

La publicación de este libro contó con la colaboración de



Colección Los Ojos de la Memoria, n.º 13
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: info@revista-abaco.es
www.revista-abaco.es

Corrección de textos: Carolina Castañeda
Portada: Jorge Redondo
Fotos de la Memoria Gráfica: Archivo INCUNA
Impresión: Gráficas Apel
Depósito Legal: AS-03396-2012
ISBN: 978-84-939924-5-3

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.

Paisaje y ferrocarril, binomio generador de identidad

Marlene Barba Rodríguez. Arquitecta. Maestra en Diseño. Doctoranda en Ciencias de los Ámbitos Antropológicos. Universidad Autónoma de Aguascalientes.

Alejandro Acosta Collazo. Doctor en Arquitectura. Profesor investigador de la Universidad Autónoma de Aguascalientes. Departamento de Diseño del Habitat. Miembro del Sistema Nacional de investigadores nivel I.

A los cuantiosos elementos con que cuenta nuestra capital, producidos por el activo movimiento de la Gran Fundición Central Mexicana; elementos que proporcionan trabajo a millares de brazos, hay que añadir el contingente que prestará a aquellos un poderoso vigor, la multitud de empleados y obreros que próximamente llegarán a esta ciudad que deberán ocuparse en los talleres del Central Mexicano, cuyos costosos departamentos están casi terminados.

Esa multitud heterogénea, en su mayor parte compuesta de inteligentes obreros acostumbrados a las labores de la mecánica, viene a aumentar el censo de la capital de nuestro Estado, a acrecentar su ya notable movimiento y á (sic) cooperar á (sic) su engrandecimiento y prosperidad. Y no solo (sic) con este concurso cuenta nuestra hermosa población; hay además las fábricas de hilados y tejidos de San Ignacio, La Purísima y La Aurora; el molino Douglas y su elaboración de almidón, las empresas cigarreras de la Regeneradora, la Tarasca y el Esfuerzo, las de aguas minerales y de hielo y otras muchas de diversos géneros que también contribuyen

en gran [parte ilegible] trabajo a millares de brazos.

También las obras materiales que se están llevando a cabo producen a favor del pueblo trabajador incalculables bienes. Puede asegurarse que no existe calle donde puedan verse uno o más edificios en construcción o que estén sufriendo reparaciones de gran costo.

Todo este gran movimiento en conjunto, es natural que se encamine a imprimir un vigoroso impulso a todos los demás ramos que constituyen la riqueza pública de nuestro pequeño Estado.

Se da inicio a la comunicación con este artículo publicado el 20 de junio de 1903 en el periódico El Observador, titulado "Progresamos" (pág. 2), porque es un claro ejemplo de la efervescencia y expectativa que habían en la ciudad de Aguascalientes no sólo por la construcción de los Talleres Generales de Reparación y Construcción de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central, sino por la transformación social y espacial que esta industria, junto con la Gran Fundición Central Mexicana (GFCM), trajeron consigo.

Fue precisamente la llegada del ferrocarril a la ciudad en 1884 el detonante que cambió por

completo la vida de la ciudad: antes de su arribo, la actividad industrial era a pequeña escala; algunas de las industrias más importantes en ese momento, mencionadas en la nota antes citada¹, apenas rebasaban juntas, el millar de operarios. Todo cambió con el camino de hierro.

La línea principal del Ferrocarril Central Mexicano cruzaba el estado de norte a sur, puesto que ésta conectaba la capital de la república con Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez, Chihuahua) en la frontera con Estados Unidos; hacia el oriente, a través de San Luis Potosí, se enlazaba con el puerto de Tamaulipas y hacia el poniente hasta Guadalajara, Jalisco por Irapuato, Guanajuato. No es difícil ver que el trazo de la línea, tal como lo mencionan Dávila & Esquivel (1981, pp. 15-17) obedecía principalmente al interés de los inversionistas, en este caso, estadounidenses,² de poder trasladar los minerales extraídos del centro y norte de México hasta su país.

Es hacia 1894 que la familia Guggenheim se interesa en la entidad, tanto por la ubicación de la línea ferroviaria, como por las vetas de cobre y plomo existentes en Asientos y Tepezalá, sumado a la eliminación de las alcabalas, un impuesto de origen musulmán que gravaba las transacciones comerciales internas³ en 1885,

para establecer una de las tres fundiciones que tenía concesionadas desde 1890; entre la primera entrevista de Solomon Guggenheim y el gobernador Alejandro Vázquez del Mercado y la expedición del decreto por parte de los diputados aprobando la instalación de la fundición pasaron apenas 23 días⁴ y para el 18 de abril de aquel año el contrato quedó listo. Esta industria contó además con una vía que iba de la línea principal hasta su propio patio y con el *Mexican Union Railroad*, un ramal entre Rincón y la Estación del Cobre en las minas de Tepezalá, propiedad de los Guggenheim (Gómez, 1982:12, 18, 40, 57-58, 107-110).

La fundición se ubicó al noroeste de la ciudad a 3 km del centro, cambiando *per se* el paisaje de la zona; se erigió prácticamente una ciudad alterna⁵ y la primera industria moderna del estado, en donde además de la vista al cerro del muerto, ahora se podía ver la humareda que emergía de las chimeneas. Entró en funciones en 1895 y para 1896 ya contaba con 1,000 obreros (Archivo General Municipal de Aguascalientes AGMA, caja 209, expediente 6, 1896).

En cuanto a los talleres generales del Ferrocarril Central, Aguascalientes fue designado en 1897 como sede de la construcción de los mismos, debido a la posición central que guardaba con la línea troncal. El contrato se firmó en septiembre de ese año y los talleres comenzaron a erigirse en 1898, en un terreno superior a las 83ha ubicado al costado de la línea, al oriente de la ciudad, a menos de 1 km de la plaza principal, el cual perteneció hasta entonces a la hacienda de Ojocaliente y a Teodoro Valdés, como consta en el plano firmado por el gobernador Rafael Arellano (AGMA, Fondo:

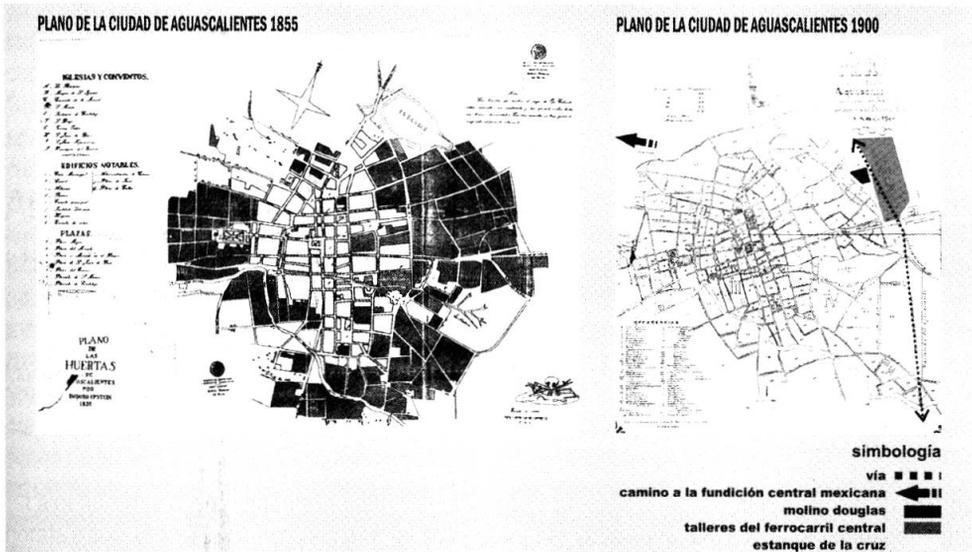
¹ Relación de industrias de acuerdo a su antigüedad y cantidad de operarios, por solicitud de la Secretaría de Hacienda, septiembre de 1896. Fabricas de tejidos de lana: "San Ignacio", fundada en 1868, 120 operarios; "La Purísima", fundada en 1881, 110 operarios; "La Aurora", fundada en 1882, 70 operarios. Cigarreras: "La Regeneradora", fundada en 1868, 300 operarios; "La Tarasca", fundada en 1870, 150 operarios. La "Compañía Molinera Douglas", fundada en 1895, 25 operarios. Tenería "El Diamante", fundada en 1842, 250 operarios. Fuente: Archivo General Municipal de Aguascalientes AGMA. Caja 209, expediente 6.

² Las compañías estadounidenses encargadas de llevar a cabo los trabajos de la línea del Ferrocarril Central fueron la Atchinson, Topeka y Santa Fe, la Hannibal y St. Joseph y la Burlington y Quincy (Dávila y Esquivel, óp. cit., pág. 27-28).

³ <http://www.wordreference.com/definicion/alcabala>.

⁴ 5 al 28 de marzo de 1894.

⁵ Además de los espacios de producción, la GFCM contaba con hospital, hotel, depósito de agua, laboratorio, oficinas, unidad habitacional para obreros, casas para empleados, almacenes, tienda de raya, hotel, espacio deportivo, comisaria, área de cultivo para abastecer la tienda de raya; todo esto en un área de 328ha (Gómez, óp. cit., pp. 231-244).



Figuras 1 y 2. Planos de la ciudad de Aguascalientes, México en 1855 y 1900. Ambos tienen el estanque de la cruz como elemento de referencia. El cambio que ocasiona el arribo del ferrocarril es evidente: en 1855 (fig. 1) el tema del plano son las huertas, elemento característico de la ciudad, los edificios notables son los templos y los edificios gubernamentales, mientras que en 1900 (fig. 2) éstos incluyen las industrias entre las que se destacan la Gran Fundición Central Mexicana (cuyo camino se encuentra indicado), los talleres generales Ferrocarril Central Mexicano, en ese momento en construcción y el Molino Douglas. Se observa también la primera subdivisión de los predios en el lindero poniente de los talleres ferroviarios. Fuente: Planos realizados por Marlene Barba Rodríguez a partir de los proporcionados en el Archivo Histórico del Estado de Aguascalientes.

Catálogo Histórico). En 1899 las obras de terracería estaban terminadas y se construía la Casa Redonda, entre agosto y septiembre de 1900 se inauguraron el Departamento de Mecánica, el Hospital y el patio general de maniobras; para 1903 los talleres estuvieron concluidos “y se trabajaba en ellos a todo vapor” (Gómez, 1988, pp. 368-369).

La construcción de ambas industrias se afianzó, como solía hacerse durante el gobierno de Porfirio Díaz, con subvenciones extraordinarias, como exenciones de impuestos, cesión de terrenos, uso gratuito del agua, entre otros. A su vez, ambos establecimientos constituyeron dos polos a partir de los cuales se desarrolló y organizó la ciudad (figuras 1 y 2).

El establecimiento de industrias con maquinaria moderna constituyó un periodo que, de acuerdo a Recio (2004, pág.3) “[...] fue testigo del nacimiento de fábricas que comenzaron a

producir bienes de consumo –como cerveza, cigarros, jabón- y bienes intermedios –acero, cemento y petróleo-.” Gracias al ferrocarril, Aguascalientes era ahora un terreno promisorio para comerciantes e industriales. Es en un plano realizado por la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano, fechado, al igual que el artículo, en 1903, en donde se muestra detalladamente la zona industrial que se conformó, en derredor de la línea principal y los talleres, lo que fue perfilando la personalidad e identidad de esta zona (figuras 3-6).

La primera de estas industrias es, obviamente, los talleres generales, cuyos inmuebles provocaron un impacto similar los de la GFCM, en cuanto a que representaban una nueva tipología constructiva en la zona, ya que aun cuando ya existían la estación y el almacén de carga, los espacios construidos eran lo último en cuanto a instalaciones ferroviarias se refiere. Dicho

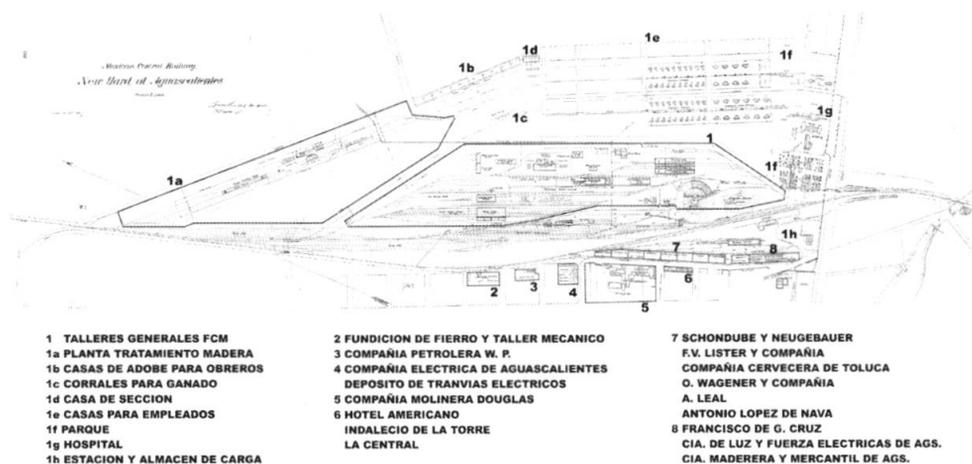


Figura 3. Plano de los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Maquinaria y Material Rodante del Ferrocarril Central Mexicano realizado por la propia compañía en donde además se muestra la zona industrial que se generó al poniente de los mismos y la ruta de los tranvías eléctricos. El plano se encuentra firmado por Lewis Kingman, ingeniero en jefe de la línea y fechado el 24 de diciembre de 1903. Fuente: Plano realizado por Marlene Barba Rodríguez a partir del proporcionado por el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

impacto rebasó a los espacios de producción, ya que el complejo comprendía casas para empleados, hospital, casas para obreros, corrales para ganado, entre otros.

De todos estos negocios e inversionistas, John Douglas merece una mención aparte. Este inglés, nacido en Bury, Manchester en 1840, traía la vena industrial de familia, ya que ésta poseía un pequeño taller textil. Emigró a los Estados Unidos en 1864 y después de

trabajar en Nueva York y en Texas, recibió en 1876 la invitación para trabajar en México, en el estado de Durango, en una fábrica de hilados y tejidos. Es en un viaje a Minnesota, donde aprende lo relativo a los molinos de trigo y maíz. En un viaje de recreo conoce Aguascalientes y ve de inmediato posibilidades de hacer negocios ante la ubicación estratégica de la ciudad, sus instalaciones ferroviarias, la mano de obra barata y la buena producción de maíz. (Orte-



Figuras 4, 5 y 6. En estas figuras se puede apreciar el cambio de paisaje que sufrieron las inmediaciones de la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano (FCM) en la ciudad de Aguascalientes, desde la primera estación que existió (fig.1, circa 1897), hasta la construcción de los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Maquinaria y Material Rodante del FCM (fig.2 circa 1903) y la zona industrial y de servicios que se generó en los predios adyacentes, sumado a una nueva estación (fig.3 circa 1912). Fuente: Centro de estudios del patrimonio ferroviario (CEPAF) del Museo Ferrocarrilero de Aguascalientes.

ga, 1997, s/p). Es en 1895 cuando se inaugura la Compañía Molinera Douglas, cuyo nombre cambió en 1903 a Fábrica de harina y almidón “La Perla”, la cual en poco tiempo se convirtió en una empresa importante que comercializaba sus productos en varios estados.

Además del molino, y aprovechando la excelente relación que tenía con la clase política, Douglas vio en el ramo inmobiliario la oportunidad de hacer negocios; entre 1897 y 1901 compra poco más de 88 ha a Alejo Valdez de lo que hasta entonces era conocido como el Rancho Buenavista y el 15 de junio de 1901 constituye una colonia con dicho nombre, la cual representó una nueva forma de urbanizar la ciudad, puesto que en ella se planteaban manzanas cuadradas con amplias avenidas, rompiendo con la traza de la ciudad que hasta entonces fue de tipo “plato roto”.

Como culminación de estos negocios, Douglas se interesó en los transportes y en la generación de electricidad: en marzo de 1903, asociado con J. W. Overton, celebra un contrato

para establecer tranvías eléctricos en la ciudad, con lo que cambia por completo el sistema de transporte que hasta entonces, era de tracción animal. Entre las rutas que tuvieron los tranvías, una llevaba a la fundición y otra convenientemente, recorría su colonia. Finalmente, en enero de 1904 constituye, junto a Luis Cornú y J. Guadalupe Ortega la Compañía Eléctrica de Aguascalientes, S. A., la cual también se ubicaba en su colonia (Barba, 2009: 98-123).

El negocio de la colonia no resultó fructífero para Douglas y en 1905 vende a León Signoret casi 65ha. Es hasta 1924 que los trabajadores del ferrocarril, necesitados de vivienda, se organizan en la denominada “Colonia Gremial Ferrocarrilera Sociedad Cooperativa Limitada” para, con ayuda del gobernador Rafael Arellano Valle, comprar el predio antes señalado. El 1° de enero de 1925 se ponía la primera piedra de lo que pasó a llamarse Colonia Gremial Ferrocarrilera, la cual, al paso de los años se denominó simplemente, Colonia Gremial (ibid., pp. 116-118).



Figuras 7 y 8. Plano de la Colonia Buenavista y de la Colonia Gremial. El primero (fig. 7) está fechado en 1901 y en él se marcan los límites de la Colonia Buenavista; se destaca la Avenida Buenavista y los predios que por entonces ya ocupaban algunas industrias como el Molino Douglas. El segundo (fig. 8) muestra la Colonia Gremial actualmente. La Avenida Buenavista es ahora la Av. Héroe de Nacozari y se destaca el sitio donde se ubicaba el molino.

Fuente: Planos realizados por Marlene Barba Rodríguez a partir de los proporcionados en el AHMA y del Google Earth, 2012.

El paisaje de la zona poniente de los talleres de los FFCC terminó así de conformarse y de adquirir su identidad: un sitio que además de albergar industria y servicios, la mayoría ligados al ferrocarril, es sede de una colonia donde vivieron y siguen viviendo varias generaciones de trabajadores del riel. Esta identificación fue tal, que los nombres de las avenidas de la colonia fueron cambiados por personajes ligados al ferrocarril.

PAISAJE Y FERROCARRIL, HOY

Se concuerda con Gómez (1988: 126,128) respecto a que el *boom* industrial que trajo consigo el ferrocarril tuvo un éxito efímero (el propio taller del ferrocarril cerró sus puertas en 1999); de las industrias indicadas en el plano de 1903 se puede decir que sólo algunas de ellas, como la Fundición de Fierro y Taller Mecánico, la Compañía Molinera Douglas y la Jabonera de Juan Leal, tuvieron un éxito relativo, mientras que el resto, o bien apenas duraron unos pocos años, como la Compañía Eléctrica, el Depósito de Tranvías Eléctricos, la Compañía de Luz y Fuerza Eléctricas de Aguascalientes y la Compañía Maderera y Mercantil de Aguascalientes, o no llevaron a cabo el objetivo por el cual fueron organizadas. Sin embargo, aunque la vida activa de estas empresas fue corta y su establecimiento no mejoró en gran cosa la situación económica de los trabajadores, lo cierto es que la zona poniente aledaña a los talleres de los FFCC adquirió no

sólo un paisaje único, sino una identidad y una vocación industrial que se mantienen hasta la fecha, las cuales, en el caso del ferrocarril, pasaron de generación en generación, propiciadas por la estructura laboral, en el que los hijos de los obreros tenían “derecho” sobre el resto de los aspirantes, para trabajar en el taller.

Centrémonos en el hoy: si la filosofía de la identidad se entiende como aquella que “identifica sujeto y objeto” (Salvat, 1997: 25) esta zona de la ciudad tiene ambas: en ella no sólo siguen viviendo obreros que trabajaron en las industrias ubicadas en la misma, sino que continúan conviviendo con ellas gracias al paisaje conformado por los inmuebles que aún sobreviven, los cuales sin duda son parte de la historia de Aguascalientes y que deben conservarse para conocimiento y disfrute de la población en general.

FUENTES CONSULTADAS

- BARBA RODRÍGUEZ, Marlene (2009). *La Colonia Gremial, Regenerar Conservando*. Tesis. Maestría en Diseño con salida en investigación. México: Universidad Autónoma de Aguascalientes.
- DÁVILA DÍAZ DE LEÓN, Laura Elena; ESQUIVEL REYNA, María Estela (1981). *Los Ferrocarriles y sus Trabajadores*. Aguascalientes 1883-1928. 217 p. Tesis. Licenciatura en Sociología. México: Universidad Autónoma de Aguascalientes.



Figuras 9-13. Imágenes (figuras 9-12) de algunos de los inmuebles industriales que conforman el paisaje poniente de los talleres del ferrocarril. La última imagen es de uno de los edificios de dicha industria (figura 13). Fuente: Archivo personal de Marlene Barba Rodríguez.

- GÓMEZ SERRANO, Jesús (1988) *Aguascalientes en la Historia 1786-1920. Tomo II: Los embates de la modernidad*. México: Gobierno del Estado de Aguascalientes, Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Moya.
- GÓMEZ SERRANO, Jesús (1982) *Aguascalientes: Imperio de los Guggenheim*. México: Fondo de Cultura Económica.
- ORTEGA DE LEÓN, Carlos (1997) *Rasgos de una historia familiar. La Familia Ortega Douglas*. Escrito familiar no publicado.
- RECIO, Gabriela (2004) "Historia de la industria cervecera en México 1880-1910". Memorias del Segundo Congreso de Historia Económica *La historia económica hoy, entre la economía y la historia, México 2004*. Simposio 9: "Las bebidas alcohólicas, siglos XVIII-XX: producción, consumo y fiscalidad". Asociación Mexicana de Historia Económica, A. C. Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México. Información recuperada el 01 de julio de 2012 desde: <http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/simposio09/Gabriela%20RECIO.pdf>
- S/a. "Progresamos". *El Observador. Bisemanario de información*. Sábado 20 de junio de 1903. Año III, núm. 125.
- S/a. *Salvat Universal. Diccionario Enciclopédico*. Tomo 12 (1994). Barcelona: Salvat Editores, S. A.