 1910: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. México

Miguel Enrique Navarro Rossell. Maestro en Restauración de Sitios y Monumentos. Universidad Autónoma de Aguascalientes. Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción.

José de Jesús Gómez Serrano. Doctor en Historia de México Universidad Autónoma de Aguascalientes Departamento de Historia.

Alejandro Acosta Collazo. Doctor en Arquitectura Universidad Autónoma de Aguascalientes Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción.

LA REGIÓN CENTRO-BAJÍO Y SU DESARROLLO PRODUCTIVO RURAL

El Bajío, región ubicada en la parte central del territorio mexicano, se conformó un sistema de ciudades y vida rural, cuya principal finalidad era abastecer en insumos de granos y alimentos a las ciudades mineras de Guanajuato y Zacatecas, debido al proceso de población española y con el fin de explotar los yacimientos mineros de las tierras del norte del país.

Sus planicies, cubiertas de espeso pasto, malezas de cactus y matorrales cargados de mezquites, permanecieron solo habitadas por

tribus nómadas Chichimecas¹ y Tarascos,² di-seminas por toda la zona hasta la llegada de los españoles. (BRADING 1988, 52).

Luis González (GONZÁLEZ y González 1980, 102) asegura que fueron tres los factores que

¹ El nombre de "*Chichimeca*", era con el que los españoles habitualmente designaban a los tribeños del norte. La palabra tiene una connotación despectiva, poco más o menos como "*perro sucio e incivil*". (POWELL 2012, 48)

² Habitaban en parte de los estados de Michoacán, Guanajuato, Querétaro, Colima, Jalisco, Guerrero y norte del Estado de México. Generaron siempre cierto tipo de defensa en contra de los Chichimecas. (BLANCO y PARRA 2000, 32)

propiciaron la entrada de los españoles a la zona del Bajío; la primera, se da por el hallazgo de las betas de plata en Zacatecas y Guanajuato por los años de 1546 y 1555; la segunda es por la expulsión del ganado de los españoles de la capital, y la tercera para proteger las tierras recién conquistadas por Hernán Cortés y Nuño de Guzmán.

Ya a partir de principios de la segunda mitad del siglo XVI y principios del XVII, se detonó un crecimiento claro en la región del Bajío, donde se logró afianzar una conformación socio-económica y poblacional, sobre todo en las tierras del Bajío guanajuatense, esto es dado también por el aumento notable de la población gracias a la minería (BLANCO y Parra 2000, 58). Asimismo, gran parte de este crecimiento, posibilitó que la producción agrícola y ganadera se desarrollara de forma agigantada; fue con este tipo de circunstancias que prosperaran los primeros complejos agrícolas y ganaderos en la región.

Estos conjuntos productivos denominados "Haciendas", fueron en definitivo los organismos socio económicos que predominaron en la mayoría del territorio rural Novohispano. Esto tipos de complejos agrícolas son descritos por Nickel de la siguiente manera: "La hacienda debe entenderse como la institución social y económica cuya actividad productora se desarrolla en el sector agrario" (NICKEL 1996, 19).

Ya para finales del siglo XVII y principios del XVIII, fue que al Bajío se le consideraba como la región más productiva de la Nueva España gracias a la riqueza de la agricultura, denominándola con el sobrenombre de *El granero de la Nueva España*, y la minería a su vez; convirtiendo ambas a esta zona en el corazón de la economía novohispana. (BLANCO y Parra 2000, 69).

El Bajío y su desarrollo agrario y productivo dentro de su sistema de haciendas se vieron inmersos en guerras y pugnas durante el siglo XIX, dando como consecuencia un desequilibrio económico y social, aunque durante el últi-

mo cuarto del mismo, regresó la estabilidad de la mano de una fase de modernización.

Con la inversión de capitales extranjeros, se suscitó que algunas haciendas cambiarían sus características espaciales y arquitectónicas tradicionales, transformándose en grandes complejos de producción rural moderna, esto también promovido por el advenimiento de la luz eléctrica y del ferrocarril (DÍAZ POLANCO Y MONTANDON 1976, 40). Respaldo estos eventos, fue que durante la época porfiriana entre 1876 a 1910, se acrecentara la cantidad de ranchos y haciendas en la región.³

El desarrolló en el Bajío de este sistema de haciendas, consiguió persistir aún después de la Guerra de Independencia por casi más de cien años, o sea hasta los primeros años del siglo XX, periodo en el que la inconformidad y descontento social se expresó con el movimiento revolucionario de 1910. Es en este periodo que se marca el rompimiento de toda una era de latifundismo, lo cual tendrá como resultado, el reparto de casi todos los bienes de los que hasta entonces fueron propiedad de los acaudalados hacendados, concluyendo así, con un sistema semi-feudal que subsistió por más de tres siglos. (GUANAJUATO 1996, 6).

EL FERROCARRIL Y SU EXPANSIÓN POR EL TERRITORIO MEXICANO

Para facilitar el comercio y abasto entre las villas y las haciendas productivas desde diversos puntos; así como para garantizar que se brindara protección a los estancieros, fue necesaria la creación de un sistema de rutas de comunicación. Estas redes de circulación y de abasto que fueron ampliándose y prosperando durante todo el virreinato, así como

³ Se tiene registros, según David Brading, que el número de haciendas y ranchos en el estado de Guanajuato aumento de 442 y 2,716 en 1882 a 534 y 3,999 en 1910 respectivamente. (BRADING 1988, 345)

durante los primeros años del México independiente, se completarían durante la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del XX con la llegada del Ferrocarril al territorio Mexicano; con lo que gracias a este acontecimiento, se incrementó su desarrollo comercial considerablemente, esto por los bajos costos del transporte de mercancías y de personas. (COATSWORTH 1984)

Fue con el presidente Sebastián Lerdo de Tejada⁴ en enero de 1873 que se inaugura la primera línea ferroviaria en México del *Ferrocarril Mexicano*, de capital inglés, de la Ciudad de México a Veracruz. Con este acontecimiento podemos decir que da inicio la historia del ferrocarril en México.

Entre 1876-1880, y durante el primer periodo de gobierno del presidente Porfirio Díaz, se incrementarían la construcción ferroviaria por concesiones otorgadas a los diferentes gobiernos de los estados y a particulares mexicanos, culminando este periodo con 1,073.5 Km. de vía. (CARREGHA LAMADRID 2001)

Posteriormente, con el de gobierno de Manuel González⁵ a partir de 1880, es que se sumaron a estas redes 4,658 Km. (CARREGHA Lamadrid 2001). Se adjudicarían las dos primeras concesiones a empresas constructoras norteamericanas. La primera el 8 de septiembre de 1880, al *Ferrocarril Central Mexicano*,⁶

⁴ El 18 de julio de 1872 a la muerte de Benito Juárez, Sebastián Lerdo de Tejada en su cargo de presidente de la Suprema Corte de Justicia, lo sucedió como presidente interino. Ganando las siguientes elecciones ese mismo año e instaurándose como presidente de 1872 a 1876. (CARBO 1983, 170)

⁵ Presidente de México de 1880 a 1884, lapso de tiempo en que Díaz deja la presidencia para ocupar la gubernatura de Oaxaca, para después regresar a la presidencia en 1884 y establecer su dictadura. (CARBO 1983, 248)

⁶ El *Central* concluyó su tramo hasta Nuevo Laredo en 1884 y el *Nacional* avanzó en sus tramos del norte al centro y viceversa. En ese año la red contaba con 5,731 Km. de vía. (CARREGHA Lamadrid 2001)

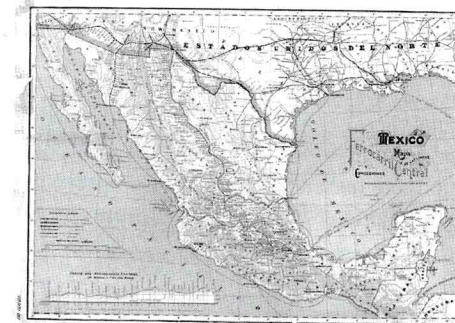


Fig. 1.- México. Mapa de las líneas del Ferrocarril Central Mexicano y conexiones. 1884. Fuente: CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

una compañía establecida en Boston, Massachusetts, (EUA), para construir una línea de vía ancha, entre la ciudad de México y Paso del Norte, pasando por las ciudades de Irapuato, León, Aguascalientes, Zacatecas, Torreón y Chihuahua, con la ampliación de dos ramales, el primero de Silao a Guanajuato y el otro que llegaría a Guadalajara desde Irapuato. (Fig. 1)

El 13 de septiembre se adjudicaría la segunda concesión denominada como *Ferrocarril Nacional* y fundada en Denver, Colorado, (EUA). Ésta se otorgó para la construcción de dos líneas, la primera de México a Manzanillo, pasando por Guadalajara, y la segunda para unir a la capital de la República con Nuevo Laredo. "Así nacieron las dos principales rutas, columna vertebral del sistema ferroviario mexicano". (CERUTTI 1996)

Con el regreso del General Díaz a la presidencia de México, y durante su permanencia en el poder de 1884 a 1910, se consolidó la expansión ferroviaria gracias a las enormes facilidades a la inversión extranjera. En 1910 se componía el sistema ferroviario con una longitud de 19,280 Km. Durante la etapa de la Revolución Mexicana, fue que el desarrollo y tendido ferroviario sufrió grandes altibajos, en 1919 había aumentado solo a 20,871 Km.⁷ (CARREGHA Lamadrid 2001).

⁷ Fuente: CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO Y SU IMPACTO EN EL SISTEMA DE HACIENDAS EN EL BAJÍO GUANAJUATENSE

Al analizar el desarrollo que hubo por la instauración de los ferrocarriles como un elemento importante para el crecimiento económico durante el Porfiriato. John H. Coatsworth propone que *“se logró un ahorro considerable en los costos del transporte de mercancías y de personas”* (COATSWORTH 1984). Con esto, podemos afirmar, que la incursión de los ferrocarriles en México se ha visto como un componente del desarrollo económico, de integración de los mercados y considerado como una palanca del progreso social.

En cambio, Sandra Kuntz formula que en el caso particular de la construcción del Ferrocarril Central, no logró constituir un detonante para la formación de encadenamientos productivos en el interior del país, debido a que la economía mexicana no poseía la flexibilidad ni los recursos suficientes, como para responder rápidamente al estímulo representado por la expansión de la red ferroviaria. (S. KUNTZ FICKER 1994) (Fig. 2).

Otro constituyente significativo para el conocimiento sobre el impacto que trajo este fenómeno de progreso, fue el nepotismo de las concesiones otorgadas que tuvieron al atravesar el campo mexicano, ya que las empresas de ferrocarril en la mayoría de los casos y sobre todo en las zonas rurales, no cumplieron con las obligaciones establecidas de levantar vallas y rejas en los sitios donde se daba la rutina de pastar ganado a lo largo de la vía. (CARREGHA LAMADRID 2001).

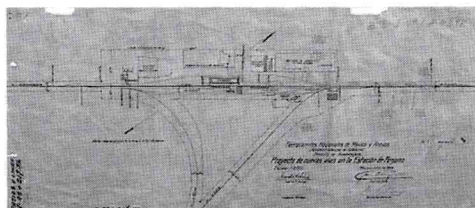


Fig. 2.- Ferrocarriles Nacionales de México. Proyecto de nuevas vías en la estación de Pénjamo. Fuente: CONACULTA/CNPPCF/CEDIF

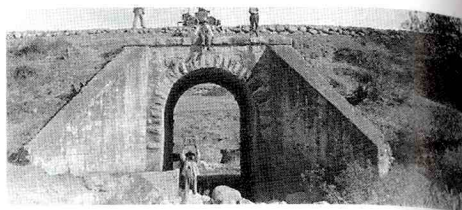


Fig. 3.- Alcantarilla de mampostería, bóveda semicircular, 1926. Fuente: CONACULTA/CNPPCF/CEDIF.

También se dañó el sistema de canales de riego, entorpeciendo el paso libre del agua, ocasionando que los terrenos se anegaran y que el agua no llegara a donde debía irrigar. Todo ello exigía a los dueños de las haciendas a reajustar el sistema de canales de regadío, de desagües, de puentes y de caminos, para facilitar de forma adecuada el riego y cuidado de los terrenos. (Fig. 3)

Como complemento a estos inconvenientes, se toma en consideración que las vías, también arrasaron con arboledas que existían durante su paso, habiendo una sobreexplotación de madera y materia prima para la utilización en la construcción de las vías férreas, como durmientes y puentes. (GÓMEZ SERRANO 2012, 227) (Fig. 4). Siendo que los bosques no sólo abastecían de leña y madera a los hacendados, servían también para proteger las tierras de cultivo de la erosión; *“ya que los bosques además eran parte del valor de su propiedad, y una hacienda deforestada, definitivamente perdía su valor comercial”*. (CARREGHA LAMADRID 2001).



Fig. 4.- Puente paso interior, travesía compuesta de armadura de hierro remachado y articulado, tipo Parker, sobre estribos de mampostería. Fuente: CONACULTA/CNPPCF/CEDIF.

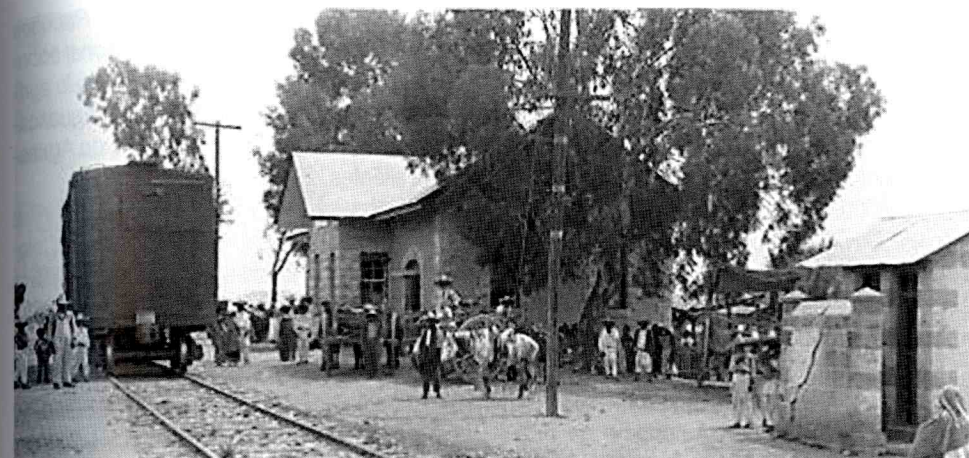


Fig. 5.- Estación La Noria, Qro., 1926. Fuente: CONACULTA/CNPPCF/CEDIF.

No obstante, no todo fue negativo en las zonas rurales del Bajío guanajuatense, se encuentra también componentes importantes y positivos para el desarrollo de la región, como fue el establecimiento del ferrocarril como detonante en la formación de nuevas poblaciones. Algunas de ellas tuvieron su origen en la instalación de una estación, (Fig. 5) y en otros casos, la población original que habitaba en las cercanías de dicha estación se mezcló con los nuevos pobladores, que en su mayoría eran trabajadores ferrocarrileros. Así, al igual que el trazo de estas poblaciones, en ocasiones actuales cabeceras municipales, las técnicas y los materiales de construcción, respondieron a influencias extranjeras, sobre todo norteamericanas, inglesas y francesas. (CARREGHA LAMADRID 2001)

REFLEXIÓN

Con la introducción de los nuevos sistemas de industrialización, de las modernas técnicas constructivas, y sobre todo con la instauración del *Ferrocarril Central Mexicano*, definitivamente se lograron significativos factores de progreso para gran parte de los propietarios agrícolas en la región del Bajío, según una lógica de integración de todas las actividades agrícolas y ganaderas de las haciendas.

Pero al mismo tiempo representó la ruina para otros hacendados, transfigurando el sistema productivo rural en la mayoría del territorio nacional, esto también provocado por las injustas expropiaciones y por las absurdas indemnizaciones por parte de las compañías ferrocarrileras y del gobierno federal.

Así, y con el estallido de la revolución en el país, hizo inviable el modelo de las haciendas agrícolas en México a partir de 1910, ya que muchos de los beneficios prometidos a estos propietarios agrícolas con la introducción del ferrocarril en sus terrenos, en gran parte de las ocasiones no llegaron a tiempo.

En definitiva y como reconocimiento, se evidencia que el apoyo del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias perteneciente al Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero-México, con su archivo histórico y documental, biblioteca, hemeroteca, fototeca y mapoteca, ha sido fundamental en esta investigación. Con esto se comprueba que la existencia, permanencia y colaboración de este tipo de instituciones, contribuyen en la aplicación de nuevos métodos para el estudio del *Patrimonio Histórico y Arquitectónico*, aportando así, conocimiento útil al sector académico y científico.

BIBLIOGRAFÍA

- BLANCO, Mónica, PARRA, Alma. *Breve Historia de Guanajuato*. Editado por Fideicomiso Historia de las Américas. El Colegio de México. D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2000.
- BRADING, David A. *Haciendas y Ranchos del Bajío: León 1700-1860*. Grijalbo, 1988.
- CARBO, Margarita, SÁNCHEZ, Andrea. *México bajo la dictadura porfiriana*. Vol. 2, cap. III de *México, un pueblo en la historia*, de Enrique Semo (Coordinador), 193-294. Puebla: Universidad Autónoma de Puebla. Editorial Nueva Imagen, 1983.
- CARREGHA LAMADRID, LUZ. «El impacto del ferrocarril en México. El caso de la capital y de otras ciudades del centro del país.» *Ponencia in extenso*. Aranjuez, 2001. 17.
- CERUTTI, Mario. «Ferrocarriles y actividades productivas en el norte de México, 1880-1910.» Cap. VIII de *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*, de Carlos Marichal (Coordinador), 178-192. D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- COATSWORTH, John H. *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*. Mexico: Ediciones Era, 1984.
- DÍAZ POLANCO, Héctor, y GUYE MONTANDON Laurent. «El desarrollo del capitalismo en el Bajío.» Editado por Universidad Autónoma del estado de México. *Nueva Antropología* II, nº 5 (1976): 34.
- GÓMEZ SERRANO, Jesús. *Haciendas y Ranchos de Aguascalientes. Estudio regional sobre la tenencia de la tierra y el desarrollo agrícola en el siglo XIX*. Segunda. Aguascalientes: Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2012.
- GONZÁLEZ Y GONZÁLEZ, Luis. «Ciudades y villas del Bajío colonial.» Editado por El Colegio de Michoacán. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, nº 4 (Otoño 1980): 100-111.
- GUANAJUATO, Gobierno del Estado. *Haciendas de Guanajuato*. Promocional, Secretaría de Turismo, Guanajuato: SEDETUR, 1996, 80.
- KUNTZ FICKER, Sandra. «Algunos efectos de la comunicación ferroviaria en el Porfiriato.» Editado por Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco. *Sociológica* (Revista del departamento de Sociología) año 9, nº 26 (Septiembre-Diciembre 1994): 19.
- NICKEL, Herbert J. *Morfología Social de la Hacienda Mexicana*. 2da. Ed. México, D.F.: Ed. Fondo de Cultura Económica, 1996.
- POWELL, Philip W. *La guerra chichimeca (1550-1600)*. Cuarta reimpresión. D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2012.