



CENTRO DE CIENCIAS DEL DISEÑO Y LA CONSTRUCCIÓN

TESIS

**TRANSFORMACIONES INFRAESTRUCTURALES Y LA RECONFIGURACIÓN
DEL ENTORNO DENTRO DEL SISTEMA DE HACIENDAS EN EL BAJÍO
GUANAJUATENSE DURANTE EL PORFIRIATO**

P R E S E N T A

Miguel Enrique Navarro Rossell

**PARA OBTENER EL GRADO DE
Doctor en Ciencias de los Ámbitos Antrópicos
con énfasis en Arquitectura, Ingeniería Civil y Urbanismo
PNPC**

TUTOR

Dr. Alejandro Acosta Collazo

COMITÉ TUTORIAL

Dra. Edith Hernández López

Dr. Mauricio Ruiz Morales

Dr. Marco Alejandro Sifuentes Solís

Dra. Olga Guadalupe Vera Díaz

Aguascalientes, Ags. diciembre de 2017



No. de Oficio: CDC-DC-17-123
Asunto: Voto aprobatorio impresión
Tesis de: Miguel Enrique Navarro Rossell

M. EN FIL. OMAR VÁZQUEZ GLORIA
DECANO DEL CENTRO DE CIENCIAS DEL DISEÑO Y DE LA CONSTRUCCIÓN
P R E S E N T E

Por medio del presente, como Tutor designado del estudiante: **MIGUEL ENRIQUE NAVARRO ROSSELL**, con ID 187601, quien realizó la tesis titulada: **TRANSFORMACIONES INFRAESTRUCTURALES Y LA RECONFIGURACIÓN DEL ENTORNO DENTRO DEL SISTEMA DE HACIENDAS EN EL BAJÍO GUANAJUATENSE DURANTE EL PORFIRIATO** y con fundamento en el Artículo 175, Apartado II del Reglamento General de Docencia, me permito emitir el **VOTO APROBATORIO**, para que él pueda proceder a imprimirla, y así continuar con el procedimiento administrativo para la obtención del grado.

Pongo lo anterior a su digna consideración y sin otro particular por el momento, me permito enviarle un cordial saludo.

~~ATENTAMENTE
"SE LUMEN PROFERRE"~~

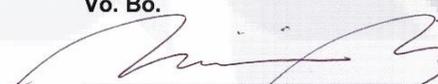
~~Aguascalientes, Ags., a 28 de noviembre de 2017~~

~~**DR. ALEJANDRO ACOSTA COLLAZO**
DIRECTOR DE TESIS Y SECRETARIO TÉCNICO DEL DOCTORADO EN CIENCIAS DE LOS
ÁMBITOS ANTRÓPICOS CON ÉNFASIS EN ARQUITECTURA, INGENIERÍA CIVIL Y
URBANISMO PNP~~

Vo. Bo.

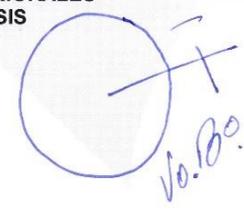

DRA. EDITH HERNÁNDEZ LÓPEZ
CODIRECTOR DE TESIS

Vo. Bo.


DR. MAURICIO RUIZ MORALES
CODIRECTOR DE TESIS

c.c.p. MTR. MIGUEL ENRIQUE NAVARRO ROSSELL. ALUMNO DEL DCAA PNP.
c.c.p. DRA. MARÍA DEL CARMEN MARTÍNEZ SERNA. DIRECTOR GENERAL DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO
c.c.p. Archivo

AAC


Vo. Bo.



TRANSFORMACIONES INFRAESTRUCTURALES Y LA RECONFIGURACIÓN DEL ENTORNO DENTRO DEL SISTEMA DE HACIENDAS EN EL BAJÍO GUANAJUATENSE DURANTE EL PORFIRIATO



Centro de Ciencias
del Diseño y de
la Construcción

Oficio: CCDC-D-436-2017
Asunto: Conclusión de tesis

Dra. María del Carmen Martínez Serna
Dirección General de Investigación y Posgrado
PRESENTE

Por medio de este conducto informo que el documento final de tesis titulado: "TRANSFORMACIONES INFRAESTRUCTURALES Y LA RECONFIGURACIÓN DEL ENTORNO DENTRO DEL SISTEMA DE HACIENDAS EN EL BAJÍO GUANAJUATENSE DURANTE EL PORFIRIATO". Presentado por el sustentante: Mtro. Miguel Enrique Navarro Rossell, con ID 187601, egresado del Doctorado en Ciencias de los Ámbitos Antrópicos, cumple las normas y lineamientos establecidos institucionalmente. Cabe mencionar que el autor cuenta con el voto aprobatorio correspondiente.

Para efecto de los trámites que al interesado convengan se extiende el presente, reiterándole las consideraciones que el caso amerite.

ATENTAMENTE

Aguascalientes, Ags., 30 de noviembre de 2017

"SE LUMEN PROFERRE"

M. en Fil. Omar Vázquez Gloria

Decano del Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción

c.c.p.- Dr. Ricardo Arturo López León – Secretario de Investigación y Posgrado del CCDC
c.c.p.- Dr. Alejandro Acosta Collazo – Tutor del alumno y Secretario Técnico del Doctorado en C. de los Ámbitos Antrópicos
c.c.p.- Mtro. Miguel Enrique Navarro Rossell– Egresado del Doctorado en C. de los Ámbitos Antrópicos
c.c.p.- Lic. Della Guadalupe López Muñoz – Jefe Sección de Certificados y Títulos.
c.c.p. - Archivo

OVG/rbv





Miguel Enrique Navarro Rossell:

Por medio de la presente se hace constar que el libro digital: *Convergencias del Diseño y de la Construcción Vol. V; Arquitectura, Ingeniería Civil y Urbanismo. Alteraciones antrópicas en la ciudad y el medio ambiente*, coordinado por el Dr. Alejandro Acosta Collazo, en el cual usted es autor del capítulo titulado “El ferrocarril como detonador en la reconfiguración de la infraestructura físico-espacial del sistema de haciendas agrícolas en el bajío guanajuatense: 1876-1910”, será publicado por el Departamento Editorial de esta Institución, en el año 2016, y contará con registro ISBN.

Para los fines legales que el interesado solicite, se extiende la presente constancia que avala la aceptación de la publicación.

Sin otro particular por el momento, aprovecho la oportunidad para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE

Aguascalientes, a 11 de agosto de 2016.

“*Se Lumen Proferre*”



M.E. Martha Esparza Ramírez

Jefa del Departamento Editorial

c.c.p. Archivo





UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE AGUASCALIENTES

Miguel Enrique Navarro Rossell:

Por medio de la presente se hace constar que el libro digital: *Convergencias del Diseño y de la Construcción Vol. VI. Alteraciones antrópicas en la ciudad y el medio ambiente. Conservación, sustentabilidad, complejidad e interdisciplina en la investigación*, coordinado por el Dr. Alejandro Acosta Collazo, y en el cual usted es autor del capítulo titulado “La importancia de la convenciones, cartas y normas internacionales en la valoración del patrimonio cultural construido”, será publicado por el Departamento Editorial de esta Institución en el año 2018, y contará con registro ISBN.

Para los fines legales que el interesado solicite, se extiende la presente constancia que avala la aceptación de la publicación.

Sin otro particular por el momento, le envío un cordial saludo.

ATENTAMENTE

Aguascalientes, 6 de noviembre de 2017.

“Se Lumen Proferre”

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Martha Esparza Ramírez'.

M.E. Martha Esparza Ramírez

Jefa del Departamento Editorial

c.c.p. Archivo



A la Universidad Autónoma de Aguascalientes, por haberme abierto sus puertas para lograr esta meta tan deseada e importante en mi vida profesional...

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), por haberme otorgado la beca que me permitió destinar el tiempo para la realización de este trabajo...

Al Doctor Alejandro Acosta Collazo, por su apoyo y amistad incondicional y desinteresada, así como por sus reflexiones y tiempo para la tutoría en esta investigación...

A la Doctora Edith Hernández López, por su siempre buena disposición para la revisión de esta tesis...

Al Doctor Mauricio Ruiz Morales, por su amistad, sugerencias y por haber siempre compartido conmigo sus conocimientos y tiempo...

Al Doctor Marco Alejandro Sifuentes Solís, por sus atinadas observaciones durante los seminarios...por su excelente disposición a apoyarme y a aconsejarme en estos tres años...

A la Doctora Olga Guadalupe Vera Díaz, por sus siempre buenos consejos y amistad desde el primer día que ingresé al doctorado...

A todos los doctores y maestros que de alguna manera participaron durante este proceso en los seminarios, cursos y foros: Dr. Gerardo Sánchez Ruiz, Dra. Alejandra Contreras Padilla, Dr. Netzahualcoyotl López Flores, Dr. Tonatiuc Moreno Codina, Dr. Jesús López García y a todos y cada uno con los que tuve la oportunidad de compartir sus conocimientos, tanto en sus exposiciones y presentaciones como en sus charlas informales en este camino de los Ámbitos Antrópicos...

AGRADECIMIENTOS



A mi madre:

Carmen Rossell Garibay (qepd), por creer siempre en mí y compartir este sueño a mi lado hasta el último momento de tu vida...sin ti no hubiera sido posible...porque aun te siento a mi lado...

A mi padre:

Ignacio Navarro Ponce (qepd), por tu ejemplo de respeto, educación, decencia y buen carácter...

A mi hermana Pili:

Por compartir siempre conmigo el gusto por la historia y la lectura...y por ser la mejor hermana...

A mis sobrinos:

Canito y Chore por estar siempre e incondicionalmente conmigo...

A mi amigo y compañero de estudio Alejandro García Navarro:

Por tus consejos y amistad incondicional...

Y especialmente a ustedes Ale y Sofi:

Por su apoyo, cariño y paciencia en este proceso...y por haber llegado a mi vida en el momento indicado...

DEDICATORIAS





Ex hacienda de Atotonilquillo en Manuel Doblado, Guanajuato.

ÍNDICE GENERAL



INTRODUCCION	25
Antecedentes	
Planteamiento teórico y método de trabajo	
CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL	45
1.1.- El Patrimonio Natural e Industrial como parte del Patrimonio Cultural y su valoración	45
1.2.- El sistema de haciendas - La Encomienda y los repartimientos, la Hacienda Virreinal y en el México independiente	59
1.3.- El sistema férreo, los subsidios y las concesiones	73
CAPÍTULO 2: EI BAJÍO Y SU DESARROLLO RURAL	87
2.1.- Los inicios de la economía rural en la región	90
2.2.- La minería como detonante del desarrollo y en la formación de nuevas poblaciones	91
2.3.- La Hacienda – órgano de impulso socioeconómico y poblacional rural	94
CAPÍTULO 3: INVERSIÓN EXTRANJERA E INDUSTRIALIZACIÓN - EI FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO	113
3.1.- Postrimerías del siglo XIX - El México rural de 1850 -1876 y El Porfiriato	113
3.2.- Inversión extranjera y la industrialización en el agro mexicano	119
3.3.- El Ferrocarril Central Mexicano	126
CAPÍTULO 4: TRANSFORMACIONES EN LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA Y LA RECONFIGURACIÓN DEL ENTORNO RURAL	143
4.1.- Nuevas articulaciones en la tenencia de la tierra, dispersión y aglomeración de la fuerza de trabajo y en el dominio de los mercados locales y regionales	143

4.2.- Transformaciones en su Infraestructura Física - Sistema hidráulico, sistemas de almacenaje, y redes de distribución, transporte y comunicación162

4.3.- La reconfiguración del entorno rural y la formación de nuevos espacios urbanos168

CONCLUSIONES183

ANEXOS191

FUENTES DOCUMENTALES211





Troje de la Ex hacienda de San Clemente en Silao, Guanajuato.

ÍNDICE DE TABLAS



Tabla 1: Esquema conceptual en el que se exponen los objetivos particulares y las hipótesis formuladas por cada uno. Fuente: Elaboración propia.	33
Tabla 2: Esquema en el que se expone el desarrollo de las variables independientes y dependientes. Fuente: Elaboración propia	34
Tabla 3: Tabla en la que se muestra la operacionalización de las variables dependientes – Infraestructura Físico Espacial. Fuente: Elaboración propia.	35
Tabla 4: Tabla en la que se muestra la operacionalización de las variables dependientes – Entorno Rural. Fuente: Elaboración propia.	36
Tabla 5: Tabla en la que se especifican las haciendas que estaban situadas en la zona del Bajío guanajuatense para finales del siglo XIX. Fuente: Elaboración propia.	39
Tabla 6: Esquema en el que se expone el vínculo ente el término Cultura, con relación a la identidad y donde se desarrolla, apoyada en las definiciones de Díaz Berrio. Fuente: Elaboración propia.	46
Tabla 7: Esquema en el que se expone la clasificación del patrimonio Cultural según Miguel Navarro basada en la <i>Recomendación sobre la Protección del Patrimonio Cultural y Natural</i> . Fuente: Elaboración propia.	50
Tabla 8: Esquema en el que se expone las dimensiones del patrimonio industrial expuesto por Barba. Fuente: Elaboración propia.	54
Tabla 9: Esquema en el que se expone los factores que caracterizan a los inmuebles industriales, de acuerdo a lo planteado por Eusebi Casanelles i Rahola. Fuente: Elaboración propia.	55
Tabla 10: Esquema en el que se expone como según Nickel hace una descripción de como la hacienda transitó por tres etapas principales de desarrollo. Fuente: Elaboración propia.	64
Tabla 11: Esquema de los cuatro puntos, de lo que Ancón Riestra denomina como las variantes principales de desarrollo poblacional en torno a las haciendas. Fuente: Elaboración propia.	109-110
Tabla 12: Inversión extranjera en México, 1911. Datos aproximados en millones de pesos. Fuente: Elaboración propia. (Gaona Rivera 2007).	126





Arcada de la Ex hacienda Santa Ana Pacueco, Guanajuato.

ÍNDICE DE GRAFICOS



Ilustración 1:

Estación Ferroviaria Irapuato. Línea A-Irapuato. Km.- 352. Panorámica del patio y de Estación de Irapuato - Vista al norte. Fotografía donde se muestra claramente la reconfiguración del entorno rural al instalar la Estación de Irapuato frente a lo que era en su momento parte del casco de una Hacienda Agrícola. *Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.*..... 29

Ilustración 2:

Estado de Guanajuato por regiones. *Fuente: http://www.seg.guanajuato.gob.mx/CeducativaProfesionistasPaginasMapa_Regiones_col.aspx. (Fecha de consulta: 04-Junio_15)* 38

Ilustración 3:

La hacienda ganadera de San Diego de Jaral de Berrio, municipio de Ocampo, Gto. *Fuente: Fotografía tomada por M.E.N.R. - Oct.2015.* 59

Ilustración 4:

Plano de la casa del hacendado de la ex hacienda de Mezquite Gordo. Se indican los dos patios de los que estaba constituida y sus habitaciones se desarrollaban alrededor de ellos. *Fuente: Plano elaborado por M.E.N.R. - Dic. 2010.* 67

Ilustración 5:

Detalle de vía a la entrada al ladero, vista norte. Estación Joaquín. Línea I-Irapuato – Manzanillo. Km.- 1 al 93. Antes llamada Estación Cuitzeo. *Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.* 76

Ilustración 6:

México. Mapa de las líneas del Ferrocarril Central Mexicano y conexiones. 1884. *Fuente: CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. SECCIÓN CARTAS, # 3269.* 83

Ilustración 7:

Región Bajío. *Fuente: CIDE.* 89

Ilustración 8:

Caminos de la Nueva España y establecimiento de presidios durante 1550 y 1685, con el descubrimiento de las minas en el centro y norte del territorio. *Fuente: Scripta Nova. REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. X, núm. 218 (26), 1 de agosto de 2006.* 93

Ilustración 9:

Reino de la Nueva España (Siglo XIX). Plano del Reino de la Nueva España durante la primera mitad del siglo XIX) donde se indican los territorios con los que se contaban antes de 1848. Elaborado por Antonio García Cubas. “Atlas Geográfico, Estadístico e Histórico de la República Mexicana”. (El Atlas geográfico, estadístico e histórico de la República Mexicana 1858, de Antonio García Cubas, compila las mediciones y los mapas regionales más respetados hasta 1858, retoma elementos de otras tradiciones carto-gráficas, incorporando imágenes y enfatizando las estrategias de representación visual. Es el primero del territorio nacional elaborado después de la Independencia. Debido a la pérdida de territorio que sufrió nuestro país tras la guerra con Estados Unidos y la firma del tratado de Guadalupe Hidalgo en 1848; resultaba prioritario reforzar la identidad de México y los límites territoriales de la nación). *Fuente: Atlas Geográfico, Estadístico e Histórico de la República Mexicana.* 115

Ilustración 10:

Puente sobre el Rio Lerma. Línea I-Irapuato – Manzanillo. Km.- 1 al 93. Paso interior, traveses compuestos, armadura fierro - articulado, tipo Pratt, sobre estribos de mampostería. Vista de conjunto. *Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.* 118

Ilustración 11:

Estación ferroviaria de Irapuato, Gto. Línea A-Irapuato. Km.- 352. Edificio de mampostería, tabique y lámina con muelle de mampostería para bodega de carga, posterior y lado norte, estación Irapuato. *Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.* 120

Ilustración 12:

Detalle de vía en la Estación de Irapuato, Gto. Línea I-Irapuato – Manzanillo. Km.- 1 al 93. Detalle de vía en la estación de Irapuato, en el empalme de la rama norte de la “y”, en curva a la izquierda con la troncal a Guadalajara, que sirve también de rama sur, vista sur. *Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.* 120

Ilustración 13:

Atlas Mexicano por Antonio García Cubas. Guanajuato. Litografía de 1884. Plano donde se muestra la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en su paso por el Bajío guanajuatense, así mismo el ramal que nace en la ciudad de Irapuato y va hacia Guadalajara. *Fuente: CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. SECCIÓN CARTAS, # 3573.* 123

Ilustración 14:

Embarcadero de madera. Abasolo. Línea I-Irapuato – Manzanillo. Km.- 1 al 93. Una rapa para ganado, estación de Abasolo. *Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.* 121

Ilustración 15:

Tinaco circular para agua sobre mampostería con dos garzas. Estación Irapuato. Línea I-Irapuato – Manzanillo. Km.- 1 al 93. *Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.* 122

Ilustración 16:

Mapa de los Ferrocarriles Nacionales de México. 1928. *Fuente: CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. SECCIÓN CARTAS, # 3135.* 133

Ilustración 17:

Carta general de los ferrocarriles de la república mexicana. Mayo de 1916. *Fuente: CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. SECCIÓN CARTAS, # 3298.* 135

Ilustración 18:

Ferrocarril Central Mexicano. Plano y perfil de Irapuato a Yurécuaro. Kilómetros 1 a 135. Julio 1, 1893. *Fuente: CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. Sección Patios y líneas, N° 2112.* 145

Ilustración 19:

Puente de 4 claros, traveses de madera, en bancos falsos, y alcantarilla de mampostería, bóveda semicircular una invertida, con aleros, claro 2.00. *Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.* 146

Ilustración 20:

Frente y lado norte del edificio, mampostería y bóveda, para oficinas de estación y bodega de carga. Palo Verde. *Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.* 148

Ilustración 21:

Detalle de vía en el patio de Pénjamo y empalme de la rampa norte de la “Y” que une con la vía de ajunto. Vista al sur. *Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.* 149

Ilustración 22:

Alcantarilla mampostería con 2 tubos de fierro de 1.21 de diámetro, sin aleros. *Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.153*

Ilustración 23:

Antigua estación de Palo Verde. *Fuente: Fotografía tomada por M.E.N.R. – Marzo 2017.155*

Ilustración 24:

Hacienda La Noria de Alday – San Diego de la Unión, Gto. *Fuente: Fotografía tomada por M.E.N.R. – Junio 2013.156*

Ilustración 25:

Acueducto Las Musas. Infraestructura hidráulica de la hacienda de Atotonilquillo. Manuel Doblado, Gto. *Fuente: Fotografía tomada por M.E.N.R– Marzo 2017. ...163*

Ilustración 26:

Puente 5 claros, paso superior, traveses compuestos, lamina remachada, 1 en cada lado, sobre machones y estribos de mampostería, en el rio Turbio. *Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.167*

Ilustración 27:

Antigua troje de la Ex hacienda de Tupátaro. Manuel Doblado, Gto. *Fuente: Fotografía tomada por M.E.N.R. – Marzo 2017.173*

Ilustración 28:

Estación La Piedad. Se muestra el desarrollo comercial en torno a la estación. *Fuente: Fotografía tomada por M.E.N.R. – Marzo 2017.177*



Detalle del friso de la casa del hacendado en la Ex hacienda de Mezquite Gordo en Romita, Guanajuato



ACRÓNICOS

CIDE: Centro de Investigación y Docencia Económicas

CEDIF: Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias

CNPPCF: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero

ICOMOS: ICOMOS MÉXICO, A.C Comité Nacional Mexicano del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, organismo "A" de UNESCO de carácter no gubernamental y fines no lucrativos

EUA: Estados Unidos de América (United States of America, siendo su sigla EUA)

M.E.N.R.: Miguel Enrique Navarro Rossell

TICCIH: The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) o Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial

UNESCO: La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (en inglés United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization), abreviado internacionalmente como Unesco.





Vestigios de la Troje de la Ex hacienda de San José del Carmen en Salvatierra, Guanajuato

RESUMEN



RESUMEN

El tema de las haciendas es una valiosa e inagotable veta de investigación, que ya ha sido analizada desde varios enfoques: histórico, socio-económico, antropológico o arquitectónico patrimonial.

En la la región Centro-Bajío, encontramos que algunas haciendas hasta mediados del siglo XIX eran enormes unidades agroindustriales, que organizaban su producción orientada a proveer insumos en los mercados regionales.

Por tanto, el Patrimonio Cultural en el antiguo sistema de Haciendas, es considerado parte importante del nuestro bagaje cultural, y permite darnos cuenta del desarrollo socioeconómico, político, artístico y tecnológico en diferentes momentos de nuestra historia en el ámbito rural.

El objetivo de este trabajo es la realización de una investigación sobre las transformaciones en la infraestructura físico-espacial y en las reconfiguraciones del entorno dentro sistema de haciendas agrícolas en el Bajío guanajuatense de 1876-1910, abordado desde el estudio de un fenómeno definitorio en la reconfiguración de las estructuras rurales y territoriales de México en esa época: la instauración del Ferrocarril Central Mexicano

Por tanto con esto, se busca contribuir en la aplicación de nuevos planteamientos para el análisis y valoración del Patrimonio Histórico y Arquitectónico, donde su estudio aportará conocimiento útil al sector académico y científico.

Palabras clave: *cultura, patrimonio, ferrocarriles, conservación, región Centro-Bajío*



ABSTRACT

The subject of the haciendas, a valuable vein of research, has already been analyzed from various perspectives: historical, socio-economic, anthropological and architectural.

In the Central-Bajío area, we found that until the mid-nineteenth century some haciendas were huge agro-industrial units, which organized their production aimed at providing inputs in regional markets.

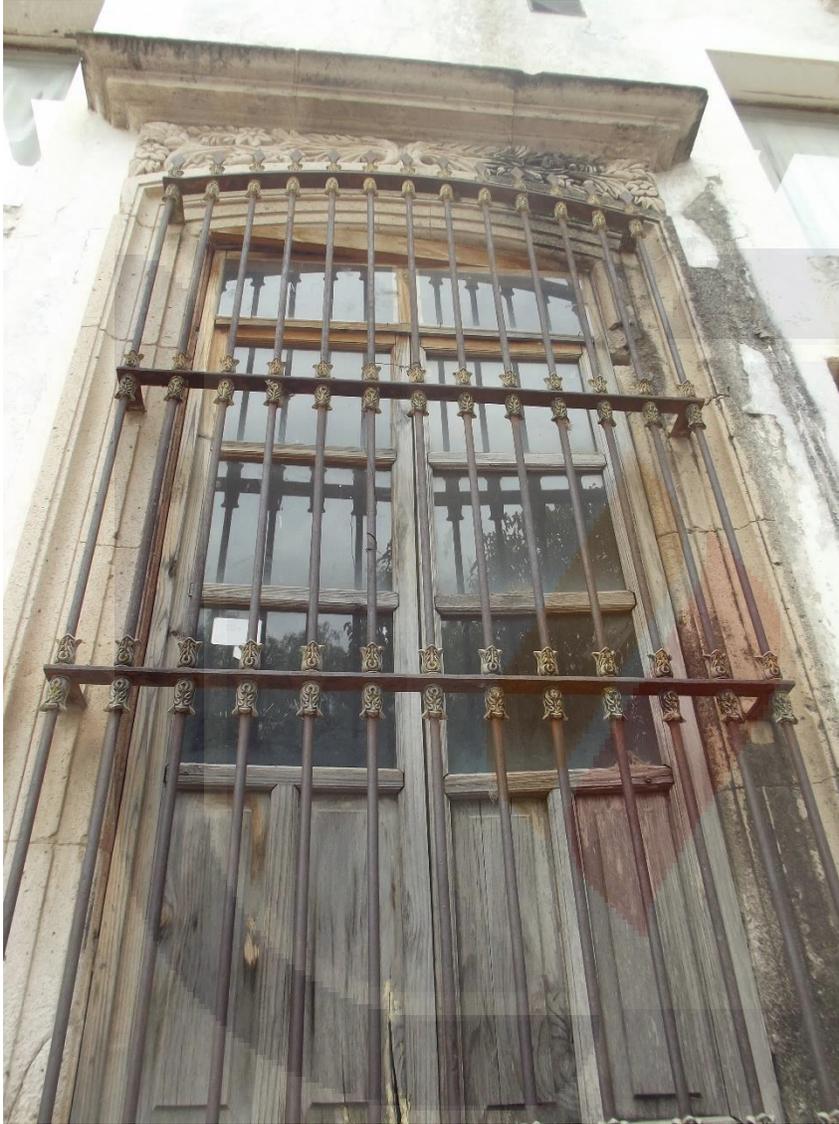
Therefore, the Cultural Heritage of the ancient hacienda system is considered an important part of our cultural background, and it allows us to acknowledge the socio-economic, political, artistic and technological development in rural areas at different times in our history.

The aim of this research is to analyze the transformations and effects on physical-spatial infrastructure of the haciendas agricultural system in the Bajío area of Guanajuato from 1876 to 1910, approached from the study of a defining phenomenon in the reconfiguration of rural and territorial structures in Mexico at that time: the establishment of the Mexican Central Railroad.

So with this, we seek to contribute to the implementation of new approaches to the analysis and assessment of historical and architectural heritage where its study will provide useful knowledge to the academic and scientific sector.

Keywords: *culture, heritage, rail system, conservation, Central-Bajío area*





Detalle de ventana de la casa Grande de la Ex hacienda San Juan Pan de Arriba en San Diego de la Unión, Guanajuato.

INTRODUCCIÓN



INTRODUCCIÓN

El territorio nacional, particularmente en la zona central denominada Bajío Mexicano cuenta, como parte de su Patrimonio Cultural con un gran número de Ex haciendas, estos conjuntos patrimoniales que resaltan por su indudable valor histórico y cultural llegaron a consolidarse como la propiedad rural más característica del México Novohispano, siendo estas testimonio del desarrollo productivo, económico y social durante los siglos XVI al XX.

Comprendiendo la importancia sobre el tema del desarrollo rural y del sistema de haciendas en la región lo largo de sus casi cuatro siglos de existencia; de su modernización y tecnificación dentro de sus territorios y entornos, este trabajo busca analizarlo desde un fenómeno que fue determinante en la conformación de estas estructuras rurales durante la segunda mitad del siglo XIX en la zona del Bajío guanajuatense: la instauración del Ferrocarril Central Mexicano (Riguzzi 1996, 173).

Antecedentes

Con la conquista de México-Tenochtitlán, se da el florecimiento de una nueva civilización en todo el nuevo mundo. Con esta naciente forma de vida y desarrollo, tanto para los conquistadores como para los indígenas conquistados, se inician una serie de acoplamientos en diferentes ámbitos como en la social y económica, en su situación política, en la religión, así como en sus estructuras territoriales y entorno físico; propagándose dicho desarrollo hacia el norte del territorio ocasionando una rápida colonización por parte de los recién llegados españoles.

Esta ambiciosa colonización se expande en gran parte por la dotación de mercedes de tierra en estos nuevos territorios conquistados gracias a las encomiendas y repartimiento de indios otorgadas a los conquistadores por Hernán

Cortés¹. Estas posesiones fueron otorgadas para diversas naturalezas, algunas para estancias de ganado mayor o menor, caballerías de tierra, etc.; cultivándose así nuevas tierras que sirvieron para alimentar la creciente población², siendo El Bajío la puerta hacia al norte para este nuevo proceso poblacional.

Luis González (1980, 102) asegura que fueron tres los factores que propiciaron la entrada de los españoles y sus aliados a la zona del Bajío; la primera por el descubrimiento de las minas de Guanajuato y Zacatecas entre los años de 1546 y 1555; la segunda por la expulsión del ganado de los españoles de la capital, y la tercera para proteger las tierras recién conquistadas por Cortés y Nuño de Guzmán de las incursiones de los chichimecas³.

Por lo tanto, la colonización de la zona facilitó la creación de nuevas villas y pueblos, además se convirtió en un centro abastecedor de la región y sobre todo de los principales centros mineros de la naciente Nueva España como lo fueron Zacatecas, Guanajuato y parte de San Luis Potosí. Con la llegada de estos nuevos habitantes, nueva forma de vida y explotación de los recursos, es que se dan inicio a las denominadas primeras haciendas en todo el territorio, “todo esto se acrecentó gracias a los esfuerzos de mejoras que los primeros estancieros en la región decidieron hacer dentro de sus propiedades en obras hidráulicas o de infraestructura, como graneros, presas, caminos, bordos, cajas de agua, jagüeyes, etc.” (Nickel 1996, 66).

¹ En 1522 el propio Hernán Cortés tratando de satisfacer las exigencias de sus capitanes y oficiales, y de solucionar sus altos ingresos, establece encomiendas en la Nueva España, escribiendo su *Tercera Carta-Relación* a Carlos V, y con fecha de 14 de mayo de 1522 (De la Torre Rangel 1998, 15). Esto lo desarrolla al inicio sin pleno consentimiento de la Corona Española, ya que Carlos V le escribe el 26 de junio de 1523 sobre la prohibición de repartición de indios y le anula los ya hechos (De la Torre, 1998, 31).

² Este fenómeno se da en todas las posesiones recién conquistadas en el Nuevo Mundo, aunque se inicia en los alrededores de la capital de la Nueva España, continuando hacia las posesiones del norte y del sur del continente posteriormente. (Richard 1998, 270)

³ Las constantes quejas de los indios del Valle de México obligaron al Virrey Antonio de Mendoza a enviar rumbo al norte a los españoles con sus ganados, pues éstos hacían grandes destrozos en los sembradíos de los indios, dado que los pastos ya no alcanzaban para mantener al ganado además de que creyó que era una buena forma de controlar la región del valle de los Chichimecas si enviaba más españoles, ya fueran soldados o ganaderos. (González, 1980, 103)

Así, estos complejos productivos rurales de la región Centro-Bajío que se iniciaron durante la segunda mitad del siglo XVI, se fueron desarrollando durante los siguientes siglos XVII y XVIII en enormes unidades agroindustriales que organizaban su producción de forma compleja; donde sus trabajadores en la mayoría de los casos eran jornaleros que recibían un salario constituido una parte en dinero y otra en especie; habiendo también otro tipo de trabajadores, como medieros y arrendatarios, que cultivaban las tierras que se les rentaba o canjeaban su pago por una parte de la cosecha (Gómez, 2012, 55-102).

Estas antiguas haciendas de la mesa central fueron adecuándose al México del siglo XIX, iniciándose una recuperación en su productividad a partir de mediados del siglo, ejemplo de ello como describe Riguzzi (1996, 162), es “la creciente producción que sobrevino de trigo hacia el final de la década de 1870 en la región; con esto se incrementa al grado de generar problemas de sobre abasto y saturación del mercado regional”. Esta situación provoca que se transformen estructuralmente en términos de su potencialidad y en su capacidad como empleador de fuerza de trabajo, provocando también la construcción o ampliación de sus graneros y trojes; crecimiento de los espacios de habitación para sus empleados; modernización en sus técnicas de producción y en sus infraestructuras como luz eléctrica; mejoras en sus sistemas de almacenamiento de agua y riego; con la incorporación de equipo importado y maquinaria moderna, por lo que ya para mediados del Porfiriato la economía de las haciendas se encuentra en total prosperidad.

Con base a lo anterior es que fue necesaria la creación de una red de comunicación de caminos que facilitara el comercio entre estas haciendas desde diversos puntos, esto también para garantizar que se brindara protección a los hacendados y a sus ganados⁴. Estas redes de comunicación y de abasto, se

⁴ Gran parte de las rutas que se utilizan actualmente para comunicar a las principales ciudades del Bajío guanajuatense, son las que se vienen utilizando desde mediados del siglo XVI.

complementan con la llegada del Ferrocarril Central Mexicano⁵ a la zona del Bajío (Coastworth 1984), con lo que en algunos casos de haciendas y pueblos, se incrementó su desarrollo comercial considerablemente gracias a los beneficios en los costos del transporte de mercancías y de personas.

Estos sucesos además de ofrecer vínculos dinamizadores entre actividades económicas al modernizar y comunicar a las zonas agrícolas, mineras y manufactureras más importantes del país a lo largo de su avance, abrieron nuevos cauces de crecimiento, desarrollo tecnológico, nuevas oportunidades en zonas marginadas y cambios substanciales en las tipomorfologías de las haciendas, donde en muchos de los casos, las técnicas y los materiales de construcción utilizados para levantar sus construcciones respondieron a influencias extranjeras (Carregha, 2001).

Otro componente de análisis en este trabajo provocado por el arribo del ferrocarril fue el surgimiento de nuevas poblaciones, algunas de ellas tuvieron su origen en la instalación de una estación y en otros casos, la población original que habitaba alguna hacienda en las cercanías de dicha estación se mezcló con los nuevos pobladores, que en su mayoría eran trabajadores ferrocarrileros (Ilustración 1), donde gracias al trazo de estas incipientes poblaciones, se convirtieron en ocasiones en las actuales cabeceras municipales, modificando así el entorno rural.

Comprendiendo la importancia que tuvieron las haciendas en el Bajío guanajuatense, así como de su estudio y valoración, y analizadas desde diferentes fenómenos (como fue el establecimiento de la industria ferrocarrilera a la región) y a partir de diversos conceptos y teorías; se discierne que el sistema de haciendas

⁵ Durante el primer periodo de gobierno del general Porfirio Díaz (1876-1880), se otorgó a la compañía *Ferrocarril Central Mexicano*, organizada en Boston, Massachussets, la concesión y subvenciones para construir el ferrocarril de vía ancha entre la ciudad de México y Ciudad Juárez, (antes Paso del Norte) Chihuahua. El primer trazo del ferrocarril Central incluía el paso por las ciudades de México, Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato, León, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, Chihuahua y Paso del Norte (Cerutti 1996, 180).

es parte fundamental del Patrimonio Cultural e Histórico y testigo del desarrollo socioeconómico, político, artístico y tecnológico de las zonas rurales de la región, por lo tanto apreciado como un instrumento valioso de estudio e investigación, y que condujo a esta tesis.



Ilustración 1: Estación Ferroviaria Irapuato.
Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF

Planteamiento teórico y método de trabajo

Al conocer los aspectos que dieron inicio y de su desarrollo, así como sus diversos procesos de transformación a lo largo de su existencia dentro de este tipo de contextos históricos como fueron las antiguas haciendas en la región del Bajío guanajuatense, y siendo parte importante del Patrimonio Cultural, Industrial y Natural, se desprenden las siguientes preguntas ante el tema a manera de inquietud, y que reclamaban ser contestadas:

- ¿Fueron las antiguas haciendas los organismos socio-económicos precursores de la colonización, en la formación de nuevos asentamientos y predominantes abastecedores en el Bajío guanajuatense?
- ¿Cómo es, que para la segunda mitad del siglo XIX, se origina un sobresaliente desarrollo social y poblacional en la región?

- ¿Fue el Ferrocarril Central Mexicano un detonante en la consolidación de este desarrollo en la zona?
- ¿Favoreció este fenómeno de modernización y tecnificación en el transporte para la creación de nuevos espacios urbanos?
- ¿Cuáles fueron los complejos hacendarios por los que este sistema férreo atravesó en la región del Bajío guanajuatense?
- ¿Qué transformaciones en la infraestructura físico-espacial de estos conjuntos hacendarios se originaron con la instauración del sistema férreo?
- ¿Cómo este moderno sistema de transporte contribuyó en la reconfiguración del entorno rural de la zona?
- Con esta tesis, ¿se contribuye para enriquecer el conocimiento y la valoración del Patrimonio Cultural en el Bajío guanajuatense, así como la responsabilidad por el respeto y cuidado de sus zonas patrimoniales y sitios históricos, la obligación de preservar sus culturas y tradiciones, y se aporta conocimiento útil al sector académico para posteriores estudios?

Con base a los anteriores cuestionamientos, surge el siguiente planteamiento de problema:

¿De qué manera, dentro del sistema de haciendas y en las zonas rurales de la región del Bajío guanajuatense durante el Porfiriato, el advenimiento del Ferrocarril Central Mexicano fue un acontecimiento determinante en las transformaciones infraestructurales, así como en la reconfiguración de su entorno?

Atendiendo estas preguntas, el objetivo principal que condujo esta tesis es: Realizar un diagnóstico del sistema de haciendas en el Bajío guanajuatense durante el Porfiriato, como parte del Patrimonio Cultural con el que se cuenta en la región, sobre las transformaciones en su infraestructura físico-espacial y las reconfiguraciones de su entorno; abordado desde el análisis del fenómeno que contribuyó en la nueva conformación de sus estructuras rurales: la instauración del *Ferrocarril Central Mexicano*.

Para lograr lo anterior, se pretenden los siguientes objetivos particulares:

- Analizar la región del Bajío guanajuatense y de cómo desarrolló una vigorosa estructura socio-económica y poblacional.
- Dilucidar si las primeras haciendas fueron las precursoras en la formación de nuevos asentamientos en el espacio rural de esta región.
- Detectar las nuevas articulaciones que se generaron en estos sistemas productivos para la segunda mitad del siglo XIX en sus ámbitos económicos y poblacionales, así como en la elaboración y distribución de sus productos.
- Detectar como fue, que al instaurarse el Ferrocarril Central Mexicano en el Bajío se lograra mayor desarrollo y progreso.
- Realizar un análisis sobre la instauración del sistema férreo en la zona como creador de nuevos espacios urbanos.
- Obtener un juicio sobre el Ferrocarril Central Mexicano como generador de transformaciones infraestructurales en el sistema de haciendas en la región.
- Identificar las reconfiguraciones del entorno en las zonas rurales de la región ocasionadas por el arribo del ferrocarril.
- Contribuir a la generación de nuevos enfoques teóricos que enriquezcan el conocimiento sobre el Patrimonio Cultural en el Bajío guanajuatense y que acrecienten el compromiso por su respeto, cuidado y preservación.

Conociendo los objetivos de este trabajo, se enuncia las siguientes hipótesis:

- El Bajío guanajuatense, cuya principal finalidad era suministrar a las principales poblaciones del centro de la Nueva España de insumos, alimentos y materias primas, logró desarrollar y afianzar una pujante estructura socio-económica y poblacional, contribuida esta por el proceso de ocupación española y a la formidable fertilidad de sus suelos.
- Las primeras haciendas, siendo los conjuntos productivos que predominaron en las zonas rurales del Bajío, fueron las precursoras en la creación de nuevas comunidades en la región.

- Durante la segunda mitad del siglo XIX con el Porfiriato, como respuesta al crecimiento poblacional y a la industrialización en el transporte, fue que se dio un aumento en el desarrollo de las haciendas en el Bajío y en sus zonas rurales.
- Al instaurarse el Ferrocarril Central Mexicano en el sistema de haciendas en el Bajío, se logró tener mayores perspectivas para el mercado y comercio, convirtiéndose en un detonante determinante en la modernización y como palanca del progreso social de la región.
- Con el sistema férreo en la zona se generan nuevas áreas urbanas, favoreciendo para la consolidación poblacional en esta zona.
- Al arribo del Ferrocarril Central Mexicano en el espacio rural del Bajío guanajuatense se generaron una serie de transformaciones infraestructurales, provocando significativos elementos de progreso para gran parte de los propietarios de las haciendas en esta región según una lógica de integración de todas las actividades agrícolas y ganaderas.
- Este moderno sistema de transporte colaboró en el proceso de reconfiguración del entorno rural en la región, transfigurando sus arquitecturas y su paisaje natural.
- El Patrimonio Cultural en la región rural del Bajío en el actual estado de Guanajuato debe ser observado desde diferentes enfoques teóricos y de manera multidisciplinar, esto para acrecentar el respeto y propagar el cuidado y la valoración de sus diversas zonas patrimoniales y sitios históricos, así como la obligación de preservar sus culturas y tradiciones.

Para poder entender de manera más práctica los anteriores objetivos propuestos e hipótesis formulados, se muestra el siguiente esquema (Esquema 1), donde se plantean de manera secuencial cada uno:

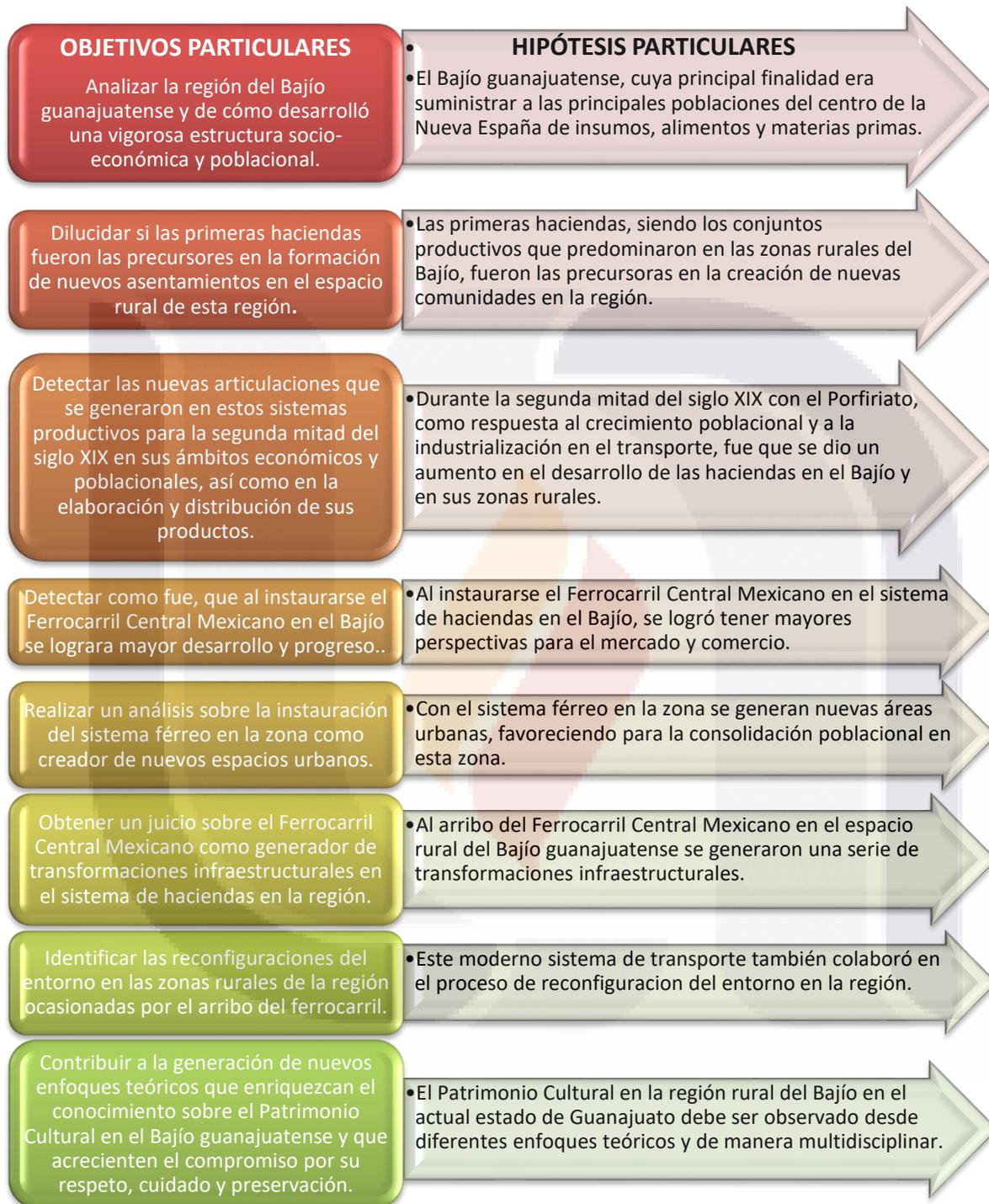


Tabla 1: Esquema conceptual en el que se exponen los objetivos particulares y la formulación de sus respectivas hipótesis. Fuente: Elaboración propia.

Con respecto a lo anterior, la tesis fue formulada de la siguiente manera: Dentro de estos conjuntos patrimoniales, como son las antiguas haciendas en la región Bajío guanajuatense, se dieron una serie de alteraciones y modificaciones en sus contextos y cotidianidades; siendo un detonante en la manifestación de estos fenómenos, la instauración del Ferrocarril Central Mexicano durante el Porfiriato, ocasionando éste, transformaciones en su infraestructura físico-espacial, así como reconfiguraciones de su entorno rural.

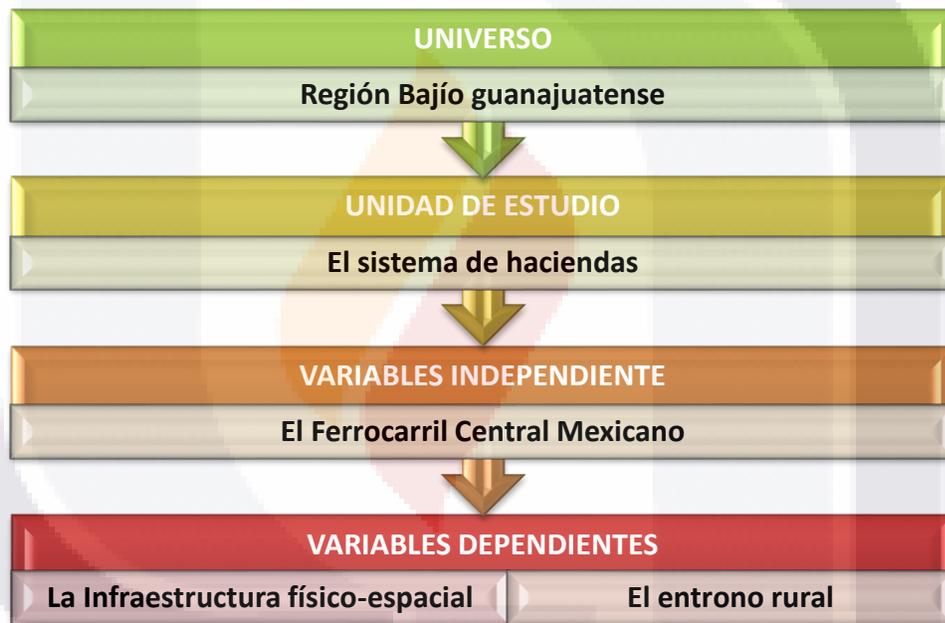


Tabla 2: Esquema en el que se expone el desarrollo de las variables independientes y dependientes.
Fuente: Elaboración propia.

Para esto se tiene que el sistema de Haciendas en el Bajío guanajuatense es el objeto de estudio de esta investigación, donde las variables dependientes son la infraestructura física y su entorno, puesto que son sobre las cuales se pueden medir los resultados y la alteración de los elementos que los constituyen. La variable independiente de esta investigación es la instauración del Ferrocarril Central Mexicano, ya que el establecimiento y desarrollo de cada uno de los elementos

constitutivos dentro de este sistema férreo, transformó directamente la infraestructura física y reconfiguró el entorno en este sistema de haciendas (Tablas 2, 3 y 4).

VARIABLE	DIMENSIONAMIENTO	INDICADOR	OBSERAVCIÓN
INFRAESTRUCTURA FÍSICO-ESPACIAL	HIDRÁULICA	PUENTES	Construcción de nuevos puentes de madera y de metal para el paso en ríos del ferrocarril
		TUNELES DE ALCANTARILLADO	Construcción de túneles de alcantarillado para el paso libre del agua de riego entre la vía
		OTROS	
	DE ALMACENAMIENTO	TÉCNICAS CONSTRUCTIVAS	La utilización de nuevas técnicas en las cubiertas de las trojes gracias al fácil transporte de materiales pesados y con exceso de dimensiones, como las vigas de metal.
		MATERIALES Y ESTILOS ARQUITECTÓNICOS	Mayor comunicación y articulaciones en el transporte de materiales y de información de zonas alejadas.
		DIMENSIONES	El crecimiento de los espacios gracias al aumento en la demanda de productos agrícolas por el mejoramiento del transporte
	CARRETERA	PUENTES	Construcción de nuevos puentes de madera y de metal para el paso de vehículos
		NUEVAS CARRETERAS	El aumento en el trazado de veredas caminos por el aumento de la población y de las comunicaciones
		OTROS	

Tabla 3: Tabla en la que se muestra la operacionalización de las variables dependientes – Infraestructura Físico Espacial.

Fuente: Elaboración propia.

VARIABLE	DIMENSIONAMIENTO	INDICADOR	OBSERAVCIÓN
ENTORNO RURAL	NUEVAS ESTACIONES	EDIFICACIONES PERA PERSONAS	Construcción nuevas edificaciones para la utilización para estaciones de servicio de personas
		ALMACENES JUNTO A ESTACIONES	Construcción nuevas edificaciones para la utilización para estaciones de servicio de carga de materiales
		OTROS	
	INFRAESTRUCTURA FÉRREA	SISTEMA DE VÍAS	El tendido de vías por todo el territorio y el campo atravesando canales, ríos y propiedades agrícolas
		TANQUES DE AGUA Y DE COMBUSTIBLES	Mala construcción de grandes tanques de agua para el uso de las locomotoras
		EMBARCADEROS PARA GANADO	Construcción de embarcaderos de madera en la estaciones para el movimiento y fácil abordaje del ganado
	NUEVOS ASENTAMIENTOS	NUEVAS VIVIENDAS	La aparición de nuevas viviendas en torno a las recién instaladas estaciones ferroviarias, para trabajadores ferrocarrileros o para agricultores
		CENTROS DE CONSUMO	Nuevas construcciones dedicadas al suministro de insumos a los nuevos pobladores
		CRECIMIENTO DE VIVIENDA EN HACIENDAS	Al haber mayor consumo de productos agrícolas, se dispara la necesidad de mano de obra y de vivienda para los nuevos trabajadores

Tabla 4: Tabla en la que se muestra la operacionalización de las variables dependientes – Entorno Rural.
Fuente: Elaboración propia.

Para la definición del tipo de investigación, este estudio se identifica en el tipo cualitativo con un sentido interpretativo (Padrón, 2007, 6), donde se pretende analizar el impacto que tuvo la instauración del Ferrocarril Central Mexicano sobre el sistema de haciendas en el Bajío guanajuatense y durante el periodo histórico del Porfiriato, en sus diferentes escenarios, estableciendo relaciones entre los diversos elementos que lo reconfiguraron.

Para la definición del tipo de investigación, este estudio se identifica en el tipo cualitativo con un sentido interpretativo (Padrón, 2007, 6), donde se pretende analizar el impacto que tuvo la instauración del Ferrocarril Central Mexicano sobre el sistema de haciendas en el Bajío guanajuatense y durante el periodo histórico del Porfiriato, en sus diferentes escenarios, estableciendo relaciones entre los diversos elementos que lo reconfiguraron.

El diseño de las técnicas de investigación, se adecuaron al tipo de la muestra, permitiendo registrar la información de manera eficiente y sistemática, iniciando con la colecta de fuentes bibliográficas y documentales como visita a bibliotecas y archivos históricos, complementando a base de técnicas como y fichas de trabajo y la observación directa a través de la lectura *in situ* (anexo A), esto con el uso de tecnologías como la fotografía, fotogrametría y de cartografía; logrando hacer una descripción del proceso y expansión del sistema de haciendas en la región, analizado desde su desarrollo ferroviario.

Para los propósitos de la delimitación territorial de esta investigación, y bajo la premisa de que el estado de Guanajuato está dividido en ocho regiones, y por varias de ellas se desarrollaron complejos hacendarios y el Ferrocarril se instauró; al analizar éstas diferentes regiones, se encontró con la zona en la que el predominio de este tipo de complejos productivos rurales fuera más significativo, esto complementado desde luego por el recorrido del ferrocarril en la misma, por lo tanto el estudio se acotó únicamente a la zona denominada el Bajío⁶ guanajuatense, región geográfica que actualmente se considera como la región VIII o suroeste-Irapuato del estado de Guanajuato (Ilustración 2).

⁶ Región ubicada en la zona central del territorio mexicano y que integra a los estados de Jalisco, Michoacán, Querétaro, Guanajuato, y las partes bajas de los estados de Aguascalientes, San Luis Potosí y Zacatecas, está básicamente delimitada regionalmente por factores naturales y geográficos. Ejemplo de ello es la región de la cuenca hidrológica Lerma-Chapala y que separa el altiplano árido del norte del Eje Neovolcánico Transversal (Riguzzi 1996, 25).



Ilustración 2: Estado de Guanajuato por regiones.

Fuente: httpwww.seg.guanajuato.gob.mxCeducativaProfesionistasPaginasMapa_Regionescol.aspx (fecha de consulta: 04-Junio_15)

Ya teniendo definida el área de estudio para la investigación se continuó con la delimitación temporal, acotando esta, al periodo histórico de 1876 a 1910 denominado Porfiriato, identificando y evaluando los diversos complejos hacendarios ubicados en la zona de estudio durante esa época (Tabla 5), donde se hizo sus comparativas y análisis con base a sus diferencias y similitudes dentro de su contexto histórico, socio-cultural, tipo-morfológico urbano arquitectónica; así como las relacionadas en sus transformaciones infraestructurales y las reconfiguraciones de su entorno; esto basado desde el fenómeno detonador de desarrollo en este periodo histórico y principal de análisis en esta investigación: la instauración del Ferrocarril Central Mexicano en la región

CUERÁMARO	IRAPUATO	MANUEL DOBLADO	PÉNJAMO	SAN DIEGO DE LA UNIÓN	VALLE DE SANTIAGO
EXHACIENDA SAN GREGORIO	HACIENDA SAN JOSÉ DEL COPAL	HACIENDA DE ATOTONILQUILLO	HACIENDA ANA PACUECO	HACIENDA LA JAULA	HACIENDA QUIRICEO
TUPÁTARO		HACIENDA DE TULTILÁN	HACIENDA SAN DIEGO CORRALEJO	HACIENDA LA NORIA	HACIENDA SAN NICOLÁS DE PARANGUEO
		HACIENDA LA CONCEPCIÓN		HACIENDA LA SAUCEDA	
		HACIENDA SAN VICENTE DE GARMA		HACIENDA LAS MONJAS	
				HACIENDA OJO CIEGO	
				HACIENDA SAN JUAN PAN DE ARRIBA	
				HACIENDA SANTA ROSA	
				HACIENDA NORIA DE ALADAY	

Tabla 5: Tabla en la que se especifican las haciendas que estaban situadas en la zona del Bajío guanajuatense para finales del siglo XIX.

Fuente: Elaboración propia.

Con base a lo anterior, y para continuar con el proceso de comprobación de la hipótesis planteada, se procede al diseño de la estructura de esta investigación que se organiza de la siguiente manera:

En el primer capítulo se analiza el marco teórico que se utilizó para el desarrollo del trabajo, esto basado en diversos conceptos y enfoques reflexivos que enriquecieron y favorecieron el desarrollo de la metodología abordada, analizado desde el conocimiento del tema e historia de las haciendas y del ferrocarril por diversos especialistas. También se analizan estos dos elementos de estudio como parte primordial del Patrimonio Cultural, Industrial y Natural así como de la responsabilidad por el respeto y cuidado de estos sitios históricos y sus entornos.

En el segundo se analiza la región del Bajío y de cómo se conformó, gracias a la ocupación española y a la riqueza de sus tierras, un notable desarrollo socio-económica y poblacional. Esto apoyado en la identificación de los diversos tipos de evolución al que un contexto histórico ha estado sujeto a lo largo de su existencia como fueron las antiguas haciendas. Con esto se explica cómo estas primeras haciendas en la región fueron los principales centros abastecedores de alimento y materias primas para las ciudades mineras de Guanajuato y Zacatecas, así como para las principales ciudades y villas del centro en la Nueva España; convirtiéndose en las precursoras de una floreciente colonización en la región, del progreso rural y en la creación de nuevas poblaciones.

En el tercer capítulo se realiza un análisis dentro del espacio rural del Bajío guanajuatense durante el Porfiriato así como de las nuevas necesidades de la época y en sus respectivos cambios políticos, sociales, económicos y de los avances en los nuevos sistemas de industrialización. Para esto se practicó también un análisis sobre la instauración del sistema férreo en la región, caso en particular el *Ferrocarril Central Mexicano* y su desarrollo comercial y principal eje del progreso social en México. Esto para comprender el aumento que se produjo de la población rural; el desencadenamiento de perspectivas positivas para el mercado y comercio; así como el incremento de inversión dentro del sector agrario con capital extranjero y la profesionalización de la actividad agraria con nuevas técnicas en esa época.

Y el cuarto y último capítulo se plantea un juicio sobre cómo se produjeron una serie de transformaciones infraestructurales dentro del espacio de estas haciendas, así como las reconfiguraciones que se originaron en su entorno rural, analizadas estas alteraciones a partir de la instauración del principal fenómeno de industrialización y modernización de esta época como fue el *Ferrocarril Central Mexicano*, y determinando como se sobrevinieron con esto, significativos elementos de progreso o retroceso en su desarrollo para estos conjuntos productivos.

Por último en el documento se exponen las conclusiones pertinentes de la investigación, abordadas desde las ciencias de los ámbitos antrópicos en donde se presentan los resultados encontrados a lo largo de este trabajo y se precisa sobre la relevancia en el camino por el reconocimiento y valoración del Patrimonio Cultural, Industrial y Natural abordados integralmente en este documento.







Ex hacienda de La Noria de Alday en San Digo de la Unión, Guanajuato.

CAPÍTULO UNO



CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

1.1.- EL PATRIMONIO NATURAL E INDUSTRIAL COMO PARTE DEL PATRIMONIO CULTURAL Y SU VALORACIÓN

Para poder dimensionar la proporción de los vestigios que el hombre ha ido dejando en su devenir por el mundo, es preciso abordar el concepto de Patrimonio Cultural, así como el reconocimiento sobre su importancia y valoración, por lo que es necesario para ello, profundizar en un sinnúmero de teorías y pensamientos relacionados y concernientes con este concepto; para esto y, apoyándose en estas teorías, es que se reconoce la trascendencia de identificar y comprender los vocablos que lo componen: Patrimonio y Cultura.

Iniciando esta descripción con el termino de Cultura; el cual se puede explicar de manera esencial como al “Conjunto de modos de vida creados, aprendidos y transmitidos por una generación a otra, entre los miembros de una sociedad particular” (Medel 1980, 15-25).

Con base a lo anterior, y entendiendo que no se debe de limitar la idea de cultura solamente a un concepto que abarque cuestiones artísticas, de conocimiento y expresivas, sino comprendiendo también un campo mucho más amplio; se complementa la descripción de este concepto con Carlos Chanfón Olmos (1996, pág. 24) quien lo refiere en su libro *Fundamentos teóricos de la restauración* como:

“En su sentido más amplio, la cultura puede considerarse actualmente como el conjunto de rasgos distintivos espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan una sociedad o un grupo social. Ella engloba, además de las artes y las letras, los modos de vida, los derechos fundamentales del ser humano, los sistemas de valores, las tradiciones y las creencias. La cultura da al hombre la capacidad de reflexionar sobre sí mismo. Es ella la que hace de nosotros seres específicamente humanos, racionales, críticos y éticamente comprometidos. A través de ella discernimos los valores y efectuamos opciones. A través de ella el hombre se expresa, toma

conciencia de sí mismo, se reconoce como un proyecto inacabado, pone en cuestión sus propias realizaciones, busca incansablemente nuevas significaciones y crea obras que lo trascienden” (Chanfón Olmos 1996, 24).

Con esto, se puede interpretar entonces, que la cultura es la que hace que los individuos se desarrollen en un medio ambiente familiar y social, en el cual se sienten identificados y seguros, fomentando así su identidad, dentro de cada comunidad o civilización, términos que se encuentran íntimamente relacionados con ésta locución. Para ello se analizarán las definiciones de estos dos conceptos, junto con el de cultura a la voz de Salvador Díaz Berrio (1984) (Tabla 6):

- **Cultura:** “Es el conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico, industrial, en una época o grupos social... Conjunto de las manifestaciones en que se expresa la vida tradicional de un pueblo”
- **Civilización:** “Es el conjunto de ideas, ciencias, técnicas, artes, y costumbres propias de un determinado grupo social”
- **Identidad:** “Conjunto de rasgos propios de un individuo o de una colectividad que los caracterizan frente a los demás... Conciencia que una persona tiene de ser ella misma y distinta a las demás”⁷ (Díaz-Berrio & Oribe, 1984)



Tabla 6: Esquema en el que se expone el vínculo ente el término Cultura, con relación a la identidad y donde se desarrolla, apoyada en las definiciones de Díaz Berrio.

Fuente: Elaboración propia.

⁷ En la Carta de Cracovia define al término de “Identidad” como la referencia común de valores presentes generados en la esfera de una comunidad y los valores pasados identificados en la autenticidad del monumento (UNESCO 2000).

Reconociendo la importancia de estos tres conceptos, se puede exponer que no hay cultura sin la existencia de una civilización -entendiéndose como civilización a un pueblo, comunidad o urbe (UNESCO 2000)- con afinidades propias en las cuales estos grupos sociales distinguen sus valores propios y particulares, y con los cuales se han identificado a lo largo de su existencia.

Dando continuidad a este inicial análisis del concepto de “Patrimonio Cultural”, es que se aborda ahora el término de patrimonio, mismo que surge como lógica consecuencia –hablando de cultura- como el elemento principal de identificación que una comunidad, grupo social o civilización hereda de sus antepasados con el compromiso de cuidarlo y conservarlo para sus futuras generaciones.

Para Guillermina Fernández (2002) el patrimonio, también va vinculado con la herencia, definiéndolo como:

“un concepto dinámico que alude a la historia, que se enlaza con la esencia misma de la cultura y es asumido directamente por los grupos locales. Es la síntesis de los valores que dan identidad a una sociedad que los reconoce como propios. Ello implica un proceso de reconocimiento intergeneracional de unos elementos como parte del bagaje cultural y su vinculación a un sentimiento de grupo” (Fernández y Guzmán 2002).

Complementando esta información, se tiene que el Patrimonio es el fruto de un proceso a lo largo de la historia que se va conformando a partir de la interacción de diversos agentes y diferentes situaciones, tanto en la concepción como en el uso de sus recursos, en donde se incluye el conocimiento, las aptitudes y hábitos adquiridos por el hombre como miembro de una sociedad, resultando así la cultura, como la interacción de la sociedad con el ambiente que conforman dicho patrimonio.

Entendiendo los términos que forman al concepto de Patrimonio Cultural, y reforzando su descripción como una de las bases del desarrollo de las sociedades,

que se va enriqueciendo cada día, y que es susceptible a una constante evolución, se tiene que:

“el patrimonio cultural se constituye por una porción del ambiente transformado, incluyendo formas de organización social, relaciones entre los diversos sectores de la sociedad y de las instituciones sociales. Esto es variable en cada época, y cada sociedad rescata el pasado de manera diferente, seleccionando de estos ciertos bienes y testimonios que se identifican con el patrimonio”⁸ (Fernández y Guzmán 2002).

Por lo tanto, el Patrimonio Cultural que se transmite de generación en generación, se va enriqueciendo constantemente por las comunidades y grupos sociales en función de su medio ambiente y su entorno, de su historia, provocándoles un sentimiento de identidad y unión; debiendo contribuir así a la promoción del respeto de la diversidad cultural y la creatividad humana.

El Patrimonio Cultural de un país, región, ciudad o comunidad está compuesto por todos y cada uno de aquellos elementos y manifestaciones –Bienes Culturales⁹- derivadas por las sociedades, como consecuencia de un proceso histórico, en donde la proliferación de las ideas y del material heredado, se establecen los

⁸ Guillermina Fernández (2002, 7) cita a Casasola donde comenta que el “Patrimonio Cultural” debe ser un concepto moderno, que incluye no solo los monumentos y manifestaciones del pasado (sitios y objetos arqueológicos, arquitectura colonial e histórica, documentos y obras de arte), sino también lo que se llama patrimonio vivo; las diversas manifestaciones de la cultura popular (indígena, regional, popular, urbana), las poblaciones o comunidades tradicionales, las lenguas indígenas, las artesanías y artes populares, la indumentaria, los conocimientos, valores, costumbres y tradiciones, características de un grupo o cultura. Este último constituye el patrimonio intelectual: es decir, las creaciones de la mente, como la literatura, las teorías científicas y filosóficas, la religión, los ritos y la música, así como los patrones de comportamiento y la cultura que se expresa en las técnicas, la historia oral, la música y la danza. Es posible conservar trazas materiales de este patrimonio en los escritos, las partituras musicales, las imágenes fotográficas o las bases de datos informáticas, pero no resulta tan fácil cuando se trata, por ejemplo, de un espectáculo o de la evolución histórica de un determinado estilo de representación o de interpretación. En definitiva los elementos que constituyen el patrimonio cultural son testigos de la forma en que una sociedad o cultura se relacionan con su ambiente.

⁹ Se puede precisar a un Bien Cultural, como todo aquel elemento que forma parte de la cultura, que habla de cómo se desarrolló y de cómo es la identidad de cada comunidad, pueblo o ciudad. Por lo que así, se logra entender a los bienes culturales, como todo ente producido o valorado por una sociedad, en los diferentes momentos de su devenir histórico, para satisfacer alguna necesidad, ya sea de tipo individual o grupal (Carril 2008, 21). Según Mercedes del Carril (2008, 15): “Un Bien Cultural es solo a posteriori. Solo la cultura hace posible el bien cultural”. Por lo que un Bien Cultural -entendiendo que el patrimonio es sinónimo de un bien-, se fija a través de su cultura, siendo ésta la que le da vida y trascendencia; por lo tanto, un bien cultural se desarrolla con el paso del tiempo y dentro del entorno que la cultura le da.

factores que identifican y diferencian a ese grupo social (Ver anexo B). Esto implica que el concepto mismo del Patrimonio Cultural, puede estar en permanente desarrollo, y que los entes que integran dicho patrimonio, forman un conjunto tan amplio, que son susceptibles de modificación y, sobre todo a nuevas incorporaciones que lo van enriqueciendo.

Dando continuidad a este análisis, es necesario aludir a lo descrito por la UNESCO en su *Recomendación sobre la Protección del Patrimonio Cultural y Natural* (UNESCO 1972, 152) que menciona otra clasificación del patrimonio y básica para este trabajo, en la que se precisa que existen dos categorías elementales para la tipificación del Patrimonio Cultural: el Patrimonio Cultural y el Patrimonio Natural (Tabla 7) (Ver anexo C).

Con base en lo anterior, se tiene que el Patrimonio Cultural es entendido también como la apropiación y desarrollo de las manifestaciones materiales e inmateriales¹⁰ (Ver anexo D) heredadas del pasado de un país, región o ciudad, en donde dichas expresiones se incluyen los valores espirituales, estéticos, tecnológicos, simbólicos y toda forma de creatividad, producidas por las sociedades, resultado de un proceso histórico en donde la reproducción de las ideas y del material se constituyen en factores que identifican y diferencian a los grupos humanos, y que siguen aportado a la historia de la humanidad (UNESCO 14 de noviembre de 1970).

¹⁰ Se encuentran dos categorías para el concepto de Patrimonio Cultural, el patrimonio tangible o material y patrimonio intangible o inmaterial. Dentro del patrimonio tangibles se encuentra todo aquellos que es palpables y físicamente perceptible, y el patrimonio intangible forman parte de la cultura, básicamente enfocado a las tradiciones y costumbres, y que su característica principal es que no son palpables, pudiendo solo ser perceptibles. Por lo tanto, con base a estas descripciones, se puede afirmar que la conjunción del Patrimonio Cultural tangible e intangible, se convierte en el testimonio de la creatividad humana y la esencia de la identidad de los pueblos (Navarro Rossell 2013, 17).



Tabla 7: Esquema en el que se expone la clasificación del patrimonio Cultural según Miguel Navarro basada en la *Recomendación sobre la Protección del Patrimonio Cultural y Natural*.
Fuente: Elaboración propia.

Patrimonio Natural – El entorno rural

Para dar inicio a la descripción de lo que es el Patrimonio Natural, es importante dejar un claro la diferencia entre lo que es el espacio natural con el espacio rural. El espacio natural –como parte del Patrimonio Natural- es aquel en el cual la naturaleza es la que conforma básicamente el paisaje, mientras que el espacio rural es en el que la sociedad rural –se combinan el Patrimonio Natural con el Patrimonio Cultural- se constituye para aprovechar sus recursos naturales, organizándose en torno a una ciudad, de la que depende su subsistencia (Linajeros & Echániz, 2007, 124).

Aunque aparentemente es sencillo el reconocer un paisaje rural, el definirlo con objetividad no es tan simple, esto es dado en parte por la diversidad de los elementos que lo pueden componer; de su ubicación, de su clima, de sus condiciones topográficas y geográficas; la cercanía con determinadas ciudades, siendo todos estos aspectos los que definirán en gran parte su vocación y definiendo su fisionomía. En un sinnúmero de ocasiones, en los entornos rurales se desarrollan actualmente diversas y nuevas funciones, que antiguamente estaban establecidas dentro de las ciudades, estos cambios de actividades, se dieron en parte a la modernización y tecnificación en estas zonas¹¹; ejemplo de esto fue la facilidad en los transportes de personas y de mercancías con la llegada del ferrocarril

Es por ello, que el elemento natural y el elemento humano se relacionan en el paisaje rural, Manzini (2015) comenta al respecto que el paisaje rural:

"es el resultado, en un momento dado de una serie de acciones recíprocas, por una parte el paisaje natural primitivo y, de otra el modificado, pero respondiendo a: sustrato natural, signos de la evolución histórica del paisaje y la aparición de nuevos paisajes rurales. El estudio del paisaje rural debe realizarse como resultado de: un medio natural, una historia, tipos de cultivo, una estructura agraria, una determinada ocupación del suelo,- una organización del espacio, la existencia de una población, la aplicación de políticas, entre otras" (Manzini, 2015, 234).

Por lo tanto, el entorno natural se convierte en un entorno modificado que se identificará por medio del estudio y análisis de los diferentes elementos que se van insertando y apropiando de él. El paisaje cultural es el resultado de la interacción en el tiempo de las personas y el medio natural, cuya expresión es un territorio percibido y valorado por sus cualidades culturales, producto de un proceso y soporte de la identidad de una comunidad.

¹¹ Antiguamente en los alrededores de las ciudades se desarrollaban tareas vinculadas a la agricultura y a la ganadería, incluso no existía una línea definida que separara al campo de la ciudad.

Patrimonio Industrial

Comprendiendo la diferencia entre Patrimonio Cultural y Patrimonio Natural, y para efectos de esta investigación sobre los dos ejemplos a analizar en esta tesis como son las haciendas agrícolas y el ferrocarril, es necesario ampliar el análisis sobre el tema del Patrimonio, con el de Patrimonio Industrial, donde según la *Decisión 588 sobre la Protección y Recuperación de Bienes del Patrimonio Cultural de los Países Miembros de la Comunidad Andina de Naciones redactada en Quito, Ecuador* en 2004 define al Patrimonio Industrial dentro de la siguiente catalogación del Patrimonio Cultural como:

“a) Patrimonio arqueológico: Conjunto de manifestaciones culturales constituidas por espacios, estructuras u objetos y en general restos de cultura material, producidos o generados por sociedades de humanos del pasado, los cuales aportan información de valor histórico. Este tipo de manifestaciones culturales abarca la siguiente tipología: manifestaciones de arqueología industrial, sitios funerarios, áreas asociadas, antiguas unidades de producción, construcción en piedra o tierra, manifestaciones de arte rupestre, ruinas, sitios de batalla, sitios subacuáticos, entre otros.

b) Patrimonio documental: Está constituido por la documentación existente en los archivos de todas las reparticiones y organismos de los Estados, en los archivos históricos, notariales, eclesiásticos, así como en los archivos particulares en general, aun en aquellos de origen privado que sirvan de fuente de información para estudios históricos de desarrollo cultural, social, económico, jurídico o religioso.

c) Patrimonio paleontológico: Restos o huellas de especies animales o vegetales extintos, fosilizados o en proceso de mineralización o bien conservados en sustancias tales como: ámbar, petróleo o turbera. Incluyen restos de las especies, sus improntas, coprolitos (excremento petrificado), polen antiguo y las colecciones de testigo, es decir cilindro con muestras estratigráficas obtenidas mediante barrenos.

d) Patrimonio industrial¹²: Es todo aquel sistema de producción por medios mecánicos y en serie activados por energía, cuyo origen no sea humano, vestigios tangibles e intangibles surgidos en torno a la industria, siendo éstos

¹² La revolución tecnológica de fines del siglo XIX introdujo materiales y técnicas novedosos para el momento, en reemplazo del trabajo artesanal. Este fenómeno dio lugar al concepto de mercantilización y repetición en serie de piezas arquitectónicas, dando origen a un modelo uniforme que se transferiría a la conformación socio-espacial de las ciudades. Gran parte de los bienes de este periodo, de una calidad y tectónica únicas, si bien ha perdido su funcionalidad, constituye un repertorio valioso por testimoniar una etapa importante de la historia (Iturria, y otros 2011, 2).

de diversos orígenes ya sea de determinada fuerza motriz (hidráulica, eólica, vapor, entre otras) o definida por tipo de producción (textiles, minería, entre otras)” (UNESCO 2004).

Como complemento a esa definición, y para efectos de un mejor análisis sobre el tema del Patrimonio Industrial, se buscó también el apoyo de otras teorías y documentos donde se explica de manera más detalla, como son, la Carta de Nizhny Tagil (2003) sobre el Patrimonio Industrial y el TICCIH ¹³, explicando así que el Patrimonio Industrial se compone:

“de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación” (UNESCO 2003).

O para el Plan Nacional de Patrimonio Industrial Español (2011) se entiende por Patrimonio Industrial a:

“el conjunto de los bienes muebles, inmuebles y sistemas de sociabilidad relacionados con la cultura del trabajo que han sido generados por las actividades de extracción, de transformación, de transporte, de distribución y gestión generadas por el sistema económico surgido de la “revolución industrial”. Estos bienes se deben entender como un todo integral compuesto por el paisaje en el que se insertan, las relaciones industriales en que se estructuran, las arquitecturas que los caracteriza, las técnicas utilizadas en sus

¹³ El Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial, más conocido por el TICCIH más manejable (pronunciado "ticky"), es la organización mundial de patrimonio industrial. Sus objetivos son promover la cooperación internacional en preservar, conservar, investigar, documentar, investigar, interpretar y hacer progresar la educación del patrimonio industrial. El TICCIH es asesor especial de ICOMOS en cuestiones de patrimonio industrial. El texto de esta carta ha sido aprobado por los delegados reunidos en la Asamblea Nacional del TICCIH, de carácter trienal, que tuvo lugar en Moscú el 17 de julio de 2003. Los delegados reunidos en el Congreso del TICCIH del 2003, en Rusia, también quieren poner de relieve que los edificios y las estructuras construidos para actividades industriales, los procesos y las herramientas utilizadas y las localidades y paisajes donde se han ubicado, así como todas sus otras manifestaciones tangibles o intangibles, poseen una importancia fundamental. Todo ello debe ser estudiado, se debe enseñar su historia, se debe investigar su propósito y su importancia para darlo a conocer al público. Además, los ejemplos más significativos y característicos deberían catalogarse, protegerse y mantenerse, de acuerdo con el espíritu de la Carta de Venecia, para el uso y beneficio de hoy y del futuro. <http://www.ticcihmexico.org/>

procedimientos, los archivos generados durante su actividad y sus prácticas de carácter simbólico” (Instituto del Patrimonio Histórico Español 2011, 9).

Con base a lo anterior, se complementa la definición y, según a lo expuesto por Arocena, citado por Marlene Barba (2012, 30), quien menciona que el Patrimonio Industrial es en parte el conjunto de los bienes materiales, técnicas, procesos y de organización del trabajo asociados con un contexto social y cultural, que correspondió a alguno de los momentos de la revolución industrial, que hoy ya no son utilizados porque ya han quedado obsoletos o han sido modificados en principio debido a las innovaciones ocurridas en la infraestructura productiva en cada región.

Para comprender mejor lo anterior, a continuación se presentan el siguiente esquema basado en lo que para María del Carmen Cañizares Ruiz, y expuesto por Barba (2012), son las dos dimensiones que guarda el Patrimonio Industrial a través de las cuales se puede abordar su estudio:

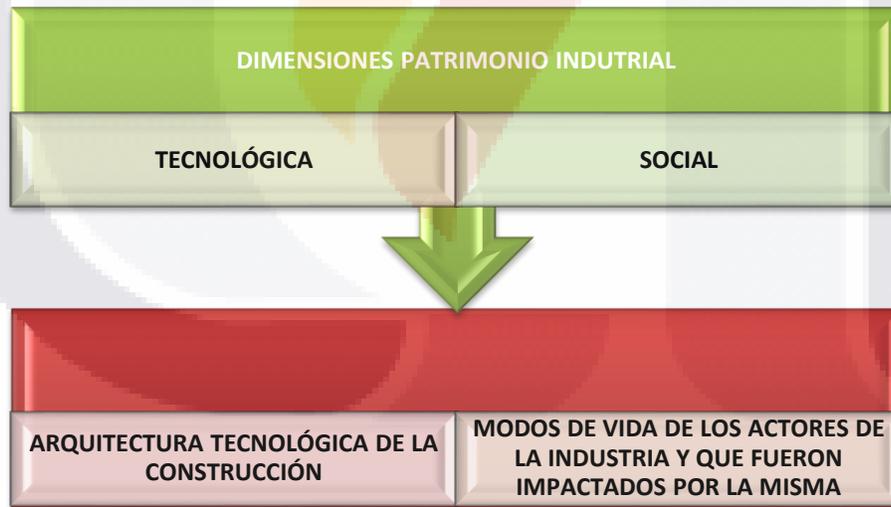


Tabla 8: Esquema en el que se expone las dimensiones del patrimonio industrial expuesto por Barba.
Fuente: Elaboración propia.

Para eso, y comprendiendo la relación entre la técnica y el ámbito social que se integran dentro del patrimonio Industrial, Eusebi Casanelles (en Barba, 2012)

identifican dos componentes que determinan a este patrimonio, en donde el primero es la relación que existe entre los muebles e inmuebles que lo componen, existiendo una indiscutible interacción entre ambos, ya que los segundos alcanzan categoría como resultado a las condiciones de los primeros; el segundo es el impacto que ambos implantaron en el entorno donde se instalaron. A continuación se presenta el siguiente esquema que muestra esta relación:

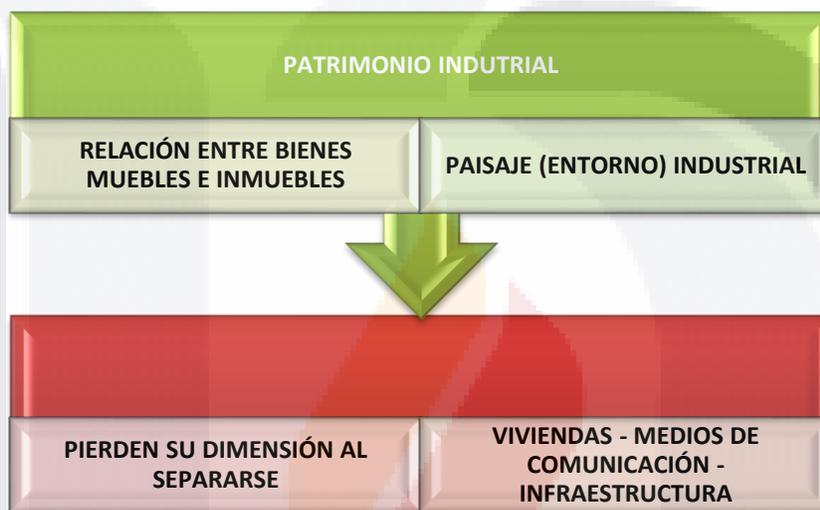


Tabla 9: Esquema en el que se expone los factores que caracterizan a los inmuebles industriales, de acuerdo a lo planteado por Eusebi Casanelles.

Fuente: Elaboración propia.

Con base a estos razonamientos y conceptos se puede exponer entonces, que el Patrimonio Industrial viene siendo la evidencia de las actividades con valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, pudiendo tener un valor estético considerable por la calidad de su fabricación, construcción, arquitectura, tipologías, así como en sus sitios o paisajes; por lo que los motivos para aquilatar a este patrimonio industrial por sus sociedades albergadoras y creadoras, se basan en estos valores y en sus evidencias.

Estos valores son intrínsecos del mismo sitio donde se encuentre, de su formación, de sus elementos, de su maquinaria y funcionamiento, en el entorno

inmediato, en la documentación escrita que originaron, y desde luego también en los registros intangibles heredados en los recuerdos y las costumbres de las personas. El patrimonio industrial tiene un valor social como parte del registro de las vidas de los pueblos¹⁴, y como tal, proporciona también un substancial sentimiento de identidad.

Valoración del Patrimonio Cultural

Dependiendo de la naturaleza y tipo de patrimonio y su contexto cultural, como en este caso el del Patrimonio Industrial y el Patrimonio Natural, en la materia de esta tesis donde se entrelazan ejemplos de estos dos tipos de patrimonio, como son en el caso del natural el entorno rural y, como en el caso del industrial el de las haciendas agrícolas y el ferrocarril; los juicios sobre su estudio y análisis deben estar ligados a fuentes de información fidedignas; donde algunos aspectos están relacionados con sus conceptos y formas; sus materiales y sustancia; uso y función; tradición y técnicas; situación y emplazamiento; espíritu y sentimiento; así el uso de estas fuentes permite elaborar las dimensiones específicas del bien examinado en el plano artístico, histórico, social y científico.

Para esto, a lo largo de este trabajo se buscó el apoyo en diferentes documentos, algunas de estos incluidos y citados ya en este trabajo así como otras que auxiliaron como complemento a esta tesis, en las cuales se mencionan y exponen conceptos relacionadas con el tema de valoración del patrimonio y de la importancia por su estudio¹⁵ (Ver anexo E).

¹⁴ Para Vanina Iturriaga (2011, 3) su estudio y valoración es: “una necesidad inherente a la sociedad postindustrial, ya que la mayoría de los asentamientos actuales fueron influenciados por la presencia de sitios relativos a la actividad productiva y de transporte, siendo hoy en día, más que lugares para contemplar o preservar, recursos culturales, sociales, económicos y/o turísticos”.

¹⁵ Es a partir de la segunda mitad del siglo XX que el hombre empieza a tomar conciencia de la importancia del Patrimonio Cultural, identificando así el concepto de identidad. Con la funesta experiencia de la Segunda Guerra Mundial, surge la necesidad de recuperar dicha identidad, por lo que los pueblos y países (sobre todo en Europa, lugar que surge este pensamiento) iniciaron la búsqueda de sus raíces y de su esencia individual y colectiva. Es con esto que se desarrolla una nueva conducta que se fue desplegando en la comunidad internacional: la generación de una política de rescate del pasado, de revaloración de los restos históricos,

Así, la identificación y el registro de los diferentes valores de un bien histórico, es básico para el desarrollo de los trabajos de investigación sobre el Patrimonio Cultural y fomentar nuevos enfoques teóricos que enriquezcan y favorezcan el desarrollo de metodologías para su estudio, valoración y encontrar mayores herramientas para el proceso de su subsistencia, así como enriquecer el conocimiento y la responsabilidad por el respeto y cuidado de esta riqueza cultural por parte de los poseedores de sitios históricos, acrecentando la obligación de cuidar sus legados y tradiciones, que a partir de las cuales se ha desarrollado este Patrimonio.

Si bien cada lugar, conjunto, edificio o monumento histórico y patrimonial, presenta características particulares, definidas éstas en relación a su historia y desarrollo, al entorno que lo rodea, a las intervenciones que ha sufrido, a los materiales, las patologías diversas que los afectan y al futuro que le espera; existen una serie de criterios específicos internacionales cuyo propósito en general es: la identificación, reconocimiento, salvaguarda física y valoración, de su integridad y autenticidad cultural e histórica.

Estos criterios mencionados en una serie de documentos Internacionales reúnen lineamientos colectivos que permiten instruir en esta valoración y estudio del Patrimonio Cultural; por lo que es esencial saberlos interpretar y utilizarlos como instrumentos que ayudan a comprender la importancia de este. Estos criterios, señalados en las denominadas Cartas Internacionales, dieron su inicio en las Cartas de Atenas (1931) y posteriormente en la Carta de Venecia (1964) que aún siguen vigentes. No obstante, la revisión y actualización de estos documentos dio pie a otra

artísticos y culturales de cada pueblo y nación, así como la búsqueda de la unidad que les otorgue a los hombres identificarse con un lugar en la historia. Es a partir de este momento que los gobiernos propiciaran la identificación y el reconocimiento de aquellos elementos que consideraban les eran propios, y se inició así el largo camino a favor de la valoración de aquello que, con urgencia, se demandaba como referencia de lo propio. Fue en estas circunstancias que se suscribió en 1954 la Convención de la Haya, referida a la protección de bienes de patrimonio cultural en caso de conflicto armado. (UNESCO 1954)

serie de normas, cartas y recomendaciones donde se incorporan nuevos patrones que señalan la necesidad de una investigación y valoración apropiada para el Patrimonio Cultural con el que aún se cuenta (Dolman 2005).

Es por esto; que es importante destacar el principio fundamental de las cartas internacionales, tanto las elaboradas y redactadas de manera particular en cada país, como las emanadas de las reuniones y convenciones de la UNESCO (Ver anexo F), en las cuales se menciona de manera conjunta que el patrimonio cultural de cada uno es el Patrimonio Cultural de todos. La responsabilidad por este Patrimonio Cultural y su resguardo corresponde, en primer lugar, a la comunidad que lo ha generado y subsecuentemente a aquélla que lo tiene a su cuidado.

1.2.- EL SISTEMA DE HACIENDAS - LA ENCOMIENDA Y LOS REPARTIMIENTOS, LA HACIENDA VIRREINAL Y EN EL MÉXICO INDEPENDIENTE

Las Haciendas, que sin duda fueron focos de concentración de riqueza y desarrollo tanto social como político en la Nueva España, aunado todo esto a la imponente, valiosa y majestuosa arquitectura que implantaron en las zonas rurales; se dieron en todo el territorio, dependiendo su producción de las diferentes y diversas regiones donde estuvieran enclavadas¹⁶ (Ilustración 3).



**Ilustración 3: La hacienda ganadera de San Diego de Jaral de Berrio, municipio de Ocampo, Gto.
Fuente: Fotografía tomada por M.E.N.R. - Oct.2015.**

Esta situación prevaleció hasta los primeros años del siglo XX, cuando se desarrolló el movimiento social revolucionario, promovido por líderes como Emiliano

¹⁶ Siendo estas las haciendas agrícolas, las azucareras, henequeneras, pulqueras, ganaderas, mineras, forestales, cerealeras, vitivinícolas, algodonerías, tequileras o fincas cafetaleras (Rendón, 1997, 23).

Zapata y donde se promulgó la *Ley de la Reforma Agraria* (Torres, 2008, 420). Esta nueva legislación se propició un cambio radicalmente de la tenencia de la tierra, dando como resultado la limitación del territorio y propiedad de los hacendados solo a lo que era el casco¹⁷ de la hacienda junto con otra parte del predio que correspondería a la pequeña propiedad con base en el tipo de tierras de que se tratara, y en el reparto de las tierras restantes.

La Encomienda y los repartimientos

Una vez establecidos los conquistadores en territorio Mesoamericano, uno de los puntos más significativos que había que resolver era el abastecimiento de sus necesidades, así como de los indígenas; y al mismo tiempo el deseo y voracidad por parte de los españoles por obtener tierras y por ende, un alto nivel de vida¹⁸.

El sistema de tenencia de la tierra estaba establecido en su totalidad por la Corona Española con la finalidad de fomentar el poblamiento de su nueva Colonia, cedió y emprendió la campaña de repartir entre indígenas, soldados españoles y gente llegada de España perteneciente a la nobleza, mercedes y encomiendas de tierras para el establecimiento de estancias de tierra ganaderas y huertas. Dichas encomiendas, que al parecer al inicio solo se componían de unas cuantas leguas¹⁹ de terreno, algunos indios como mano de trabajo y unos pocos animales llegaron a transformarse, con el tiempo y por medio de la posesión legal en unos casos, y a través de la apropiación arbitraria y provechosa en otros; en un poderoso aparato

¹⁷ Casco de Hacienda (mex.): "En las fincas de campo se da este nombre al conjunto de los edificios y terrenos contiguos a ellos" (Medel 1980, 45).

¹⁸ Es por ello que en 1522 el propio Hernán Cortés tratando de satisfacer dichas exigencias y de solucionar altos ingresos y el buen prestigio de los nuevos pobladores, establece encomiendas en la Nueva España, al inicio sin pleno consentimiento de la Corona Española, sistema que con anterioridad se habían creado en las islas del Caribe con la llegada de Colón. Por medio de este sistema, la Corona cedía parte de los tributos pagados por los pueblos indígenas a los más destacados soldados como premio a su labor de conquista y para iniciar el poblamiento de las zonas rurales en el nuevo continente (Rendón, 1997, 25).

¹⁹ Legua: Medida itineraria, variable según los países o regiones, definida por el camino que regularmente se anda en una hora, y que en el antiguo sistema español equivale a 5572,7 m. (E. (. Semo 1977).

socio-económica que vendría a formar un papel de suma importancia en la historia rural de la Nueva España (Rendón, 1997, 24).

Dichos encomenderos recibían pagos en especie²⁰ y con mano de obra por parte de los grupos indígenas que les eran concedidos, pero a cambio estaban obligados a proteger y evangelizar a estos pueblos. Pero como en cualquier sociedad dominante, estos señores exigían más, semiesclavizando a los indígenas y apropiando de sus bienes y tierras. Esto trajo consigo el que quedaran en calidad de dependientes de los encomenderos, sin otro recurso para sobrevivir más que el de prestar sus servicios por tiempos indefinidos, y de generación en generación. Este sistema de encomienda fue lo que dio origen al posterior desarrollo de la agricultura colonial y, más adelante, a los grandes conjuntos hacendarios (Gobierno del Estado Guanajuato 1996, 3).

En opinión de Silvio Zavala y retomada por David Brading (1988) en su libro *Haciendas y Ranchos del Bajío*, nos menciona en relación al tema de la encomienda:

“...la encomienda y la hacienda, poseían orígenes legales bastante distintos; la primera era una merced de mano de obra y la segunda una concesión de tierra. Fueron fenómenos sucesivos más que contemporáneos” (Brading 1988, 33).

Dichas haciendas inicialmente se otorgaron como mercedes de sitios de estancia de ganado mayor o menor²¹, y prosiguieron durante la segunda mitad del siglo XVI y los primeros años del siglo XVII, fueron logrando su fortalecimiento dentro de este sistema, que se dio sobre todo por la pérdida de la limitada propiedad indígena, ya sea que fuese individual, familiar o comunal.

²⁰ Especie: En este caso el indio encomendado debía pagar tributo en especie, es decir con el producto de sus campos o en servicios personales al encomendero, por la carga de estos de cristianizarlos y de protegerlos (De la Torre Rangel 1998, 26).

²¹ Estancia de ganado mayor: Es la forma de apropiación del espacio rural en donde se desarrollaba la importación española de ganado vacuno y yeguas con aproximadamente 1,750 hectáreas. Estancia de ganado menor: Forma de apropiación del espacio rural en donde se desarrollaba la importación española de ovejas y cabras con aproximadamente 780 hectáreas (E. (. Semo 1977).

Otro sistema dedicado al reclutamiento forzado de trabajadores fue el repartimiento²², que consistía en la obligación por parte de los indígenas de dar un servicio laboral periódico y temporal. Tras frustrados esfuerzos, durante principios del siglo XVII, el repartimiento fue abolido legalmente en el campo agrícola en 1632, aunque se sabe que se sostuvo de manera ilegal hasta finales del siglo XVII. Este sistema tenía bases del calpulli prehispánico (Bellingeri 1980, 12).

La opinión de David Brading (1988) sobre el repartimiento, es que la práctica del peonaje asalariado en las grandes propiedades evolucionó lentamente, pero basado primero, gracias a la terminación de la encomienda y, luego, a la disminución del reclutamiento de contingentes dentro de este sistema de repartimiento (Brading 1988, 33).

Aunque estos sistemas de incorporación de indígenas al trabajo rural dentro de la Nueva España al inicio se fomentaron, la Corona Española cumplía con una contradictoria intervención en este tema, ya que por una parte tenía un poder sancionador muy limitado y casi fomentador de la explotación del indígena en las colonias de América, y por otra promulgó leyes para la defensa de los mismos; Nickel (1996) dice al respecto:

“Con las Leyes de Burgos (1512) y las Leyes Nuevas (1542), la Corona promulgó decisiones de principio sobre la formación de encomiendas y disposiciones generales sobre el procedimiento de los conquistadores españoles en sus relaciones con los indios. Entre estos decretos de importancia general, que ampliaban constantemente con leyes y disposiciones subsiguientes, figuraban: el establecimiento de la condición de legal de los indios, la nobleza indígena y los esclavos, así como el tipo e importe de los tributos y su recaudación, la prohibición de quitar la tierra a los indios; la prohibición de los indios a disposición de ciertos establecimientos (por ejemplo, plantaciones de caña de azúcar); la prohibición de utilizar a los indios

²² El Repartimiento, consistía en la obligación por parte de los indígenas de dar un servicio laboral periódico y temporal. Tras frustrados esfuerzos durante principios del siglo XVII, el repartimiento fue abolido legalmente en el campo agrícola en 1632, aunque se sabe que el cual, se sostuvo de manera ilegal hasta finales del siglo XVII. Según Góngora (Citado por Bellingeri, 1980, 9), se originó de las leyes contra el vagabundaje que estaban difundidas en Europa durante la Edad Media.

como mozos de cuerda; decretos sobre la clase de trabajo; las horas de trabajo aceptables, el pago y tipo de alojamiento de los trabajadores. Una y otra vez, la Corona exigía a los conquistadores y colonizadores españoles el buen trato y la conservación de los indios” (Nickel 1996, 59).

Otro elemento importante que condicionó o fomentó, dependiendo del territorio al sistema hacendario durante el siglo XVI, fue sin duda las condiciones el desarrollo de los caminos de acceso y comunicación para las rutas comerciales, cuyos orígenes fueron los caminos abiertos por los indígenas para trasladar en caravanas sus productos a las regiones más alejadas de Tenochtitlán que inicialmente serían utilizadas por los españoles, y posteriormente fueron mejorándose por los propietarios de los grandes conjuntos hacendarios.

La Hacienda fue en definitivo, el conjunto socio económico que predominó en territorio rural Novohispano, y que se distinguió no sólo por ocupar las mayores extensiones de tierra, sino también por ser el punto de partida para la definición de la fisonomía de la forma de vida rural durante más de tres siglos.

La hacienda Virreinal

Este apartado inicia explicando el progreso que tuvieron las haciendas durante el Virreinato según Nickel (1996, pág. 66), quien hace una descripción de como la hacienda transitó por tres etapas principales de desarrollo -entendiendo que la primera etapa se explicó en el inciso anterior-, para explicar de manera más práctica se elaboró el siguiente esquema en el cual se explican dichas tres fases (Tabla 10):

En lo que respecta a la economía que rodeaba a estos conjuntos hacendarios en la época Virreinal, en la mayoría de estos la rentabilidad no era significativa, sino que la riqueza de México radicaba en gran medida en los recursos del subsuelo y en menor porcentaje en la actividad agropecuaria; por lo tanto, la productividad hacendaría resultaba más lucrativa cuando las fincas se dedicaban a abastecer minas o se localizaban cerca de grandes centros urbanos (Chevalier 2013, 149).

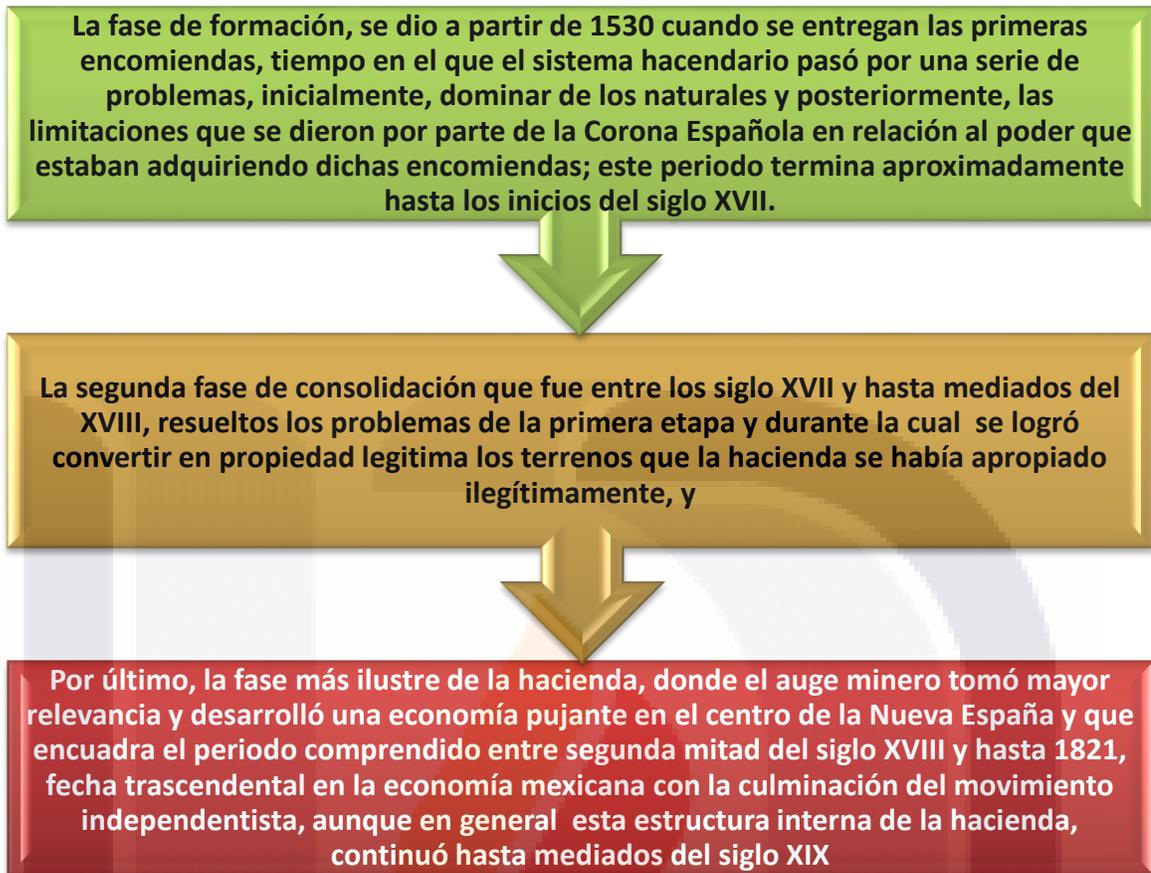


Tabla 10: Esquema en el que se expone según Nickel la descripción de como la hacienda transitó por tres etapas principales de desarrollo.

Fuente: Elaboración propia.

En cuestión de la tenencia de la tierra, se distinguían dentro de los propietarios de haciendas en esta etapa de la época colonial básicamente a los encomenderos, propietarios de minas, comerciantes ricos, funcionarios, nobles, caciques indígenas, clérigos y órdenes religiosas; donde fueron estos dos últimos los que se impusieron como dueños de tierras, aun cuando la Corona Española se los impedía. Este doble rol del clero como propietarios de haciendas les proporcionaba la inversión de capital necesario, para incrementar sus ganancias dentro de las haciendas que manejaban.

La organización laboral y socioeconómica interna se basaba principalmente en la dimensión y del tipo de producción; la conducción de las haciendas recaía en

los administradores que en algunos casos eran los mismos propietarios o sus familiares. Dentro de los empleados existían un grupo los sirvientes de razón a los que pertenecían el escribiente, los ayudantes del administrador, el denominado encargado de la troje y el encargado de la tienda de raya, ya que eran de los pocos que sabrían leer y escribir. Por otro lado estaban los arrieros, albañiles, carboneros, herreros y trabajadores de campo.

Una actuación relevante en la organización de las actividades de la hacienda fue sin duda la que le correspondía al cura, quien dependía económicamente del hacendado y podía llegar a tener algún tipo de influencia en relación a las decisiones tomadas con la vida de los trabajadores y que ofrecía los servicios religiosos a todos los habitantes de la hacienda, aunque con sus respectivas restricciones dependiendo de cada categoría (Ancón, 1996, 41).

Referente a la construcción de los edificios con los que contaba las haciendas que al inicio eran principalmente de adobe; cambió a finales del siglo XVI y durante el siglo XVII que los cascos se erigieron con materiales más resistentes como la piedra.

Aunque en general, las instalaciones de las haciendas eran modestas, se encuentran enormes contrastes con la exuberancia y magnificencia con algunos conjuntos hacendarios de las plantaciones de azúcar, así como de las grandes fincas ganaderas del norte del país y de las haciendas que abastecían las minas extraordinariamente productivas en el centro, y también en las que se invirtió capital que se acumulaba fuera de la producción agrícola, como eran los casos de los complejos hacendarios construidos por los grupos religiosos como los amplios conjuntos de la Compañía de Jesús²³.

²³ Se dice del religioso de la Compañía de Jesús, fundada por San Ignacio de Loyola. La Compañía fue expulsada de diferentes países europeos (en España y sus colonias, por Carlos III, en 1767) hasta que, el 21 de julio de 1773, el papa Clemente XIV publicó la bula "*Dominus ac Redemptor*" en la que ordenaba la supresión de la Compañía (Knowlton 1985, 19).

Si bien, en estos complejos hacendarios predominaban en la mayoría del territorio de la Nueva España, y sobre todo en la zona central y del Bajío las construcciones de un solo nivel, existían contados casos en esta región de haciendas de grandes dimensiones en dos niveles²⁴, proliferando este tipo en mayor número en las zonas del sur y costeras. Asimismo, en este territorio central gran parte las techumbres se elevaban y abovedan, contaban con torres de observación y almenas que a principios de la colonia tenían la función de defensa, pero más adelante se convirtieron en elementos ornamentales tradicionales de la arquitectura rural. En el caso de las haciendas agroganaderas del centro del país, en la mayoría de los casos, la casa del propietario estaba distribuida alrededor de uno o varios patios interiores (Ilustración 4); y las instalaciones con que contaban como complemento, se encontraban los caminos, presas, norias, cobertizos y corrales en la periferia de estas fincas (Nickel 1996, 91).

Fue durante los siglos XVII y XVIII que la zona del Bajío sobresalió por su condición fronteriza entre el norte del país y el Altiplano Central, para convertirse en el corazón de la economía novohispana. Para esta época se había transformado en una zona impetuosa y próspera, contrastando con la zona norte y sus terrenos dedicados a ovejas y campos mineros dispersos, como a los valles centrales y sus mezclas de pueblos de indios profundamente enraizados.

²⁴ Es el caso de la hacienda de Jaral de Berrio en San Felipe o la de San José del Carmen en Salvatierra, ambas en el estado de Guanajuato.

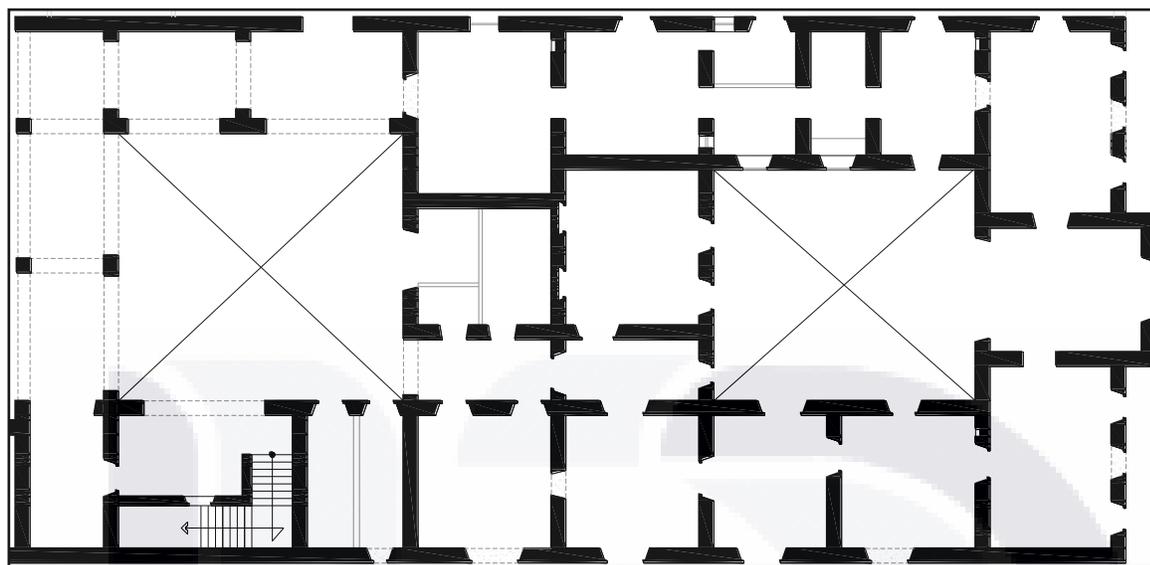


Ilustración 4: Plano de la casa del hacendado de la ex hacienda de Mezquite Gordo. Se indican los dos patios de los que estaba constituida y sus habitaciones se desarrollaban alrededor de ellos.
Fuente: Plano elaborado por M.E.N.R., Dic. 2010.

Por otra parte en esta región se dio un proceso de crecimiento económico propiciada por una sociedad pujante, complementada por una vigorosa estructura agrícola. Los dos motivos que lograron este cambio fueron, en primer lugar el aumento sorprendente de la producción de plata y, el crecimiento de la población de la zona (Brading 1988, 57).

La hacienda en el siglo XIX

Un evento que propició cambios significativos entre los siglos XVIII y XIX en los temas socioeconómicos, de tenencia de la tierra, así como de producción y distribución en el espacio rural de la Nueva España, fue sin lugar a dudas los esmeros de *La Casa Real Borbónica*, que gobernaba desde 1700²⁵, por realizar una reforma dentro de la administración de la Nueva España en 1765, misma que condujo a una

²⁵ Carlos II, el último monarca español de *La Casa de Habsburgo*, fallece en 1700 sin herederos, lo que permite el acceso al trono de Felipe V, nieto del rey francés Luis XIV y de la infanta española María Teresa de Austria (hija del rey Felipe IV), no sin que el resultado de la guerra de Sucesión española dirima el acatamiento de las potencias europeas al reinado del primer monarca Borbón español. Comienza así la presencia al frente del reino de España de *La Casa de Borbón* (E. Semo 1983, 230).

reorganización de la política central virreinal y la implantación de un sistema de intendencias²⁶. Medida, que tenía como propósito principal el sustento de la política financiera, así como el auxiliar al desarrollo económico de la Real Hacienda. Estos objetivos financieros alcanzaron su culminación hasta 1804 con la facultad de expropiar y transferir a España el capital eclesiástico (Nickel 1996, 93).

Fue durante los primeros años del siglo XIX que la tenencia de la tierra inicia una serie de cambios, zona central de México, el gobierno virreinal proveyó de fincas a un número considerable de indios, con esto se dio la formación de comunidades independientes dentro del territorio de las haciendas, aunque bajo el escrutinio de los propietarios de las mismas haciendas. Se emitieron también decretos para la protección de peones y obreros mineros indígenas, las cuales tenían los propósitos de liberar las condiciones laborales (Florescano 1982, 140).

Con la independencia se iniciara los esfuerzos para el mejoramiento de la explotación de los recursos naturales del país, y la autorización de leyes y decretos en todos los niveles, tanto estatales como nacionales para la nueva organización interna. El objetivo principal de estas disposiciones era la distribución más equitativa de la población y el aprovechamiento de regiones hasta entonces vírgenes, así como la limitación de los latifundios mediante la creación de una incipiente clase media de agricultores. Aun con estos esfuerzos las primeras leyes de repoblación y distribución no tuvieron buenos resultados, ya que pasaron por alto los problemas particulares dentro del ámbito rural. Estas leyes que beneficiaban con concesiones

²⁶ El personaje que puso en práctica éstas ideas fue José de Gálvez, abogado malagueño, quien fue enviado como visitador a la Nueva España, y en pocos años logró atraerse la enemistad de muchos sectores de la sociedad novohispana (1761-1771). Sin embargo más tarde fue nombrado ministro de las Indias (1776-1787). Una de las instituciones que más trató de combatir Gálvez fue la del virrey, porque consideraba peligroso que una sola persona tuviera tanto poder; para esto se utilizó el sistema de intendencias, copiado de los franceses y adoptado años antes en España. A la cabeza de las Intendencias se puso, gente que ejercía todos los atributos del poder justicia, guerra, hacienda, fomento de la economía y obras públicas. Esta reforma afectó a todos los poderes existentes anteriormente, desde los ayuntamientos hasta la *Real Audiencia*, incluyendo al virrey (Brading 1975).

de tierra principalmente a los militares antirrealistas, estaban también en favor de los extranjeros que se establecían en el país.

A finales de la primera mitad de este siglo se promulgaron en algunos estados del país leyes dirigidas contra la propiedad comunal de las comunidades indígenas, estas mismas fueron las precursoras de la *Ley de Desamortización* llamada *Ley Lerdo*²⁷, que tenía como meta la disolución de las propiedades de las organizaciones religiosas y civiles. Con este cambio de la propiedad a particulares, se esperaba la evolución de la clase media y un aumento en la productividad económica. Aunque fue con Maximiliano²⁸, que se atrasó la ejecución de esta *Ley Lerdo*, e incluso se trató de conceder a las comunidades indígenas un modelo legal tomado del dominio público (Knowlton 1985, 38).

Por más esfuerzos para lograr reformas equitativas y dirigidas al grueso de la población rural, siempre surgía algo que atrasaba los avances, como fue la costumbre del arrendamiento que las comunidades hacían con sus tierras comunales para solventar y cubrir los gastos de administración, ceremonias y fiestas locales, provocando con esto que los arrendatarios se fueron apropiando de las tierras de manera fraudulenta con la ayuda de funcionarios locales.

²⁷ Miguel Lerdo de Tejada (1812-1861). Político mexicano. Nació en el puerto de Veracruz. Fue regidor (1849) y presidente (1852) del Ayuntamiento de la ciudad de México. Como ministro de Hacienda (1856-1857), promulgó la *Ley de Desamortización de Fincas Rústicas y Urbanas en 1856*, conocida como la Ley Lerdo, que afectó a los bienes de la Iglesia y desencadenó la denominada guerra de Reforma, donde participó activamente al lado del presidente Benito Juárez. (Knowlton 1985, 31) 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 (Díaz-Berrio & Oribe, 1984, 170).

²⁸ Maximiliano I (de México) (1832-1867). Archiduque de Austria y emperador de México (1864-1867), hermano menor de Francisco José I, emperador de Austria. El gobierno itinerante republicano, a las órdenes de Benito Juárez, a base de esfuerzos de liberación y, tras sucesivas batallas victoriosas, recupero el control de México. Maximiliano fue capturado por los republicanos en Querétaro, juzgado por un consejo de guerra y fusilado en junio de 1867 (Knowlton 1998, 164).

Con esto podemos mencionar lo que recapitula Nickel (1996) en relación a lo que Molina Enríquez describía:

“.....eran principalmente los mestizos quienes se encargaban de la enajenación de la tierra comunal. Por medio de hábiles maniobras adquirían por un pedazo de pan las parcelas a los indígenas, que las habían comprado en remate el mismo día. Estos perdían de un solo golpe todo su ingreso, se quedaban sin alimento y se veían obligados a entrar en servicio de cualquier agitador como mercenarios” (Nickel 1996, 96).

Aunque no fue hasta las dos últimas décadas del siglo XIX con el inicio del Porfiriato²⁹, que se modificó el marco de condiciones políticas y económicas del desarrollo de las haciendas, la población aumentó considerablemente y se logró tener perspectivas positivas para el mercado y comercio gracias al mejoramiento del transporte, al incremento de mayor inversión dentro del sector agrario con capital extranjero, así como a la importación de maquinaria, aumento en la calidad del sembradío y el ganado de cría, y a la profesionalización de la actividad agraria con nuevas técnicas.

Con todo esto, el poder del sistema hacendario volviera a tomar auge y aumentaron considerablemente en número, apoyado también por la construcción de los ferrocarriles y los nuevos y modernos sistemas de comunicación como el telégrafo, teléfono y correo. Fue a partir de entonces que las haciendas aumentaron su producción, abriendo sus mercados a territorios más alejados, cosa que antes sólo se orientaban a un sector regional; gracias a esto un gran número de haciendas clásicas se transformaron en grandes haciendas modernizadas o industrializadas; aclarando que estos beneficios sólo los disfrutaron los propietarios, ya que los trabajadores vivieron durante esta época un abandono total por parte de las autoridades, propiciando movimientos sociales que se analizarán en el siguiente inciso.

²⁹ Porfiriato: Se le denomina al periodo de la historia de México, comprendido entre 1876 y 1911, durante el cual el país estuvo gobernado por el general Porfirio Díaz. Este ejerció una dictadura modernizadora y propició un gran crecimiento económico (Leal & Huacuja, 2011, IX).

Las instalaciones de los cascos durante la segunda mitad del siglo XIX y principios de siglo XX fueron ampliados, reconstruidos o remplazados; sobre todo alrededor de 1900 con el advenimiento de los avances industriales y con la llegada del ferrocarril, ocasionando cambios en las necesidades para el desarrollo de los nuevos tipos de producción; también se les dotó de nuevas fachadas así como una nueva decoración interior. Es por esto que en ocasiones resulte difícil poder clasificar cronológicamente a algunas haciendas (Nickel 1996, 92).

Las postrimerías del sistema hacendario en México

El sistema hacendario que se desarrolló durante la época virreinal, logró sobrevivir con éxito aun después de la Guerra de Independencia por casi cien años más, o sea hasta los primeros años del siglo XX, período en el que la inconformidad y descontento social se expresó con el Movimiento Revolucionario³⁰ de 1910; momento en que se marca la ruptura de toda una era de latifundismo y por consecuencia, el inicio de una nueva legislación agraria³¹, la cual tendrá como derivación, el reparto de casi todos los bienes, tanto muebles e inmuebles de los que hasta entonces fueron propiedad de los poderosos hacendados, terminando así, con un sistema semi-feudal que perduró por más de tres siglos (Gobierno del Estado Guanajuato 1996, 6).

³⁰ Revolución Mexicana: Complejo movimiento social, algunas de cuyas causas se remontaban a varios siglos. Asimismo, la Revolución Mexicana fue el factor determinante en la evolución de México a lo largo del siglo XX. Su estallido se debió a varios factores: la crisis generalizada del gobierno de Porfirio Díaz; la imposibilidad de resolver pacíficamente la sucesión presidencial de 1910; las aspiraciones de las clases medias y de los sectores populares; el agotamiento del régimen oligárquico, y el complejo contexto internacional de aquellos días (Leal & Huacuja, 2011, IX).

³¹ Fue hasta el 6 de enero de 1915, que firmó por Venustiano Carranza *La Ley Agraria* que decretaba la devolución de los terrenos expropiados ilegalmente a las comunidades basándose en la Ley Lerdo (Nickel 1996, 173)³¹. Aunque todo esto no serviría de mucho, ya que Carranza hacía a un lado las metas revolucionarias agrarias por lograr y afianzar su consolidación en el poder, y así los campesinos se vieron otra vez traicionados en sus derechos legítimos otorgados por la Constitución.

Según Nickel (1996) la revolución agraria se puede dividir en dos fases principales:

“La primera abarca la sublevación de entre 1910 y 1917 en la altiplanicie del sur, con asaltos armados a las haciendas y las primeras expropiaciones de la tierra por los ‘militares’, al igual que los decretos dirigidos contra el sistema de la hacienda por gobernadores y caudillos militares” (Nickel 1996, 171).

Parte de estos esfuerzos se vieron reflejados en resultados como fue el *Plan de Ayala* difundido por Emiliano Zapata. Este plan exigía la restitución de la tierra y del agua que los hacendados se habían apropiado de una manera ilegal y arbitraria, así como la solicitud y entrega sin indemnización de la tercera parte del territorio de las fincas y grandes latifundios, esto con la intención de formar ejidos³², colonias y predios legales a favor de todos los mexicanos hasta esa fecha desprotegidos; este plan tuvo como consecuencia la invasión de las haciendas por grupos rebeldes y seguidores de Zapata (Nickel 1996, 172); con respecto a esto Nickel (1996, 171) complementa; “La segunda fase comprende los esfuerzos de las comunidades y agraristas por imponer leyes agrarias basadas en la Constitución de 1917 y las leyes que le siguieron y que estuvieron dirigidas hacia el establecimiento del sistema ejidal”.

Aunque hay que reconocer que uno de los primeros esfuerzos que provocaron cambios en el sistema agrario en 1917, aunque poco ambicioso fue el *Plan de San Luis* decretado por Francisco I. Madero en 1910, que contenía el artículo tercero en el cual se hablaba de la exigencia de la devolución de las tierras expropiadas ilegalmente a los propietarios indígenas; proponía como meta la compra de fincas para su reparto entre los pequeños propietarios, así como la adjudicación de terrenos ejidales a las comunidades, el regreso de los *indios*

³² Ejido: Designaba en España las áreas ubicadas fuera de las ciudades y aprovechadas en común por los vecinos. Los ejidos de la época colonial comprendían la superficie que se encontraba a disposición de las comunidades como pastos para el uso común. El término volvió a emplearse durante la *Revolución Mexicana* y *La Reforma Agraria*. Desde 1917 señala que los campos puestos a disposición de ciertos solicitantes para su explotación, la mayoría de las veces después de la expropiación de terrenos de las antiguas haciendas mediante una resolución presidencial, estos, recursos que no podían venderse ni hipotecarse, aunque sí heredarse; esta reforma se radicalizó en 1934 (Torres, 2008, 474).

*yaquis*³³ deportados, pero no se involucraba en cuestiones de abusos al sistema hacendario y así apoyando solo a la clase media (Nickel 1996, 172).

Basándonos en las primeras ocupaciones hechas por zapatistas y rebeldes tlaxcaltecas en el centro del país, se logró la abolición del peonaje y la fijación del salario mínimo y el pago en efectivo (anexo G).

1.3.- EL SISTEMA FÉRREO, LOS SUBSIDIOS Y LAS CONCESIONES

En todo el país, pero especialmente en el Bajío, que por sus fértiles tierras y su ubicación geográfica, como ya se mencionó anteriormente, ha sido desde los inicios de la época Virreinal uno de los principales proveedores de alimentos en el centro del país, auxilió en sentar las bases para una industria alimentaria, que logró trascender y convertirse en una de las rutas de comercio y de desarrollo más importantes del país.

Para esto, fue necesaria la creación de una red de comunicación de caminos que facilitara el comercio y abasto entre las recién fundadas villas, y las haciendas productivas desde diversos puntos; esto también para garantizar que se brindara protección a los estancieros y a sus ganados. Estas redes de comunicación y de abasto, se complementan durante la segunda mitad del siglo XIX y las primeras

³³ Pueblo Yaqui: El pueblo Yaqui son nativos americanos que habitan en el valle del Río Yaqui, en el estado mexicano de Sonora, México y el suroeste de Estados Unidos. Los españoles entraron en contacto con los Yaquis en 1533, ocuparon un territorio a lo largo del curso inferior del río Yaqui. Se calcula que había 30.000 personas que vivían en 80 rancherías (haciendas) en un área de cerca de 60 millas (100 kilómetros) de largo y 15 millas (25 km) de ancho. Algunos Yaqui vivían cerca de la desembocadura del río y dependían del mar para su subsistencia. La mayoría vivía en comunidades agrícolas, cultivando fréjoles, maíz y calabaza en tierras inundadas por el río cada año. El objetivo del pueblo Yaqui y sus aliados frecuentes, el pueblo Mayo, se mantuvo igual durante casi 400 años de interacción con los jesuitas y los gobiernos de España y México: el gobierno local independiente y la gestión de sus propias tierras. En 1937, el presidente Lázaro Cárdenas, quien había derrotado a los Yaquis en 1917, concedió a la tribu de 10.000 miembros tierras en la orilla norte del río Yaqui y ordeno la construcción de una presa para abastecer de agua de riego para el pueblo Yaqui. Por lo tanto, la etnia yaqui continuó manteniendo un grado de independencia del gobierno mexicano. Hoy en día, el municipio mexicano de Cajeme lleva el nombre del líder caído Yaqui. (<http://www.historiacultural.com/2014/10/pueblo-cultura-yaqui.html>)

décadas del XX con la llegada del Ferrocarril al territorio Mexicano, con lo que gracias a este advenimiento, en algunos casos de haciendas y pueblos, se incrementó su desarrollo comercial considerable en los costos del transporte de mercancías y de personas (Coastworth 1984, 92).

Es por ello que durante el Porfiriato, las perspectivas de perseverar la calma, así como de fomentar un mercado nacional mejor comunicando entre todas las diferentes zonas de la nación, con el afán de lograr el progreso tan deseado por el gobierno, fueron apostadas en la recién arribada red ferroviaria. A respecto Luz Carregha Lamadrid (2001) complementa con lo publicado en el Periódico oficial del estado de San Luis Potosí (enero 1878-diciembre 1903) por *La Unión Democrática*; 28 de abril 1886:

“El ferrocarril ha sido y será siempre en todas las naciones de su prosperidad; él al atravesar desiertos áridos, los convierte después en fértiles campiñas; al subir montañas escabrosas, hace que se extraigan de su seno riquísimos tesoros; al cruzar de orilla a orilla caudalosos ríos, forma otras corrientes cuyas aguas van a bañar dilatadas llanuras y vastísimos campos; él en fin, al tocar la playa de todos los mares, lleva por todas partes elementos de vida, de prosperidad y de grandeza, y lleva sobre todo, el progreso y la civilización [...], aún el mismo salvaje se inclina con respeto ante ese mensajero de la civilización, ante ese ángel de la paz, ante ese mesías que es la redención de todos los pueblos” (Carregha, 2001).

Este pensamiento de progreso en las comunicaciones y el transporte ferroviario en México, pensó en traspasar las regiones más productivas y comerciales del territorio nacional, articulando país de norte a sur y al Golfo de México con el Océano Pacífico. Por esto: “uno de los proyectos que más interesó a las autoridades mexicanas y a los inversionistas, fue la construcción de un ferrocarril interoceánico que uniera los puertos de Veracruz en el Golfo y el de Acapulco en el Pacífico” (Carregha, 2001).

Como resultado de estos planes de expansión ferroviaria que se desarrolló por el territorio mexicano, el presidente Porfirio Díaz, durante las primeras décadas de su administración concedió diversas concesiones para el tendido de numerosas

líneas férreas. Esto se dio pese a que no se contara con la reglamentación adecuada en materia de legislación para la unificación de criterios en la operación de las concesiones, aunque en algunos puntos sí estuvo definida como:

1. “la reversión de la vía a la Nación después de cierto tiempo;
2. la fijación de tarifas máximas;
3. la obligación de rendir informes anuales;
4. el transporte gratuito de la correspondencia; y
5. el uso, para el telégrafo nacional, de los postes del ferrocarril”³⁴ (Carregha, 2001).

Consiguiendo así que el sistema ferrocarrilero en la mayoría del territorio nacional desplazara a otros medios de transporte para el movimiento de grandes cantidades de mercancías a largas distancias, así como para un sinnúmero de personas. Por lo tanto, y gracias a las concesiones concedidas por el gobierno mexicano y el capital de las grandes compañías constructoras, se logró una extensa red dentro del sistema férreo donde los inversionistas lo calificaron como el medio terrestre de conducción más económico (Kuntz, 1994).

Otro punto discutible con la instauración del ferrocarril en el agro mexicano, fue que el tendido de las nuevas vías férreas, en muchos de los casos, afectara propiedades que pertenecían a numerosas haciendas y ranchos, provocando que sus propietarios cedieran tierras en venta o en ocasiones gratuitamente a las compañías ferroviarias, pensando que por el hecho de que una línea de ferrocarril cruzara sus terrenos, aumentaría el valor de las terrenos³⁵ (Ilustración 5).

³⁴ “Esto explica que las redes ferroviaria y telegráfica se extendieran paralelamente por el territorio mexicano. En cada una de las estaciones de regular o mayor importancia que se construyeron en el país, se instaló una oficina telegráfica como parte indispensable del inmueble. De esta manera, los inmuebles ferroviarios se convirtieron en el centro de comunicación de muchas comunidades” (Carregha, 2001).

³⁵ “Inicialmente estas empresas constructoras, se comprometieron con dichos propietarios a devolver las tierras a sus dueños o a sus herederos, en caso de que las vías o la estación fueran retiradas. Este compromiso aparentemente influye en la actualidad, en la decisión sobre el destino de las estaciones de ferrocarril que ya no se ocupan como tales y que en su mayoría se encuentran abandonadas a lo largo y ancho del país” (Carregha, 2001).

“Cuando las vías férreas tuvieron que atravesar el campo mexicano, las compañías ferroviarias se obligaron a levantar guardaganado y rejas en los sitios donde hubiera la costumbre de pastar ganado a lo largo de la vía; debían también respetar el cauce de los ríos y, en su caso, construir alcantarillas; además, se comprometieron a no maltratar las plantas y los árboles que hubiera en el terreno Sin embargo, las empresas de ferrocarril no siempre cumplieron con estas obligaciones”. (Valerio, 2008)



Ilustración 5: Detalle de vía a la entrada al ladero, vista norte. Estación Joaquín.
Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF

Esta fiebre en la expansión construcción de ferrocarriles en México, asimismo damnificó a comunidades indígenas campesinas,³⁶ donde por el incremento en el precio de las posesiones por donde pasarían las vías, las autoridades federales y estatales, entregaron estas tierras en venta o en concesión a las corporaciones inversionistas y constructoras, desconociendo los documentos de propiedad originales; dando en ocasiones fuertes pugnas con el levantamiento armado de grupos campesinos.

Los subsidios

Fue a partir de 1857 que dando inicio a la construcción del sistema férreo en el país fue amparada por el gobierno federal. Durante los primeros años los subsidios fueron considerablemente significativos para las más importantes concesiones. Con respecto a esto, Sandra Kuntz (1994) explica:

“La política ferroviaria asumida por el gobierno de Díaz a partir de 1880, exitosa como fue en su propósito principal, tuvo un alto costo para México en varios sentidos. Primero, de manera directa, por el hecho de que los contratos ferroviarios aprobados en los primeros años acordaron el otorgamiento de subsidios en efectivo, cuyo monto representó en algunos casos más del 50% del costo de las obras. [9] Para satisfacer ese ofrecimiento, el Estado debió destinar una porción importante de su presupuesto anual e incurrir en endeudamientos que ejercieron una fuerte presión sobre los ingresos de la federación” (Kuntz Ficker 1994).

Según Luz Carregha, fue el Ministro de Fomento Vicente Riva Palacio durante la primera administración de Porfirio Díaz que se confeccionó un proyecto que consideraba tres principales propuestas para estimular el desarrollo de los ferrocarriles en el territorio nacional:

1. “El Estado financiaría con sus propios recursos la construcción de ferrocarriles,

³⁶ Las leyes liberales mexicanas desconocieron la propiedad comunal desde 1857, sin embargo, el proceso de desamortización de esos terrenos, que avanzaba lentamente, fue acelerado por el proyecto ferroviario nacional. (Carregha, 2014, 91)

2. Se otorgarían concesiones a los estados de la Federación, con el fin de que participaran económicamente en conjunto con inversionistas locales o extranjeros,
3. Se darían concesiones al capital privado (nacional o extranjero) que presentara proyectos ambiciosos, como los ferrocarriles interoceánico e internacional” (Carregha, 2001).

Algunos años después, ya en 1883, se publicó un reglamento para la construcción, conservación y explotación de vías férreas, que fue reformado en su aspecto técnica para 1894. A pesar de esto, José Ives Limantour siendo el Secretario de Hacienda durante parte del Porfirio Díaz³⁷, aseguró años después que: en México se carecía de una reglamentación en materia ferroviaria, y que:

“Consistía únicamente en otorgar con suma liberalidad las concesiones que se solicitaban para construir líneas en cualquier dirección, mediante subvenciones pecuniarias en la mayor parte de los casos, y en todos ellos con exenciones y franquicias abundantes. Consecuencias naturales de esta conducta fueron la multiplicidad y la variedad de las concesiones otorgadas, y desgraciadamente también, la esterilidad relativa de los esfuerzos y un derroche de fondos públicos” (Carregha, 2001).

Con todo y esto, el plan del gobierno de apoyar y conectar al Golfo de México con el océano Pacífico se reanudaba a través de la propuesta para la línea interoceánica; mientras que el ferrocarril internacional miraba hacia los Estados Unidos como destino. Con esto se tiene que el Bajío, para ambos casos, este sería siempre considerado enclave para el tendido de las nuevas propuestas y proyectos de inversión ferrocarrileros por su estratégica localización geográfica en la república mexicana; volviéndose un territorio de movimiento de mercancías y personas forzoso entre el Golfo de México con el Pacífico y el interior del país, y un lugar de conexión entre el norte y el sur del territorio nacional.

³⁷ En mayo de 1893, fue designado Secretario de Hacienda y Crédito Público, cargo que conservaría ininterrumpidamente hasta la renuncia del presidente Porfirio Díaz el 25 de mayo de 1911. (Leal & Huacuja, 2011, pág. 19)

Las concesiones

Se sabe que para la segunda mitad del siglo XIX, México no alcanzaba la paz plenamente desde su independencia, había sido víctima de innumerables conflictos bélicos; como la guerra mexicano-estadounidense, la guerra de Reforma y la invasión francesa, mencionado ya con anterioridad. Pero una vez en el poder Porfirio Díaz, la situación cambió logrando significativos beneficios en el país, donde se estimuló la industria minera y textil, creciendo las exportaciones hasta en un 300% (Riguzzi 1996, 161).

El gobierno severo de Díaz en definitiva propició la productividad, pero se necesitaba de un medio de transporte económico y eficaz para su adecuado funcionamiento como el ferrocarril, el cual en el país se advertía como un distintivo de paz y progreso, y que sería beneficioso para todos sacando al país del atraso en sé que vivía.

Al inicio la empresa ferroviaria mexicana, en concreto el ferrocarril de México-Veracruz, no estaba competente para una aspiración de desarrollo nacional, se requería de una transformación e inversión preparada de conseguir un proyecto en todo el país. No obstante que desde 1870 se contaba con propuestas por parte de inversionistas norteamericanos, el presidente Rutherford B. Hayes reconoció al régimen de Porfirio Díaz hasta 1878 (Carregha, 2014, 85).

Ya cuando por fin el gobierno norteamericano le reconoció a Díaz, se facilitó el camino para que se concibiera el contrato con la empresa “Palmer & Sullivan”³⁸,

³⁸ El Modelo del contrato que se firmó entre el gobierno mexicano y la empresa *Palmer y Sullivan* estaba basado en las concesiones ya hechas con anterioridad a los estados, con respecto a la administración de los ferrocarriles, y por la iniciativa de inversión por parte de compañías inversionistas norteamericanas donde se permitía: explotación de los tramos construidos hasta por 99 años y apoyo del gobierno federal con una gratificación monetaria a través de condonaciones y extensiones fiscales en la importación de materiales y de los capitales involucrados en la empresa, éstos hasta con una duración de 20 años. Tendrían un derecho de vía de 70 metros a lo largo de ella y la empresa podría disponer de cualquier terreno que considerase necesario para hacer estaciones y cualquier otro tipo de construcción; a su vez, podría emitir acciones, bonos o hipotecar la vía siempre y cuando los beneficiarios fuesen individuos o asociaciones particulares. El gobierno mientras

y concediera una concesión a la empresa Symon, hecha originalmente a un empresario mexicano; al tiempo en que Porfirio Díaz se deshacía de la oposición en el Congreso³⁹ (Riguzzi 1996, 162). El gran interés de Porfirio Díaz en mirar hacia los Estados Unidos correspondía a que no se tenían con los inversionistas mexicanos que contaran con la capacidad para perfeccionar un ferrocarril nacional, aunado esto a que las relaciones con Europa por parte de México se hallaban rotas ocasionado a las fuertes deudas, fue hasta tiempo después de diversas negociaciones que empresas europeas entrarían al mercado mexicano.⁴⁰

Fue para 1880⁴¹ que se otorgarían tres importantes concesiones ferroviarias a inversionistas extranjeros, sobre todo norteamericanos, con una gran cantidad de facilidades para la construcción, y durante el de gobierno de Manuel González⁴² es que se adicionaron a estas redes 4,658 Km. (Carregha, 2001). Se otorgarían las dos primeras concesiones a empresas constructoras norteamericanas con una gran cantidad de facilidades para la construcción. La

tanto favorecería a las empresas nacionales mientras ofrecieran un transporte económico, eficiente, seguro y moderno, pero no les permitiría involucrarse en el proceso de construcción, debido quizá a la idea malinchista de que los materiales importados fuesen de mejor calidad. (Kuntz, 1995)

³⁹ Justo Benítez, antiguo amigo y discípulo de Díaz, como el líder de la oposición compuesta por miembros del partido militar y adherido a la opinión contra la construcción de ferrocarriles en México, se marchó después de una serie de problemas. (Kuntz, 1995)

⁴⁰ "El valor de las inversiones extranjeras acumuladas fue de 1641 millones de dólares en 1911, de los cuales 54 por ciento correspondió a la inversión en ferrocarriles. Dentro de este valor total, el porcentaje de los capitales estadounidenses era de aproximadamente el 38 por ciento y el de los capitales británicos 29 por ciento" (Riguzzi 1996, 139).

⁴¹ "A lo largo de sus primeros cuatro años de administración, el presidente Porfirio Díaz otorgó varias concesiones a los gobiernos de los estados de la república para la construcción de vías férreas, entre ellas estaba la línea San Luis Potosí – Tampico. Sin embargo, en la mayoría de los casos, estas obras no se llevaron a cabo por las escasas posibilidades económicas y técnicas de los gobiernos estatales, de los inversionistas nacionales y de la autoridad federal. Así, en vista de lo anterior, el régimen porfirista se inclinó por la tercera propuesta del ministro Riva Palacio, y dejó en manos de compañías extranjeras la construcción de la mayor parte de los ferrocarriles en México. Como resultado de esa política, el tendido de líneas ferroviarias en el territorio nacional tuvo una estrecha relación con la inversión foránea, especialmente estadounidense. Esto influyó definitivamente en el trazo urbano de algunas ciudades que emergieron como resultado de la instalación de una estación de ferrocarril. Influencia que también puede apreciarse en el trazo de las zonas habitacionales aledañas a las estaciones, en ciudades como el Distrito Federal o San Luis Potosí, cuya fundación es anterior al arribo del ferrocarril". (Carregha, 2001)

⁴² Presidente de México de 1880 a 1884, lapso de tiempo en que Días deja la presidencia para ocupar la gubernatura de Oaxaca, para después regresar a la presidencia en 1884 y establecer su dictadura (Carbo y Sánchez 1983, 248)

primera el 8 de septiembre de 1880⁴³, al Ferrocarril Central Mexicano⁴⁴, una compañía establecida en Boston, Massachuset, (EUA), para construir una línea de vía ancha, entre la ciudad de México y Paso del Norte, pasando por las ciudades de Irapuato, Silao, 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 (Ilustración 6).

La segunda concesión, se adjudicó el 13 de septiembre a la Compañía Constructora Nacional denominada como Ferrocarril Nacional y fundada en Denver, Colorado, (EUA). Esta se otorgó para la construcción de dos líneas, aunque estas de vía angosta; la primera de México a Manzanillo, pasando por Guadalajara, y la segunda para unir a la capital de la República con Nuevo Laredo en el estado de Tamaulipas. Así nacieron las dos principales rutas, columna vertebral del sistema ferroviario mexicano (Cerutti 1996, 181).

Al término del primer período de gobierno de Porfirio Díaz en 1880, estas redes de comunicación férrea ya contaba con 1,073.5 Km. de vía. Después, durante el de gobierno de Manuel González se adicionaron a estas redes 4,658 Km. “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, 2001).

Con el retorno del General Díaz se consolidó la expansión ferroviaria y las

⁴³ “Aunque inicialmente se funda la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano en 1874, a la cual se le da una concesión para la construcción de una línea que iba de la Ciudad de México hasta León, Guanajuato. Para 1880 la concesión se transfiere al estadounidense Robert R. Symon, representante de lo que pasó a llamarse el ferrocarril Central Mexicano, compañía que llegaría a ser la más importante durante el gobierno de Porfirio Díaz, cuya extensión alcanzó los 3000km para 1890, la cual estaba encabezada por Edward D. Adams. La línea troncal de esta compañía uniría la capital con la frontera norte (en Paso del Norte, hoy Ciudad Juárez, Chihuahua) y de ahí con el ferrocarril norteamericano a través de un depósito ferroviario ubicado en el Paso, Texas”. (Barba & Acosta, 2012, 21-22)

⁴⁴ 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, 2001)

facilidades a la inversión extranjera, esto gracias a su permanencia en el poder de 1884 a 1910. En 1890 se constituía el sistema ferroviario por una longitud de 9,544 Km. de vía; 13,615 Km. en 1900; y 19,280 Km. en 1910 (Carregha, 2001). Lo cual demuestra la necesidad de crecimiento que se tenía en estas épocas.



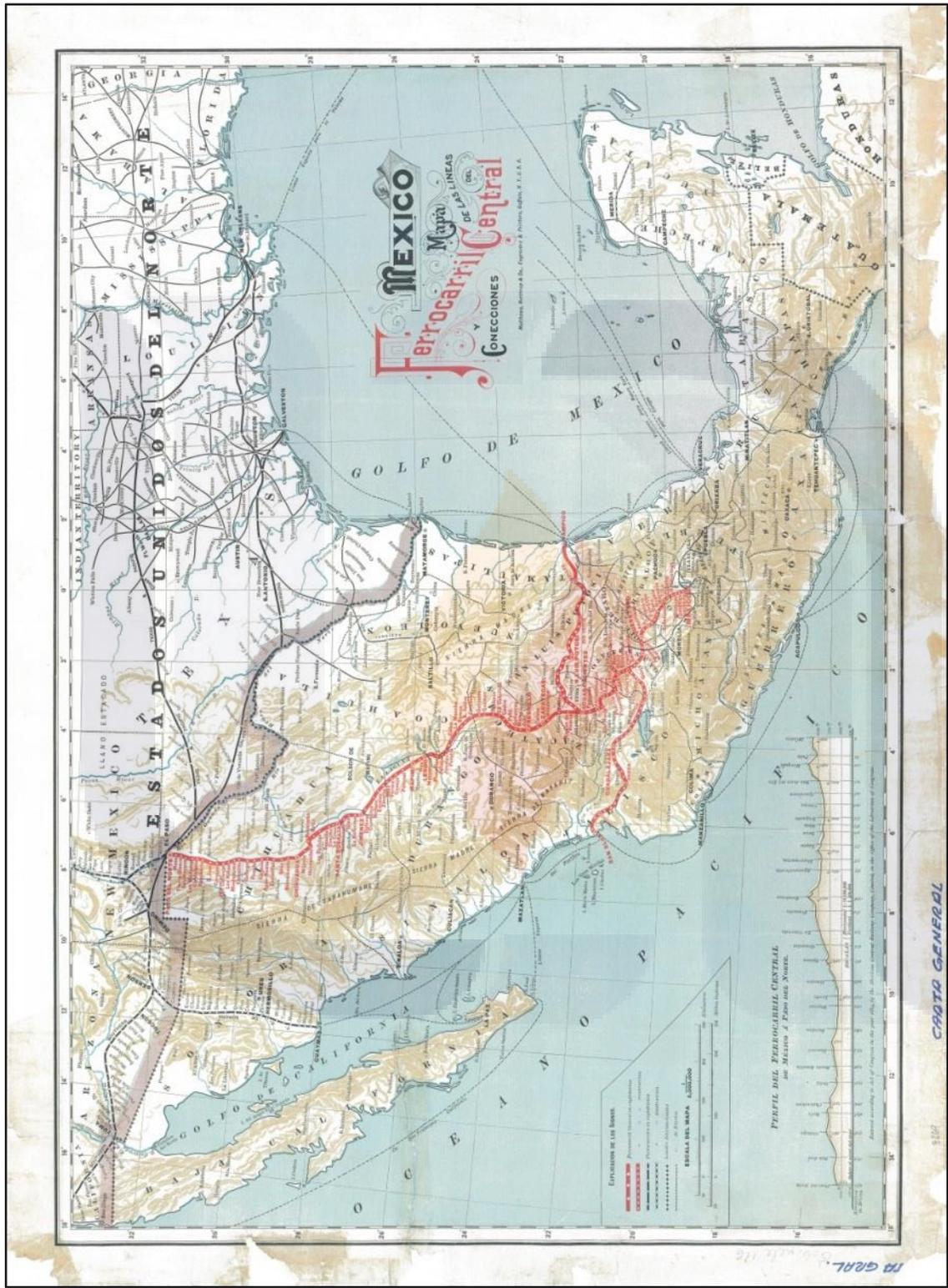


Ilustración 6: México. Mapa de las líneas del Ferrocarril Central Mexicano y conexiones. 1884.

Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF





Comedor de la casa Grande en la Ex hacienda La Saucedá en municipio de Ocampo, Guanajuato.

CAPÍTULO DOS



CAPÍTULO 2: EL BAJÍO Y SU DESARROLLO RURAL

El Bajío, lugar donde todavía a finales del siglo XVIII se hacían cuatro días de camino de la ciudad de México a Querétaro y que se denominaba en ese entonces como *la puerta de tierra adentro*, se distinguió por ser una zona rica y fértil, la que incluso; Alejandro von Humboldt (1978), quien visitó la región durante 1803, escribió:

“En México, las tierras que se extienden de Salamanca a Silao, Guanajuato y el pueblo de León, poseen los campos mejor cultivados de México y hacen recordar a algunos de los campos más atractivos de Francia” (Humboldt 1978, 236).

Esta región se encuentra localizada en la zona central del territorio mexicano e integra parte de los estados de Jalisco y Michoacán, casi la totalidad de los estados de Querétaro, Guanajuato, y las partes bajas de los estados de Aguascalientes, San Luis Potosí y Zacatecas (Ilustración 7), está básicamente delimitada regionalmente por factores naturales y geográficos; ejemplo de ello es la región de la cuenca hidrológica Lerma-Chapala que enmarca su territorio meridional, y que separa el altiplano árido del norte del Eje Neovolcánico Transversal (Rodríguez, Vega, Tagle, 2014, 25-32).

Histórica y geográficamente el Bajío era una zona ubicada entre las inhóspitas tierras del norte y los fértiles valles de Altiplano Central. En la época terciaria, las llanuras habían estado formadas por un gran lago rodeado de volcanes, pero mientras que en los valles centrales esos lagos continuaban dominando el paisaje hasta el inicio del siglo XIX, en el Bajío las aguas se filtraban para dejar un grueso sedimento lacustre enriquecido por el lodo aluvial y ceniza volcánica. Esta área ahora muestra una serie de cuencas interconectadas que al este inician con el valle de Querétaro y terminan en el oeste con las tierras de los altos de Jalisco; al norte las faldas de la Sierra Madre Occidental que se junta con la Sierra Gorda Oriental.

Los pocos ríos que cruzan las llanuras desaguan al sur de las sierras en el gran río Lerma, el cual, en su curso occidental hacia el Lago de Chapala, fija sus límites meridionales de la región.

Con todo y que actualmente se incluye al Bajío dentro de la Meseta Central del México moderno, históricamente la región permaneció fuera de la zona de los asentamientos más avanzados de Mesoamérica, mostrando un desarrollo tardío, donde sus llanuras que estaban cubiertas de denso pasto, malezas de cactus y matorrales pesados de mezquites, permaneciendo así, solo habitadas por tribus nómadas y dispersas, hasta la llegada de los españoles⁴⁵ (Brading 1988, 52).

⁴⁵ Según Mónica Blanco (2000, 17) en su libro Breve Historia de Guanajuato describe tres periodos de ocupación en la región del estado de Guanajuato: La primera de poblamiento: que estaría representado por la tradición Chupicuaro, y que se extendía a lo largo del primer milenio de nuestra era, la segunda de despoblamiento: de 800 a mediados de 1300 d.C., y la última de repoblamiento: que se inició durante la segunda mitad del siglo XIV.

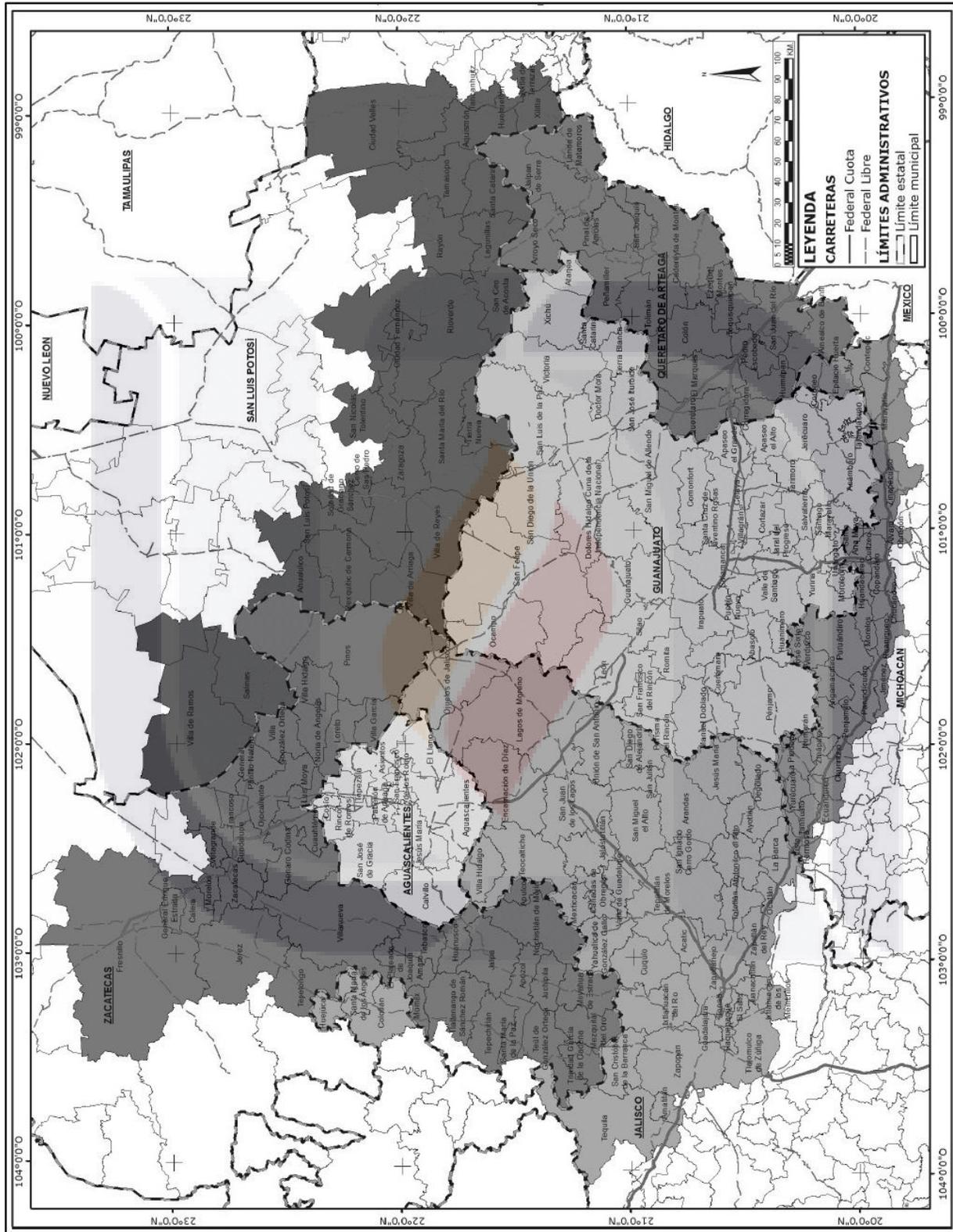


Ilustración 7: Región Bajío. Fuente: CIDE

2.1.- LOS INICIOS DE LA ECONOMÍA RURAL EN LA REGIÓN

Aunque poco se sabe sobre las etnias que habitaban Guanajuato a la llegada de los primeros conquistadores a la región alrededor de 1526, así como las regiones que realmente ocupaban; no fue hasta la presidencia de Nuño de Guzmán de la primera audiencia (1527-1531), que aparecen los primeros españoles en la región del Bajío, quienes fueron acompañados por un grupo de Frailes⁴⁶, quienes al igual que en otros lugares de la Nueva España, estaban asociados en la fundación de pueblos de indios (Blanco y Parra 2000, 36).

“Ambos grupos, conformados por españoles como por los Frailes, tenía sus motivos en las tierras del Bajío. El primero, tenía como interés la búsqueda de yacimientos de oro y plata, así como de otros minerales. El segundo grupo formado por los Frailes, sobre todo Franciscanos; tenían como empeño la búsqueda de almas de grupos de naturales; pretendiendo salvarlas de las garras de Lucifer” (Rionda, 2013, 17).

La fundación de pueblos de indios, así como la construcción de conventos, fue la culminación, aunque paulatinamente, de la presencia española en la zona del Bajío. Ejemplo de esto se da gracias al conocido fray Juan de San Miguel, que siendo guardián del convento franciscano de Acámbaro emprendió una expedición hacia el norte, y cerca del actual San Miguel de Allende estableció y congregó a los naturales del lugar como guamares, tarascos y otomíes. Estas primeras fundaciones, siempre eran acompañadas por militares españoles (Blanco y Parra 2000, 37).

⁴⁶ La evangelización americana, de forma sistemática y profunda, tiene su punto de partida en el Virreinato de Nueva España, a partir de 1524 con la llegada de los doce primeros franciscanos, a los que seguirán dominicos y agustinos, en 1526 y 1533, respectivamente. A lo largo del siglo XVI, a la par de la conquista militar del continente se produce la conquista espiritual, y junto a estas tres órdenes mendicantes, siempre privilegiadas por su actividad pionera en México, se sumaron otras órdenes religiosas como los mercedarios y jesuitas que se dedicaron también labores misionales; los carmelitas descalzos, los trinitarios o los mínimos de San Francisco de Paula. Por último, una vez que la urgencia de la empresa evangelizadora estaba resuelta se fomentó la presencia de órdenes de carácter asistencial, entre las que destacaron los hermanos de San Juan de Dios, los betlemitas y los hermanos de la Caridad de San Hipólito, estas dos últimas congregaciones nacidas en la propia América, aunque fundadas por españoles (Navarro Rossell 2013).

Durante estos primeros años, la parte del río Lerma no parecía interesarles a los conquistadores españoles, pero esto cambió a partir del descubrimiento de las primeras vetas de plata en Zacatecas, esto provocó que los españoles con la necesidad de controlar a los chichimecas, estos se sintieron amenazados y amenazadas sus tierras, así como su libertad, iniciando una larga guerra, entre ambos (Chevalier 2013, 93). Los chichimecas, expertos en la guerra; mataban a todos los que consideraban invasores, quemando cosechas y viviendas, robando y dando muerte al ganado, atacando poblaciones, estancias y centros mineros; los españoles preocupados por estas guerra tan sangrientas; establecieron fuertes en sitios estratégicos y crearon poblaciones para fomentar el crecimiento de la agricultura y la ganadería.

Todo este sistema de pacificación en Guanajuato, estuvo de la mano con la presencia misionera, quienes garantizaron los contactos pacíficos con los teochichimecas y el control de los pobladores indígenas llevados del centro de la región. Fue a partir del sometimiento de estos que el número de conventos aumentó rápidamente en la toda la región del Bajío. Como ejemplo, podemos mencionar a la orden religiosa de los Jesuitas, que desarrollaron un importante papel económico en la región gracias a sus ricas haciendas.

2.2.- LA MINERÍA COMO DETONANTE DEL DESARROLLO Y EN LA FORMACIÓN DE NUEVAS POBLACIONES

Fue entre 1552 y 1556 que se descubrieron en Guanajuato las primeras vetas de plata en la zona serrana. En opinión del padre Marmolejo, este gran hallazgo fue gracias a que unos arrieros recorrían el camino México-Zacatecas. Posteriormente, Juan Rayas, otro arriero encontró casualmente mineral de plata, llamando a su rica mina de Rayas, por su apellido (Blanco y Parra 2000, 43).

Descubiertas las primeras minas durante la segunda mitad del siglo XVI, que fueron configurándose durante el XVII, pero fue hasta finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX que la minería guanajuatense alcanzó uno de los más altos grados de producción a nivel internacional, siendo esta el sostén económico en el área metropolitana durante estas épocas. La solidez que se logró en la región gracias al capital minero, generó gran confianza y estabilidad, alcanzando así una autonomía económica, apoyada con el crecimiento de la agricultura y la industria, logrando una reducción de costos de producción, y convirtiendo a la minería en un negocio auto suficiente (Chevalier 2013, 148).

La minería, motor principal para el desarrollo económico y poblacional en Guanajuato, logró la formación de un sistema autosuficiente en toda la región del Bajío, abarcaba desde los estados de Querétaro e Hidalgo y el sur de Michoacán, llegando casi hasta Jalisco, parte de Aguascalientes y el sur de San Luís Potosí (Chevalier 2013, 149).

Conformación de las primeras villas gracias a la minería.

El descubrimiento del mineral contribuyó a la construcción de una serie de caminos; uno de ellos conectaba las minas con San Miguel, otro con el camino de Michoacán, cerca de Silao; otras vías importantes que se desarrollaron fueron hacia San Felipe, conectando a México con Zacatecas.

Para esto, durante la segunda mitad del siglo XVI, el virrey Don Martín Enríquez de Almanza ordenó el establecimiento de presidios⁴⁷ (Ilustración 8) con guarniciones fijos de soldados en los denominados caminos de la plata, entre México y Zacatecas; la idea de crear guarniciones fue lo que motivó la fundación de Celaya en 1574 y de la Villa de León en 1575 (Blanco y Parra 2000, 53).

⁴⁷Eran guarniciones fortificadas con la finalidad de aportar lugares seguros a través de las extensas comarcas despobladas. Según Powell (2012, 37) también servían para dotar de lugares de descanso entre los viajeros y algún tipo de ocasional ganancia monetaria para los lugareños.

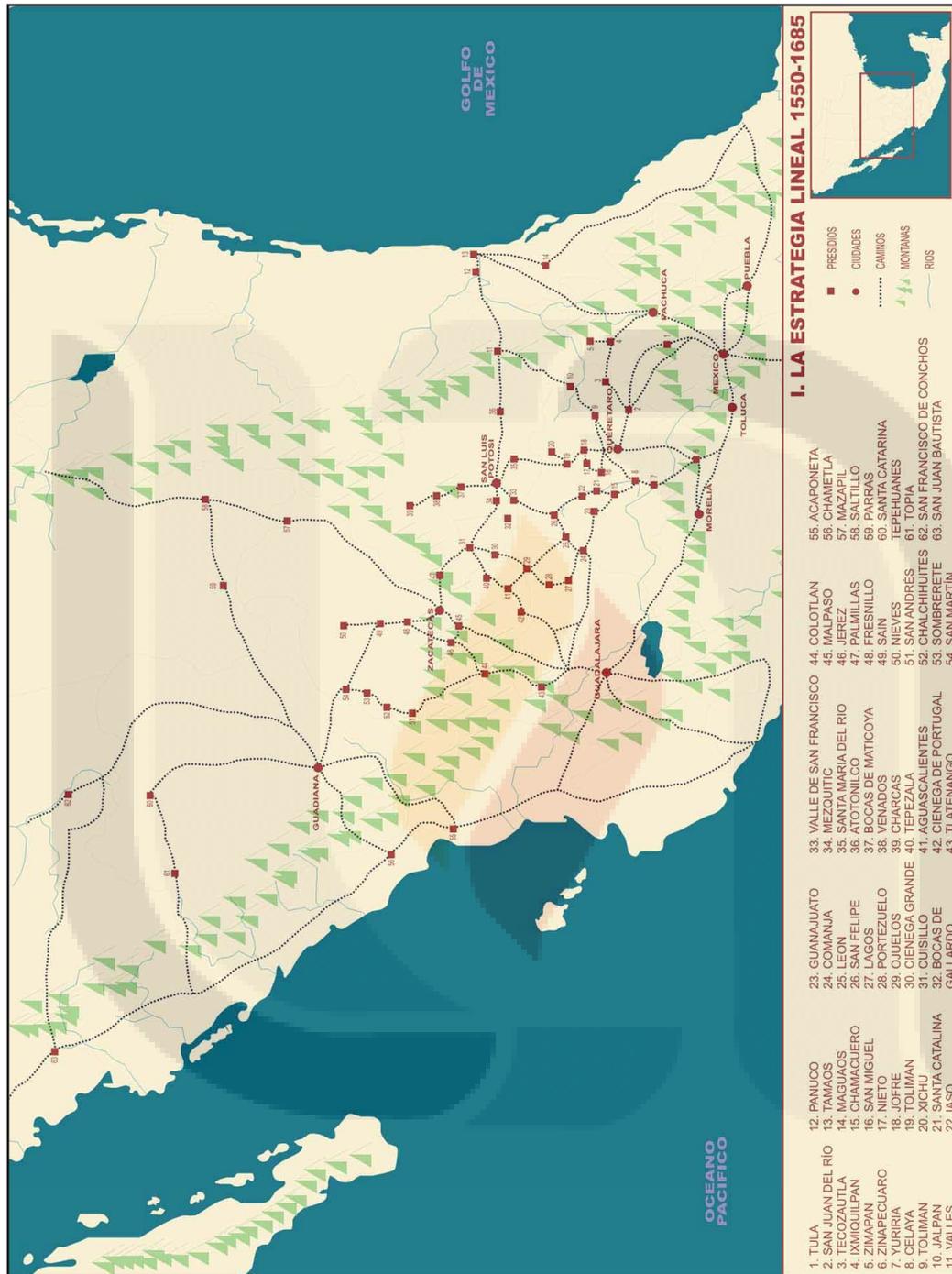


Ilustración 8: Caminos de la Nueva España y establecimiento de presidios durante 1550 y 1685, con el descubrimiento de las minas en el centro y norte del territorio.

Fuente: Scripta Nova⁴⁸.

⁴⁸ Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. X, núm. 218 (26), 1 de agosto de 2006

Gran parte de este crecimiento, también se debió a la reducción de la población chichimeca donde, estando la región libre de conflictos, posibilitó que la producción agrícola, ganadera y minera se desarrollaron de forma agigantada. Esto, en parte fue debido también a la riqueza y fertilidad de la tierra, a la enorme demanda de la región, y a la estratégica ubicación geográfica con la que se contaban; fue con este tipo de escenarios, que se desarrolló los primeros complejos agrícolas y ganaderos (Gobierno del Estado Guanajuato 1996).

2.3.- LA HACIENDA – ÓRGANO DE IMPULSO SOCIOECONÓMICO Y POBLACIONAL RURAL

Existen indicios sobre el desarrollo poblacional, durante los inicios de la colonia en Guanajuato, que señalan que a principios del siglo XVII se detonó un crecimiento económico realmente significativo, al igual que en toda la Nueva España. Fue entonces que se logró estabilizar la conformación social y económica, dirigiéndose lentamente a una evolución, sobre todo en las tierras del Bajío; dada también por el aumento considerable de la población gracias a la minería (Blanco y Parra 2000, 53).

Gran parte de este crecimiento se dio ocasionado a la reducción de la población chichimeca donde, estando la región libre de conflictos, posibilitó que la producción agrícola y ganadera junto con la minera se desarrollara de forma agigantada. Con este tipo de escenarios, fue que se erigieran las primeras haciendas agrícolas y ganaderas.

Con base a lo anterior, se retoma a Isauro Rionda (2013) que nos cometa en su libro *Haciendas de Guanajuato*, acerca de estas haciendas y las extensiones de tierra que lograron adquirir:

“Las primitivas estancias ganaderas mercedadas a diversos individuos, en general se fueron concentrando en propiedades de pocas manos, por compras acumulativas, herencias, matrimonios, hasta dar por resultado la concentración de grandes extensiones de terrenos en poder de un solo individuo, familia o corporación, así como la religiosa”. (Rionda, 2013, 29)

Todo esto se refleja con el auge fundacional que se desarrolló en la región durante el siglo XVII, como ejemplos podemos mencionar que en 1602 se funda la villa de Salamanca, San Francisco del Rincón en 1607; y en 1630 y 1644, la villa de Irapuato y Salvatierra respectivamente.

Existen pocos indicios sobre el número de la población indígena que se concentraba en las estancias y haciendas de españoles durante este periodo en la zona del Bajío, se tiene conocimiento que gran cantidad de estos eran más bien foráneos, ya sean vagabundos o llevados ex profeso para trabajar, propiciando un importante fenómeno de desarraigo, lo que definitivamente provocó la retención laboral, y que al mismo tiempo contribuyó a un desarrollo agrícola de grandes dimensiones.

Para finales del siglo XVII la minería, tanto la local como la norteña lograron un crecimiento demandante de productos e insumos, fue por esto que las haciendas de la región se convirtieron en las proveedoras de esta industria, como los animales de trabajo que servían básicamente para facilitar la extracción y beneficio de la plata como caballos, mulas, asnos; productos de consumo diario para la población y sus trabajadores que requerían de víveres para el buen rendimiento físico como semillas, carne, azúcar, leche y miel; así como otros productos de complemento para la realización de actividades laborales diarias, tanto en el campo como en las minas, como eran cueros, sebos, carbón, azufre, ixtle, etc. Varios productos, también se traían de otras regiones que no se producían en el Bajío como el tabaco desde Veracruz, algodón y cítricos de Colima, lana de las haciendas norteñas, así como productos traídos directamente de España como telas finas y vino⁴⁹, por

⁴⁹ En 1595, la corona española prohibió la siembra de nuevo viñedos y la producción del vino, por el temor de que hubiera competencia con España, porque los viñedos se aclimataron rápidamente. La Ley XVIII, título XVII de la Recopilación de las Indias estableció la total prohibición a sembrar viñas en México pero se podían seguir utilizando los viñedos existentes. (<http://vinomex.homestead.com/historiaMisioneros.html>. Fecha de consulta: 14-Dic-11)

cierto, prohibida su producción en la Nueva España para los inicios del siglo XVII y reafirmada dicha decisión por las Reformas Borbónicas durante el XVIII.

A principios del siglo XVIII, al Bajío se le consideraba la región más productiva de la Nueva España, denominándola con el sobrenombre de El granero de la Nueva España. La riqueza de la agricultura y la minería pronto convirtieron a la región en un desarrollado centro manufacturero. Todo esto proporcionó a Guanajuato un alto nivel cultural por sus principales caminos se trasladaban cientos de personas de todos los niveles socio culturales, en muchas ocasiones, Guanajuato fue el punto de llegada.

Después de la ciudad de México, Guanajuato era la región mejor comunicada de la Nueva España durante esta época, gracias a la gran cantidad de haciendas, poblaciones y villas que se desarrollaron a lo largo de su territorio (Blanco y Parra 2000, 69).

“Al finalizar la rica centuria nos encontramos con que en la época de la independencia, particularmente en la ciudad de Guanajuato había cerca de 450 haciendas agrícolas y ganaderas, de igual forma cerca de más de cincuenta ranchos independientes de los propias haciendas; en todas laboraron aproximadamente 54 mil labriegos del campo” (Rionda, 2013, 33).

Es significativo destacar que para la segunda mitad de este siglo, el desarrollo étnico y cultural esta región, era claramente mestizo, ya con una débil minoría indígena, aunque todavía existían indios emigrados de otras zonas la llegada de algunos indios emigrados de otras zonas. Para esta época la mayoría de los indios de la región eran catalogados por las autoridades locales como *vagos*; por lo que la fuerza política y económica de los indígenas durante este periodo era mínima, y donde la mayoría carecía de tierras comunales.

La abundante población que se concentró en Guanajuato para finales del siglo XVIII y principios del XIX, y por su alto índice demográfico, logro abastecer de mano de obra a todas las distintas actividades generadas y desarrolladas en su

interior. Sin duda la influencia que Guanajuato adquirió en ese momento era relevante, convirtiéndose en la punta de lanza en producción de plata, no solo de la región, sino de toda la Nueva España.

Complementando lo anterior, se terminó la construcción de la Alhóndiga⁵⁰ de Granaditas el 7 de Noviembre de 1808, constituyendo un evento de suma trascendencia durante los inicios del siglo XIX en Guanajuato; en primer término, sirvió para lograr la regulación del abasto de la ciudad capital, llegando a considerarse como el motor de la economía. En segundo término, simbolizó la cúspide de la minería en la región, encuadrando a la agricultura como la principal rama productiva y comercial que alcanzó la región, fue nombrada como el Palacio del Maíz.

También durante la primera década del siglo XIX se logró en las ciudades y en las haciendas el desarrollo de una cultura generada por la frecuente información que se recibía gracias a las desarrolladas comunicaciones y al contacto con una gran cantidad de personas de toda índole que transitaban por la región, que iban y venían dejando una clara conciencia de lo que sucedía, como la injusticia gubernamental y social que predominaba en el país (Rionda, 2013, 17).

Información que predominaba, y el reconocimiento de la injusticia social que predominaba en el territorio, provocando que los trabajadores de las haciendas de Guanajuato se dejarán llevar hacia el movimiento de independencia, fue este sector de la población la parte elemental de los grupos de lucha de libertad, guiados por Hidalgo y denominado Movimiento de Insurgentes⁵¹.

⁵⁰ Casa pública destinada para la compra y venta del trigo. En algunos pueblos sirve también para el depósito y para la compra y venta de otros granos, comestibles o mercaderías que no devengan impuestos o arbitrios de ninguna clase mientras no se vendan (Real Academia Española 2001).

⁵¹ Evento que se celebra todos los años el día 16 de septiembre y que proclama la independencia de México.

Los acontecimientos inevitables ocasionados por la batalla de independencia, llevaron a la huida de los ricos comerciantes y mineros, por consecuencia también de sus capitales, dejando a la zona desolada por las guerrillas, imposibilitando la entrada y salida de suministros, así como el transporte de plata, producto principal de desarrollo en Guanajuato, hacia su principal proveedor la ciudad de México. Esto ocasionó un poderoso golpe a la producción guanajuatense, tanto a la minería como a la agricultura.

Con todo y que la lucha en contra de España había terminado, continuaron los enfrentamientos por el poder, dejando todo esto una gran pérdida en cuestión a los recursos materiales, tanto en la minería como en la agricultura, afectando considerablemente a la economía local. Todo esto condujo también a períodos de inseguridad para las vidas de los hacendados y sus capitales, provocando cambios de propietarios en algunas haciendas, aprovecharon algunos latifundistas las circunstancias para comprar y acrecentar sus dominios.

Aunado a todo esto, con el Movimiento de Reforma⁵² durante la segunda mitad de siglo, los grandes propietarios continuaban tratando de obtener más tierras sin título, ya que muchas de estas habían pasado a ser propiedad de la nación. Todas las tierras que la federación tenía en su propiedad las vendieron a los hacendados que las quisieran, aunque se dieron muchos privilegios para los grandes propietarios que ya existían. En relación a este momento, Isauro Rionda (2013) comenta:

“La Reforma acabó con los latifundios del clero católico, lo que en algunos casos pasaron a manos de particulares que ya eran hacendados; en otros, lo

⁵² Los liberales y los conservadores mexicanos combaten en una guerra civil. A raíz de que en 1857, Félix María Zuloaga se pronuncie en contra de la recién promulgada Constitución, da comienzo una confrontación entre los defensores y los detractores de las reformas liberales. Estos últimos nombran a Zuloaga presidente de la República, poco antes de que el liberal Benito Juárez asuma también la presidencia en Guanajuato, aclamado por sus seguidores. En tanto que Zuloaga deroga la legislación anterior, Juárez prosigue aplicando las denominadas *Leyes de Reforma*, de marcado carácter anticlerical y laico. Los conservadores nombran a un nuevo presidente, Miguel Miramón, cuyas tropas son derrotadas por el general liberal Jesús González Ortega. La victoria de Juárez le permitirá ser elegido presidente de la República en junio de 1861 (Knowlton 1985, 143)

menos, se fraccionaron y se vendieron a las haciendas limítrofes” (Rionda, 2013, 18).

Aunque el siglo XIX se vio inmerso en guerras y pugnas que dieron como consecuencia el desequilibrio económico y social, puede afirmarse que durante el último cuarto del mismo, regresó la estabilidad de la mano de una fase de modernización como la llegada de la luz eléctrica y del ferrocarril, donde gracias a él, se lograría conectar para facilitar el comercio a la capital del estado con León, Silao, Salamanca y Celaya, desde luego todas estas con la Ciudad de México; así como el uso de nuevos materiales constructivos como el hierro. Esto no quiere decir que la estabilidad se lograra en el ambiente laboral, al contrario, este famoso lapso de tranquilidad y auge se basó sobre todo en la explotación campesina y en el abuso de la mano de obra, caso que no solo se dio en el Bajío, sino en todo el país.

Entre 1877 y 1910 se retomó en Guanajuato el auge agrícola, la producción de cereales, maíz y trigo se desarrollaron con mucho más fuerza que el resto del país. La fertilidad de las tierras del Bajío permitió responder a la creciente demanda de alimentos para las ciudades cuya población estaba en crecimiento. Dentro del territorio guanajuatense dos áreas destacaron por su alta productividad: la de León, integrada también por los distritos de Romita, San Francisco del Rincón y Purísima del Rincón; y la de Valle de Santiago que junto con él, estaba conformada por los distritos de Celaya, Cortázar y Salvatierra. El auge agrícola porfirista hizo que se disparara el número de ranchos y haciendas en la región, ya fuera por la compra o arrendamiento; puesto que entre 1877 y 1910 se crearon 2899 ranchos (Blanco y Parra 2000, 139). Se tiene registros según censos 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, resultando obvio que el tamaño promedio de estas unidades disminuyeron (Brading 1988, 345) (anexo H).

Para la segunda década del siglo XX, durante la etapa revolucionaria, se suscitó el inició de la fragmentación de la hacienda tradicional en el país. El término

ranchero hacía referencia a un gran porcentaje de la sociedad. En un documento emitido por la *Secretaría de Gobierno del Estado de Guanajuato* en 1912, se describe claramente la estructura rural en Guanajuato, en cuanto a la superficie que debía ser destinada al cultivo y a las necesidades de crédito, se describe claramente la estructura rural en el Estado. Con este documento se clasifican genéricamente las cuatro figuras dentro de la categoría de ranchero:

1. **Peón:** quien cedía tierra para aumentar su jornal,
2. **Medieros:** eran las personas que iban a medias en la explotación de las tierras, cría de ganado u otras granjerías del campo.
3. **Arrendatarios pequeños:** que rentaban tierras para su trabajo y explotación, y
4. **Pequeños propietarios:** los que tenían pequeñas extensiones de tierra y la trabajaban ellos mismos para su consumo y comercialización (Chevalier 2013, 405).

En una categoría superior se encontraban los terratenientes y arrendatarios a gran escala, denominados como hacendados. Dentro del grupo de los trabajadores de estos ranchos y haciendas existían también los que se nombraban como los arrimados, que eran personas a las que se les permitía vivir y tener su casa y familia dentro del territorio de una hacienda, pero que eran empleados en trabajos eventuales.

El artículo agrario 27 de la Constitución promulgada en 1917 se definía que la nación misma era la dueña principal de todo el territorio dentro de la república y, por lo tanto, con el poder para autorizar o invalidar todos los derechos individuales relacionados con propiedad de la tierra. De manera más explicativa se exigía la disolución de los latifundios con los siguientes fines:

- a. Fomentar el desarrollo de la pequeña propiedad, que después se definiría como *rancho* a las propiedades que no deberían contener más de 240 acres⁵³ de tierra de riego y 480 acres de tierra de temporal, y
- b. Proporcionar a todos los núcleos de población, las tierras suficientes para cubrir sus necesidades básicas, donación que cuando se considerara aconsejable podría manejarse como tenencia comunal (Brading 1988, 348).

Los rancheros, aunque eran hombres libres y en vías de ascenso, dependían exclusivamente de la agricultura para vivir; por consecuencia como complemento laboral algunos de ellos se dedicaban al artesanado, la arriería e incluso al trabajo en las minas durante el invierno.

Fue entre 1925 y 1927 que se expidieron las leyes reglamentarias que definirían lo que serían las tierras ejidales como inalienables, con títulos correspondientes de propiedad conferidos a la comunidad, pero con el usufructo operado por medio de parcelas individuales o familiares, y que tenían una extensión de 7 a 18 acres. Según el *Código Agrario de marzo* de 1934, cualquier asentamiento rural de más de 25 casas, sin importar su estatus u ocupación anterior, podía solicitar la concesión de un ejido⁵⁴ (Brading 1988, 349).

La aplicación de *La Reforma Agraria* en México estuvo en gran medida determinada por la naturaleza de cada economía regional, como ejemplo a lo anterior, tenemos que la proporción de la tierra que ocupan los ejidos en el estado de Guanajuato, solo alcanza el 38% del área total, en comparación con el 51% en el estado de Puebla, o el 82% en Morelos (Brading 1988, 365); pero es probable que aun sin esta reforma, la intensificación de la producción agrícola y el aumento

⁵³ Acre: Medida inglesa de superficie equivalente a 40 áreas y 47 centiáreas. En el sistema métrico decimal corresponde a 4046.87 m² (Santacruz, 1977, pág. 427).

⁵⁴ Brading (1988, pág. 372)) cita a Silva Herzog en su libro *“El agrarismo mexicano y la reforma agraria”* de 1964.

de los valores de la tierra, nos habrían llevado tarde o temprano a una lenta disolución de la gran propiedad.

Tipos de haciendas en el Bajío

La región del Bajío, y sobre todo el estado de Guanajuato con su producción agrícola, minera y manufacturera, se localizaba rodeado por las rutas comerciales más importantes que enlazaban a la ciudad de México, capital del virreinato con el norte minero y el occidente productivo; donde se desarrollaron dos principales tipos de haciendas: las de Beneficio y las Agroganaderas (Gobierno del Estado Guanajuato 1996).

Las beneficiadoras eran haciendas que tenían como función principal el beneficiar por medio del Azogue los materiales obtenidos de las minas, a fin de extraer la plata de los minerales. Desde el momento en que se descubrieron los primeros minerales de plata de la Intendencia de Guanajuato, comenzó el arribo de esperanzados mineros y, con esto y durante todo el tiempo que se desarrolló el auge minero durante los siglos XVI, XVII y XVIII, se propagaron regias y productivas haciendas de beneficio.

Con el transcurso del tiempo, ya para el siglo XIX, este tipo de haciendas se fueron fraccionando ante la baja en la producción y la demanda creciente de vivienda, motivo por el cual fueron abandonando su principal finalidad. Este tipo de haciendas, que en la mayoría de los casos se encontraban cerca de las minas, lugares donde se desarrollaba parte también de la vida de los trabajadores, al abandonarse se fueron creando alrededor de ellas barrios aledaños a las ciudades mineras, por lo que sus construcciones fueron absorbidas por las manchas urbanas. Tal es el caso de la ciudad de Guanajuato, la cual se desarrolló en parte, por el reparto de los grandes latifundios mineros hasta quedar asentada, casi en su totalidad, dentro de los terrenos de las referidas haciendas.

Al mismo tiempo se desarrollaron incontables propiedades agrícolas y ganaderas, que fueron aquellas en donde se producían todos los artículos de

primera necesidad y, por consecuencia, abastecían de insumos a las de beneficio y a las ciudades de la región.

Estas haciendas, denominadas agroganaderas, formaron en la mayoría de los casos, complejos socioeconómicos autosuficientes muy peculiares dada la riqueza y fertilidad de la tierra, así como la enorme demanda de la región y, gracias a la estratégica ubicación geográfica y de comunicación con la que contaban.

Estos sistemas hacendarios, fueron unas de las primeras empresas de producción rural en el Bajío que surgieron aproximadamente a partir de mediados del siglo XVI; desarrollándose y creciendo su número en gran medida a finales del mismo, y logrando su consolidación durante el siglo XVII (Chevalier 2013, 135); manteniendo su estructura similar y sin sufrir alteraciones considerables durante todo el siglo XVIII y la primera mitad del XIX.

A la segunda mitad del siglo XIX y principalmente con el cambio de siglo, provocado también por la modernización industrial y la inversión de capitales extranjeros, se suscitó que algunas haciendas cambiaron sus características espacio-arquitectónicas tradicionales convirtiéndose en grandes complejos de producción rural moderna. Esto también provocó que fueran cambiando, especializándose y separando sus actividades en ganaderas o agrícolas, aunque en algunos casos se mantuvieron las dos actividades productivas.

Esto tipos de complejos son descritos por Nickel (1996, 19) de la siguiente manera: “La hacienda debe entenderse como la institución social y económica cuya actividad productora se desarrolla en el sector agrario”; y a la cual, describe su proceso de desarrollo bajo los siguientes principios constitutivos o primarios:

1. Dominio de los recursos naturales como la tierra, el agua,
2. Dominio de la fuerza de trabajo como los recursos humanos,
3. Dominio de los mercados regionales y locales, y
4. Exigencia de una utilización colonialista. (Nickel 1996, 19).

A su vez, la hacienda también está constituida por otras variables de tipo local y temporales que las denomina como estructurales o secundarias, de las que podemos mencionar las siguientes:

- La extensión de la propiedad
- La elección de los productos que se cultivaba
- El tamaño de la producción
- La procedencia del capital de trabajo
- El arrendamiento de tierras
- El absentismo de los propietarios
- La autonomía económica
- El volumen de la producción para el autoconsumo
- El grado de la división del trabajo
- El equipamiento para la explotación de los recursos
- Las técnicas de producción (Nickel 1996, 20).

Basándonos en los principios y variables anteriores, tanto primarias como secundarias, podemos definir que las haciendas agrícolas en el Bajío se dividían por su tipo de producción en dos grandes estratos:

1. **Las haciendas:** que al mismo tiempo las podemos dividir en las de tipo de producción marginal, las de tipo clásico o de producción tradicional, y las de tipo de producción moderna, y
2. **Las grandes empresas agrícolas:** con una orientación extra regional, contando con una explotación modernizada y de producción capitalista-industrial (Nickel 1996, 22) (anexos).

Ambos casos contaban con dos áreas fundamentales de las que se componían en su conjunto:

1. **La central:** que englobaba a las instalaciones que las determinarían el giro de sus diferentes actividades de producción, las capacidades de estas, así

como sus condiciones geográficas, y que podían contar con diversos elementos dentro del casco de la hacienda como: la casa principal, trojes, eras, aventaderos, establos, corrales, las casas del administrador, trabajadores fijos, burreros, colmenar, chiqueros, mamantaderos, lazaderos y huertos, todo esto rodeado por la mejores tierras destinadas al cultivo para el comercio y al abastecimiento de sus propias necesidades.

2. **La de reserva:** que era el área de la hacienda que le permitían al hacendado una mayor especulación en el mercado y dedicaba al cultivo y ganado, que eran grandes extensiones de tierra para la crianza predominantemente de ganado vacuno y porcino y los sembradíos de diferentes productos, siendo el más solicitado el maíz (Nickel 1996, 67).

Los elementos físico/espaciales predominantes con los que contaban dichos conjuntos dentro de su área central son:

1. **La casa principal:** elemento arquitectónico primordial del casco de la hacienda, tanto en lo formal como en lo funcional en relación a los demás edificios que lo conformaban, desde esta se podía controlar todo el proceso de la producción y se distribuía el agua para las diversas funciones. En algunas ocasiones se le incorporaban otras edificaciones como una capilla, que en algunos casos, se encontraba independiente de la casa principal y en otros, adosada a ella, así como la tienda de raya. En la mayoría de los casos, estaban construidas a base de muros de piedra, o en otras, con tabiques o adobes; las cubiertas eran a base de viguerías de madera o abovedadas.
2. **El área habitacional de los peones:** esta parte de la hacienda era fundamental, porque se procuraba mantener a la población asentada en la propiedad del hacendado. Comúnmente estas viviendas estaban hechas a base de materiales de la región, aunque predominaban los muros de adobe, la cubierta con palma o madera, en otros casos algunas viviendas se construían con mampostería de piedra.

3. Las trojes: esta era el lugar donde se almacenaban lo cosechado. Su dimensión y materiales de construcción dependían de la capacidad de cultivo, aunque en la mayoría de las ocasiones estaban hecha a base de muro de mampostería de piedra con techumbres a dos aguas y apoyadas con viguería de madera; en algunos casos se encontraban adosadas a la casa principal (anexo).

Este modelo de hacienda predominaba en la región del Bajío, ya sea por la gran cantidad de haciendas agrícolas y ganaderas que se desarrollaron, o por el tipo de terreno privilegiado que predominaba en esta región tan rica para estos ramos. La organización social que estructuraba estos conjuntos hacendarios predominaban los grupos indígenas, como trabajadores de las haciendas estaban en primer lugar los administradores como responsables de su funcionamiento, y en el más alto nivel, los propietarios o hacendados (Chevalier 2013, 405). Estos últimos, pocas veces residían en sus propiedades rurales, sino que, generalmente se establecían en los pueblos o las ciudades, ya que en numerosas ocasiones un solo individuo poseía varias fincas a la vez y solo las visitaban eventualmente para fines de control administrativo o vacaciones con la familia. (Ancón, 1996, 51)

La dirección de estas haciendas en la mayoría de las ocasiones estaban encargadas a un administrador al que se le denominaba mayordomo, y que delegaban a su cargo toda la autoridad de organización, tanto de la producción como de la vida de los trabajadores y de la población que habitaba dentro del casco de la hacienda, ya que a fungía también como juez y verdugo de los mismos. Las actividades festivas y recreativas por parte de los trabajadores no eran cotidianas, los pocos festejos incluían peregrinaciones, misas, bailes y corridas de toros organizada por el propietario o hacendado. En la mayoría de los casos estaban vinculadas a rituales religiosos, sobre todo al santo patrono del lugar, y que en numerosas ocasiones el apelativo de una finca era el resultado de combinar el nombre del mismo, que en la mayoría de los casos era de procedencia española,

con el nombre original del sitio donde estaba establecida la finca⁵⁵. Como ejemplos podemos mencionar a las haciendas de San Ildefonso Teya en Yucatán, San Antonio Tochatlaco en el Estado de México, San José Actipan en la zona de Cholula en Puebla, o en Apaseo el Grande en Guanajuato la hacienda de Santo Tomás de Huatzindeo, sincretizando así a dos culturas: la autóctona y la española (Ancón, 1996, 51).

Aunque los apelativos no eran en todas las ocasiones una mezcla como anteriormente se definió; en otros ejemplos podemos encontrar solo el nombre del santo patrono de la capilla de la hacienda o de la comunidad vecinal; otros casos era solo el nombre indígena del lugar, y algunos otros apelativos estaban relacionados con el nombre de la familia, como caso podemos mencionar la hacienda de Jaral de Berrio cercana a San Felipe en el Estado de Guanajuato; por último el nombre de algún distintivo del lugar como la de Mezquite Gordo, en honor de un árbol de mezquite que se encontraba dentro de la finca y era de grandes dimensiones, y que por desgracia desapareció quedando solo el nombre.

La hacienda como precursora de nuevos espacios urbanos en la región

La transformación urbana se presentó de diferentes formas, que se dieron en torno a las haciendas y a su asentamiento rural existente durante su vida prospera. Ejemplo de estos tenemos los que se complementaba su rápido desarrollo por la ubicación y cercanía a vías importantes de comunicación, como caminos reales o estaciones férreas, de esta manera aunque no se vincularan directamente a una cabecera municipal, tendían a expandirse con la construcción y florecimiento de nuevos espacios, y posteriormente legalizando su situación, pasando de simples ranchos a pueblos y hasta ciudades. Todo esto fomentó que en la mayoría de los

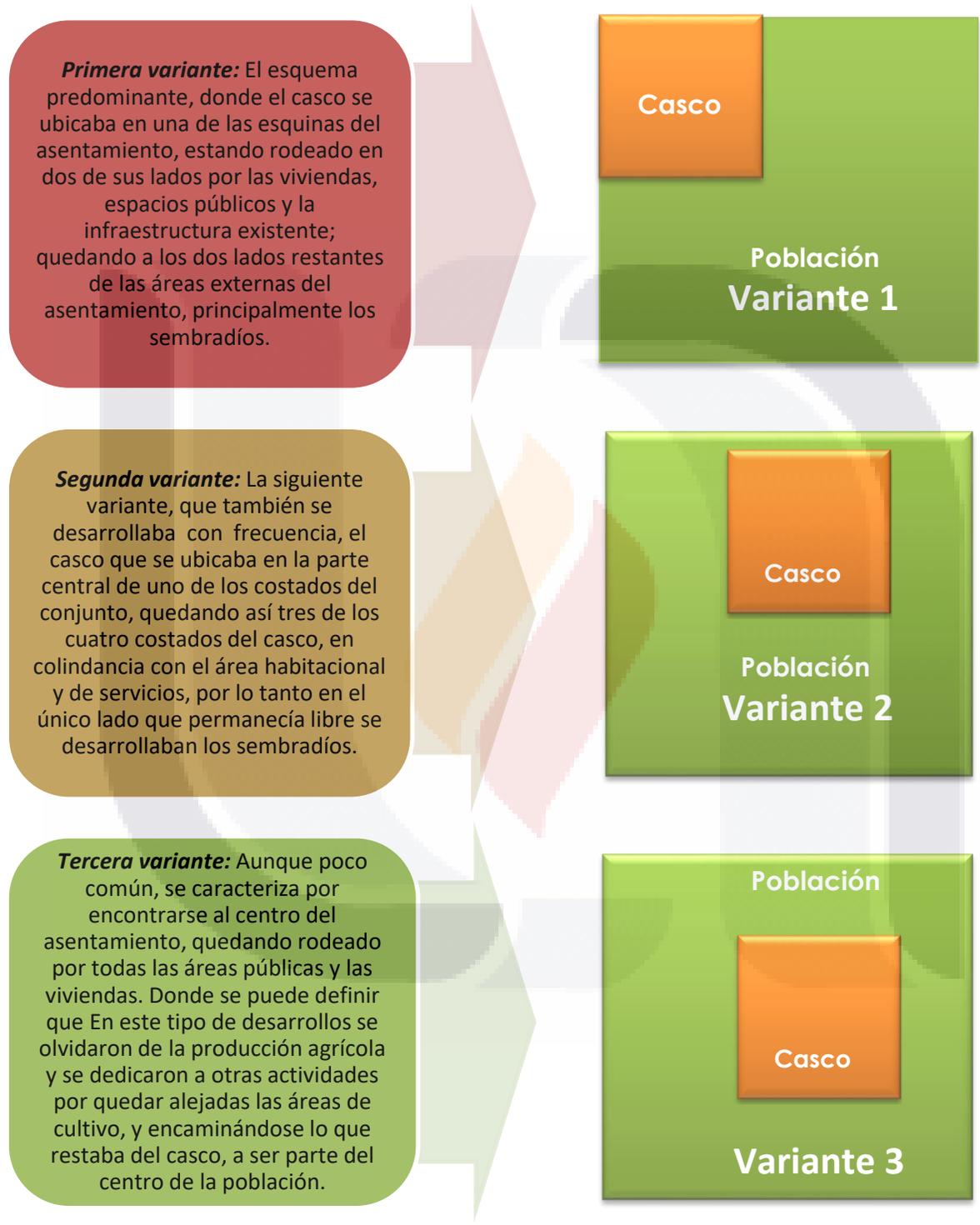
⁵⁵ Este fenómeno proliferó por todo el territorio de las Nueva España, y continuó durante el México independiente, dándose en un sin número de poblaciones donde combinaban el nombre católico español, con el indígena en su lengua, ya fuera Maya, Purépecha, Náhuatl, Zapoteca, etc. según lo que se hablara en la región.

casos, estas propiedades urbanas ya contarán con la infraestructura necesaria para el desarrollo de escuelas, tiendas, templos, presas, etc.

Otro ejemplo contrario, fueron los asentamientos que por su vecindad a alguna ciudad ya establecida, desarrollaron colonias y su crecimiento hacía estas; ya que en la mayoría de los casos, haciendas y ranchos de propiedad privada creaban un cinturón alrededor de algunas ciudades, ocasionando que su crecimiento se limitara, por lo que se tuvieron que implementar algunos decretos para permitir, pero no regular, el desarrollo habitacional, comercial, y en algunos casos industrial en los terrenos de estas antiguas haciendas, con los que se generaría el crecimiento de estas poblaciones. Todo esto estimuló a una reorganización social, con base a las nuevas prioridades y a la distribución de los recursos. Con todo esto, las extensiones que conformaban las haciendas se convirtieron en nuevas configuraciones espaciales lo que motivo su modificación; dando inicio dentro de estos espacios rurales y asentamientos humanos dispersos que provocaron las propias haciendas en un principio, a la transformación de nuevas estructuras urbanas.

Para poder entender de manera más clara el desarrollo de las poblaciones que se crearon en torno a las haciendas, es importante conocer la relación del asentamiento humano y su constitución basada en las calles existentes, caminos, agrupamientos de solares con sus respectivas casas y plazas o espacios exteriores de uso comunitario que existían alrededor del casco. Para esto se buscó el apoyo del estudio, desde el punto de vista morfológico⁵⁶, del autor Roberto Ancón Riestra (1996, 27) que en su libro *Arquitectura de las haciendas henequeneras*, explica este fenómeno de desarrollo poblacional y que se reprodujo en todo el territorio mexicano con el siguiente esquema:

⁵⁶ Para Verónica Zamora la morfología es entendida como el estudio de las formas urbanas y de los procesos y personas que la modela. Entendiéndola también como una sucesión de cambios expresados en un concreto histórico definido en el espacio, y que comprende a los análisis geométrico y dimensional de sus elementos particulares (Zamora, 2003., 27).



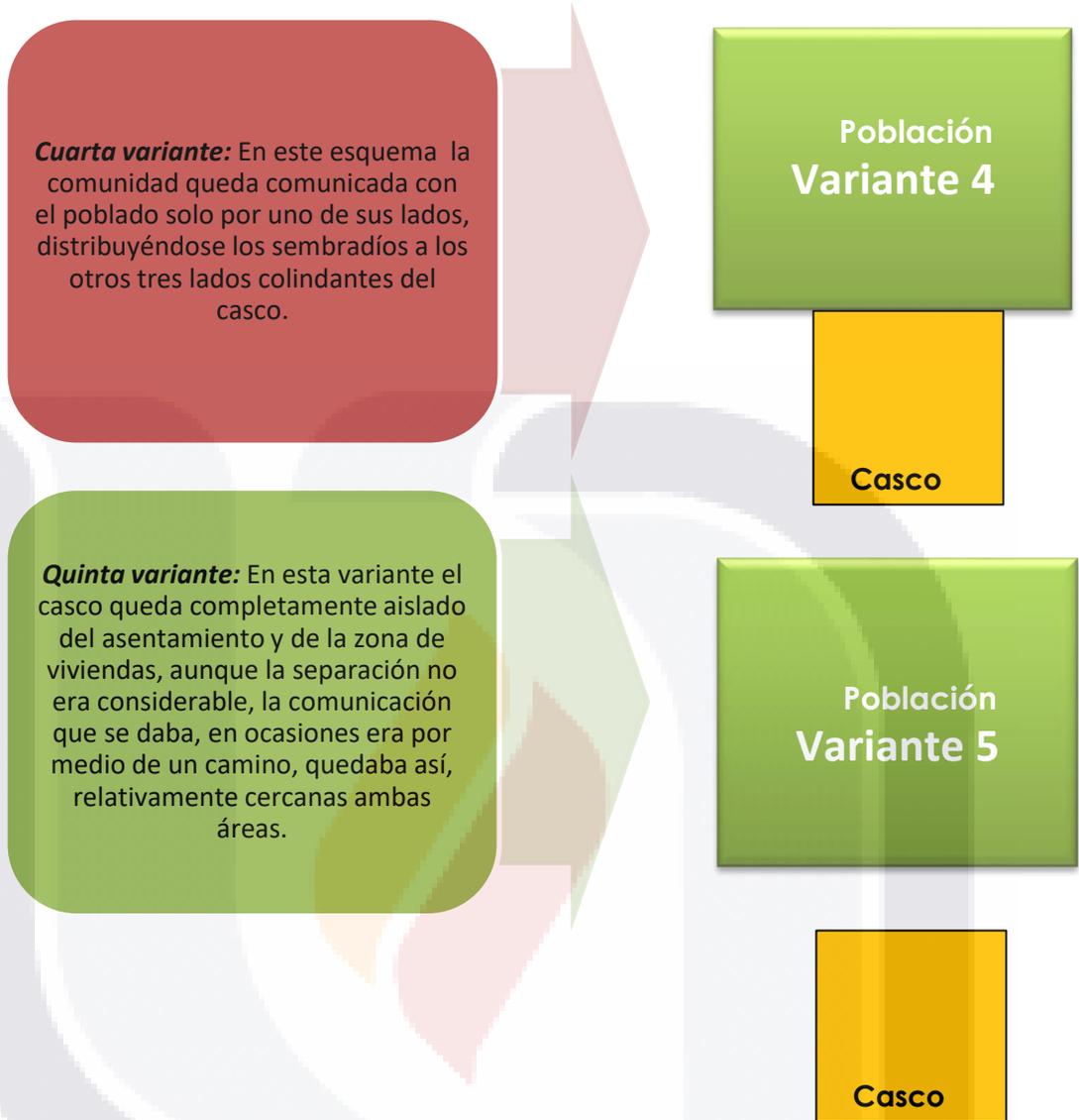
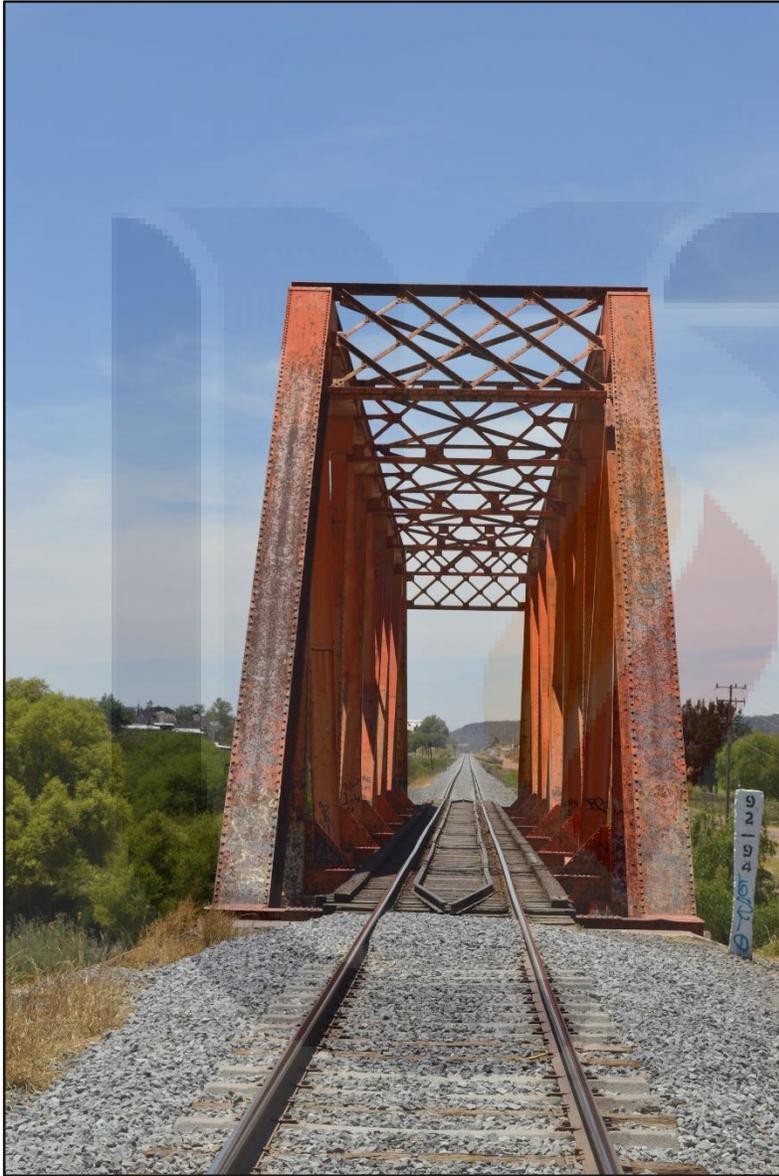


Tabla 11: Esquema de los cuatro puntos, de lo que Ancón Riestra denomina como las variantes principales de desarrollo poblacional en torno a las haciendas.

Fuente: Elaboración propia.

Con estos cambios, se permitió que todos estos asentamientos se desarrollaran notablemente, provocado también por el bajo apoyo en el sector agrario, y ocasionando así la llegada de nuevos habitantes de las zonas rurales alejadas a estos nuevos conjuntos urbanos en busca de trabajo. Lográndose una transformación de los edificios que conformaban los antiguos conjuntos hacendarios en públicos, y construyendo nuevas viviendas e industriales, y de servicios dentro de las áreas de cultivo, perdiendo así, gran parte de su configuración.



Puente de metal sobre Rio Lerma.

CAPÍTULO TRES



CAPÍTULO 3: INVERSIÓN EXTRANJERA E INDUSTRIALIZACIÓN - EL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

3.1.- POSTRIMERÍAS DEL SIGLO XIX - EL MÉXICO RURAL DE 1850 -1876 Y EL PORFIRIATO

Después de la independencia de la corona española, el pensamiento predominante que se desarrolla a lo largo de la primera mitad del siglo XIX, definitivamente fue el lograr la igualdad, libertad y bienestar material en la nueva e incipiente nación, obtenidas ya, por otras naciones como el vecino del norte y algunas otras europeas. La formación del Estado Mexicano fue lento y plagado de un sinnúmero de conflictos, guerras internas y disputaste entre los diversos grupos que se alternaban en el poder, donde se perdió la mitad de su territorio a manos de Estados Unidos (Ilustración 9)⁵⁷, e iniciando la segunda mitad del siglo fue intervenido por los franceses propiciando el imperio de Maximiliano de Habsburgo, humillando la soberanía de la reciente república.

Ya para ésta segunda mitad del siglo, y gracias al fortalecimiento del estado con el ascenso de los liberales⁵⁸, las reformas que emprenden y la propagación de modernas industrias, se logra una trabajosa transformación en los ámbitos económicos, sociales y políticos. Sin embargo, la perspectiva general de México seguía siendo preocupante, ya que al menos dos terceras partes de la población en el país se hallaba dispersa en comunidades rurales y por lo tanto, sin acceso al desarrollo económico; esto provocando un rompimiento y disgregación de éste desarrollo para éstas zonas tan incomunicadas, también, por la difícil geografía y la insuficiencia de caminos y medios de transporte.

⁵⁷ Plano del Reino de la Nueva España durante la primera mitad del siglo XIX) donde se indican los territorios con los que se contaban antes de 1848. Elaborado por Antonio García Cubas. Atlas Geográfico, Estadístico e Histórico de la República Mexicana.

⁵⁸ Con la promulgación de la Constitución de 1857 se da el triunfo de los liberales frente a los conservadores produciendo, donde pese al caos que se avecinaba, se debe reconocer que estas Leyes representaron los anhelos de libertad, igualdad y justicia que se venían añorando tiempo atrás (San Juan & Ramírez, 1987,. 80)

En la agricultura también se desarrollan precarias formas productivas, con un evidente contraste entre la producción campesina de cultivos básicos de auto-consumo -así lo derivado en el pequeño sector agrícola es consumido en su mayoría por ellos mismos- y la producción agrícola comercial regional que es acaparado por las grandes haciendas y ranchos; provocando que los intercambios en el comercio de los productos fueran limitados, y las crisis agrícolas se presentaran repetidamente, beneficiando la especulación de éstos grandes productores⁵⁹, para Blanca Ramírez (Ramírez Velázquez 2008): “este comportamiento de la agricultura parece aún dominado por las permanencias”.

Con esto y aunado al abuso de la mayoría de la población rural, se añade su comercialización desigual, provocando en el país un norte en su mayoría despoblado, y encontrando altas concentraciones en las ciudades como México, Guanajuato, Querétaro y Guadalajara. No obstante, según Estela Ramírez (2012), en las zonas urbanas se da: “un importante auge manufacturero industrial, coexistiendo así diferentes formas de producción y sistemas de fabricación modernas, con fuerte capital, modesta producción artesanal en centros urbanos y fabricación sencilla de paños en pueblos indios” (Ramírez Villalobos 2012).

Pese a esto y aunque las reformas liberales intentarían mejorar las condiciones financieras y de igualdad, la ausencia de bancos y carencia de capitales, así como la obstaculización del crecimiento de las alcabalas, y lo mismo que la fragilidad y casi ausencia de normas institucionales que reglamenten los encadenamientos económicos, el agro mexicano sigue en desarrollo, aunque de manera muy precaria y desigual.

⁵⁹ “La extrema desigualdad en la distribución de la tierra, permite afirmar que un puñado de hacendados de origen español y criollo aun poseían la mayor parte del terreno cultivable en casi todo el siglo” (Ramírez, 2012)

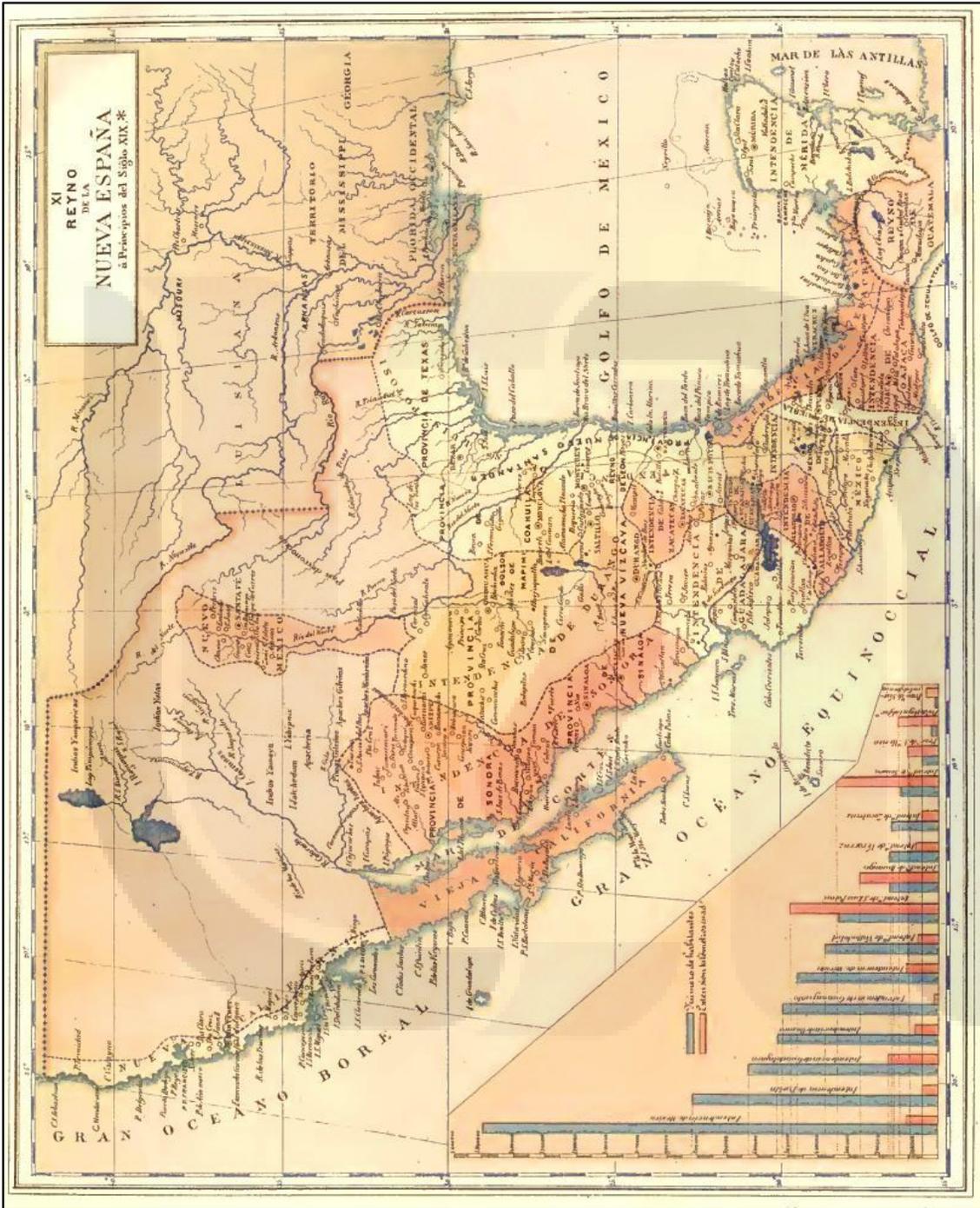


Ilustración 9: Reino de la Nueva España (Siglo XIX).
Fuente: Atlas Geográfico, Estadístico e Histórico de la República Mexicana.

El México rural de 1850 – 1876

Retomando el tema sobre el lento proceso de desarrollo de la industria y la modernización en el campo mexicano durante los inicios de la segunda mitad del siglo XIX ya mencionando con anterioridad, donde el fase de la producción agrícola estaba definida por la desigualdad de la agricultura de autoconsumo de los pueblos y comunidades, por los ranchos y pequeñas propietarios, así como en contraste por la agricultura comercial y regional de las grandes haciendas; se suma también la destacada diferencia en el tema de la tenencia de la tierra, pues “alrededor de 90% de la tierra cultivable la concentraban hacendados y rancheros, si tomamos como referencias estimaciones sobre finales del siglo XIX e inicios del siglo XX”. (Marichal 1996, 165)

Para Estela Ramírez:

“esta concentración se acrecentaría con la desamortización de las tierras de la iglesia y de las comunidades campesinas por las leyes de Reforma y que se aceleraría en las últimas décadas del siglo también por la adjudicación de baldíos a particulares. El efecto inmediato fue ampliar el mercado de fuerza de trabajo, a costa del empobrecimiento campesino, la disolución de las relaciones comunitarias y la concentración de la propiedad por hacendados, comerciantes, industriales y políticos- la política de baldíos no favoreció a los indígenas... (y) tampoco produjo pequeños propietarios; pero sí benefició a los latifundistas, igual que la ley Lerdo” (Ramírez Villalobos 2012, 28).

Con todo y todo, se propició en el campo mexicano el surgimiento -y consolidación en algunas zonas- de cultivos comerciales en todas las distintas regiones del país; logrando en la región lagunera de Coahuila y Durango el algodón; el henequén reemplaza al ganado y al maíz en los grandes complejos hacendarios en la Península de Yucatán. En la zona central del territorio mexicano prosperan los cultivos azucareros, cerealeros y pulqueros; y manteniéndose en el norte el predominio de las haciendas ganaderas, lográndose con esta diversificada producción nacional que en 1853 las exportaciones se componían principalmente de: “palo de tinte, grana cochinilla, café, tabaco, azúcar, caña, vainilla, zarzaparrilla,

maíz, hilo de henequén, maderas, resinas, arroz y frijol; asimismo se exportaba ganado caballar, bovino lanar y porcino”. (Cardoso 1987, 157)

Ya para después de La Reforma, y especial con el advenimiento del Porfiriato, se va desarrollando una integración del mercado nacional favorecida también por la recién llegada de los ferrocarriles, así la producción agrícola y ganadera progresa en las haciendas del norte y el centro del país. Este fenómeno, junto con la modernización en la producción impacta en la manera de llevar a cabo los procesos de explotación, así como en la fuerza de trabajo en las diferentes regiones beneficiadas por estos avances; y ocasionando en el sureste y el Golfo la dependencia y explotación precapitalista hacia los campesinos, con jornadas laborales excesivas, abusos de libertad en las haciendas y el abuso de las famosas tiendas de raya. En contraste en las haciendas del norte se inician -aunque de manera cuestionable- las relaciones modernas, con salarios aparentemente justos para los jornaleros. (Cardoso 1987, 157)

Con esto se tiene que en las haciendas y en el campo mexicano durante la segunda mitad del siglo XIX, cambia su carácter de estancado y atrasado en gran parte del territorio nacional. Esto también se da por el crecimiento poblacional; por el ya mencionado incremento de los mercados y de los caminos y medios de transporte; por la modernización e introducción de mejoras técnicas en los cultivos; y por el incremento y transformación de las exportaciones agrícolas; logrando así, la integración del comercio nacional, el incremento de la producción rural y agropecuaria, y el incuestionable acrecentamiento y acumulación de capital por un favorecido grupo de hacendados y rancheros, al lograr rebasar los límites locales y regionales de comercialización de sus productos, hacia otros derroteros.

El Porfiriato

Bajo los postulados de paz y progreso el general Porfirio Díaz gobernó al país de 1877 a 1911⁶⁰; etapa, que por primera vez, y desde la guerra de independencia, México gozó de un clima de desarrollo y prosperidad, como resultado de la política pacificadora que implementó el presidente Díaz (Carregha, 2001).

Este nuevo gobierno emanado del grupo liberal precursor de las Leyes de Reforma y discípulo de Juárez inicialmente, se propuso conducir al país al progreso y modernización. Por consiguiente el gobierno de Porfirio Díaz se dedicó a transformar a la nación, promoviendo la educación, la salud y la construcción de grandes obras de equipamiento e infraestructura (Ilustración 10), tratando de demostrar que el país se encontraba ya al nivel de las grandes naciones industrializadas de Europa y del norte del continente americano.

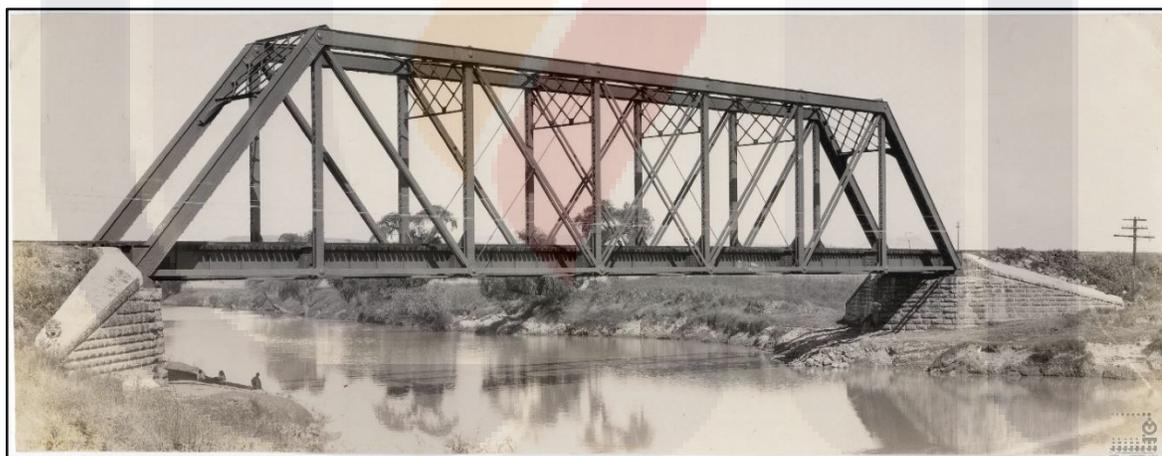


Ilustración 10: Puente sobre el Río Lerma.
Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF.

⁶⁰ Su prolongado régimen dio comienzo con el triunfo de la rebelión de Tuxtepec, que estalló en 1876 contra la reelección del presidente Sebastián Lerdo de Tejada. Una vez en el poder, su gobierno pasó por tres etapas. La primera, la pacificación de 1877 - 1884, y se caracterizó por ser el período de ascenso y consolidación en el poder; el apogeo de 1885 - 1905 durante el cual se aceleró la incorporación de los mercados locales a México al mercado mundial; y la crisis 1906 - 1911, que fue el origen de la Revolución Mexicana, provocado por el gobierno dictatorial y la desigual distribución de las riquezas en México para principios del siglo XX (Garcíadiego y Vázquez 2010, XII).

Así con esto, y a pesar de que los conflictos armados anteriores habían dañado seriamente la economía mexicana y de que el erario público estaba falto de recursos suficientes, el gobierno de Díaz impulsó una política de construcción ferroviaria basada en los pocos recursos de los estados de la federación y comprometiendo a inversionistas nacionales -liberales o no- que se interesaran en el ferrocarril como detonador del desarrollo en el país y así poder llevar consigo a México en el ámbito de las más importantes naciones progresistas (Carregha, 2001).

3.2.- INVERSIÓN EXTRANJERA Y LA INDUSTRIALIZACIÓN EN EL AGRO MEXICANO

Como ya se sabe, la industrialización fue uno de los propósitos principales del Porfiriato, generando diversos proyectos incentivados por el Estado, ente en ese momento en exceso generoso y permisivo con los empresarios de toda índole, tanto locales nacionales y extranjeros. Esta actitud sumada a la exaltación de la puesta en marcha del recién inaugurado Ferrocarril Mexicano que unió en 1873 las ciudades de México y Veracruz, el gobierno de Porfirio Díaz inició así con gran ahínco, el despliegue y construcción de otra serie de vías troncales y ramales ferroviarios hacia distintas regiones del país con el afán de agilizar su proyecto de modernización nacional (Arias y Durand 1996, 142).

Con esta actitud progresista es que en 1874 se declaraban los inicios de los trabajos de construcción del Ferrocarril Central Mexicano⁶¹, y una década más tarde

⁶¹ Aunque fueran dos las más importantes empresas que funcionaron durante el Porfiriato, siendo estas: el Ferrocarril Central Mexicano y la Compañía Constructora Nacional Mexicana, que tras su reorganización se denominó Ferrocarril Nacional Mexicano. “La primera fue sin duda la más importante de las que funcionaron durante esta época. En 1884 concluyó la línea troncal entre la ciudad de México y Paso del Norte (Ciudad Juárez), y en esa misma década extendió sus vías hasta Tampico y Guadalajara, en pos de la vía interoceánica. En 1902 adquirió el Ferrocarril de Monterrey al Golfo, monopolizando el tráfico que desembocaba en el puerto de Tampico. En el momento de la mexicanización contaba con 5,500 kilómetros en operación, algo más de la cuarta parte del sistema ferroviario nacional. La segunda empresa comunicó a la capital con la frontera norteamericana en Laredo, con diversas extensiones en Michoacán y Tamaulipas, y en la primera década del siglo empezó también a controlar otros ferrocarriles, en este caso el Internacional y el Interoceánico. (Kuntz, 1994)

entre 1882 y 1884, con la vía troncal México-León, se lograría gracias a ésta empresa la comunicación ferroviaria entre ambas ciudades, y además se abrirían la posibilidad de comunicación ferroviaria hacia la frontera norte; al respecto de esto dice Coatsworth (1984): “la estación Paso del Norte, en Ciudad Juárez, estrenaba la relación ferroviaria con la frontera norte y los Estados Unidos”.



Ilustración 11: Estación ferroviaria de Irapuato, Guanajuato.
Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF



Ilustración 12: Detalle de vía en la Estación de Irapuato, Guanajuato.
Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF

Un poco más tarde, en 1888, con la desviación en Irapuato, Guanajuato⁶² (Ilustraciones 11 y 12), se comunicaban directamente las ciudades de México y Guadalajara, urbe que empezaba a ser la segunda más poblada del país, y así, a través del Bajío guanajuatense (Ilustración 13)⁶³, se lograría la comunicación ferroviaria hacia la región occidental del país (Coastworth 1984, 88).

Los efectos del ferrocarril y el logro en las nuevas y ágiles comunicaciones entre regiones que propició ese novedoso medio de transporte de gente y productos, lograron un impacto indudable en las poblaciones a las que las nuevas vías de comunicación podían incluir o excluir, pero en definitiva afectaron de algún modo, así “de la manera como estas poblaciones pudieron procesar localmente los impulsos del ferrocarril en sus trayectorias económicas, parecen haber surgido varias de las microhistorias y culturas del trabajo que incidieron y marcaron la vida y las posibilidades de algunas microrregiones de las amplias regiones del país” (Arias y Durand 1996, 142) (Ilustración 14).

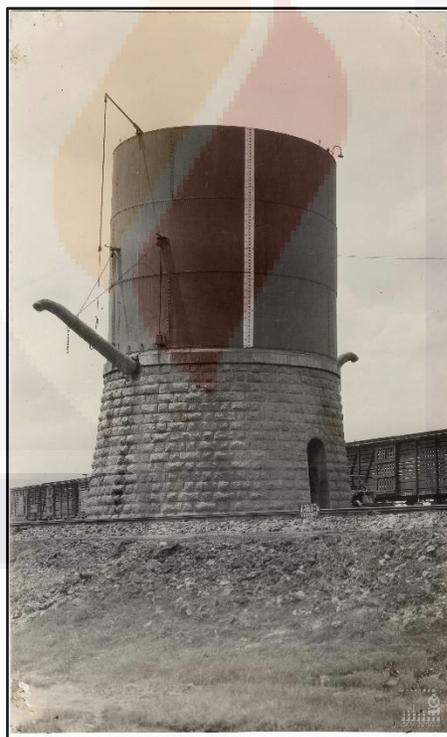


Ilustración 14: Embarcadero de madera. Abasolo
Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF

⁶² La importancia de mencionar la estación de Irapuato está basada en que a partir de ahí nace el ramal que se dirige a Guadalajara, pasando por la zona de estudio de esta tesis, misma que se desarrolla desde Irapuato hasta la ciudad de La Piedad, Michoacán; y siendo esta vecina y separada solo por el río Lerma con la ciudad guanajuatense de Santa Ana Pacueco y que divide a los estados de Guanajuato y Michoacán.

⁶³ Plano donde se muestra la línea troncal del Ferrocarril Central Mexicano en su paso por el Bajío guanajuatense, así mismo el ramal que nace en la ciudad de Irapuato y va hacia Guadalajara.

Por lo tanto, con la expansión de las redes ferroviarias, la cercanía a nuevas fuentes de energía y por los nuevos requerimientos técnicos en el agro mexicano provocado por los recientes modelos de industrialización rural que tendió a proliferar, en la mayoría de las ocasiones vinculada al sistema de hacienda, se acrecentó sin duda en éstas el rígido control hacia los trabajadores. Todo esto también provocó por consiguiente, un cambio en el ámbito rural, donde se dio la proliferación de un sinnúmero de chimeneas y chacuacos, edificios de almacenamiento y fabriles, instalaciones de molinos de trigo, ingenios y trapiches⁶⁴, irrumpieron en el paisaje agrario en la mayoría de las regiones centrales del país (Ilustración 15).



**Ilustración 15: Tinaco circular para agua sobre mampostería con dos garzas. Estación Irapuato.
Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF**

⁶⁴ Molino para extraer el jugo de algunos frutos de la tierra, como la aceituna o la caña de azúcar. (Real Academia Española 2001)

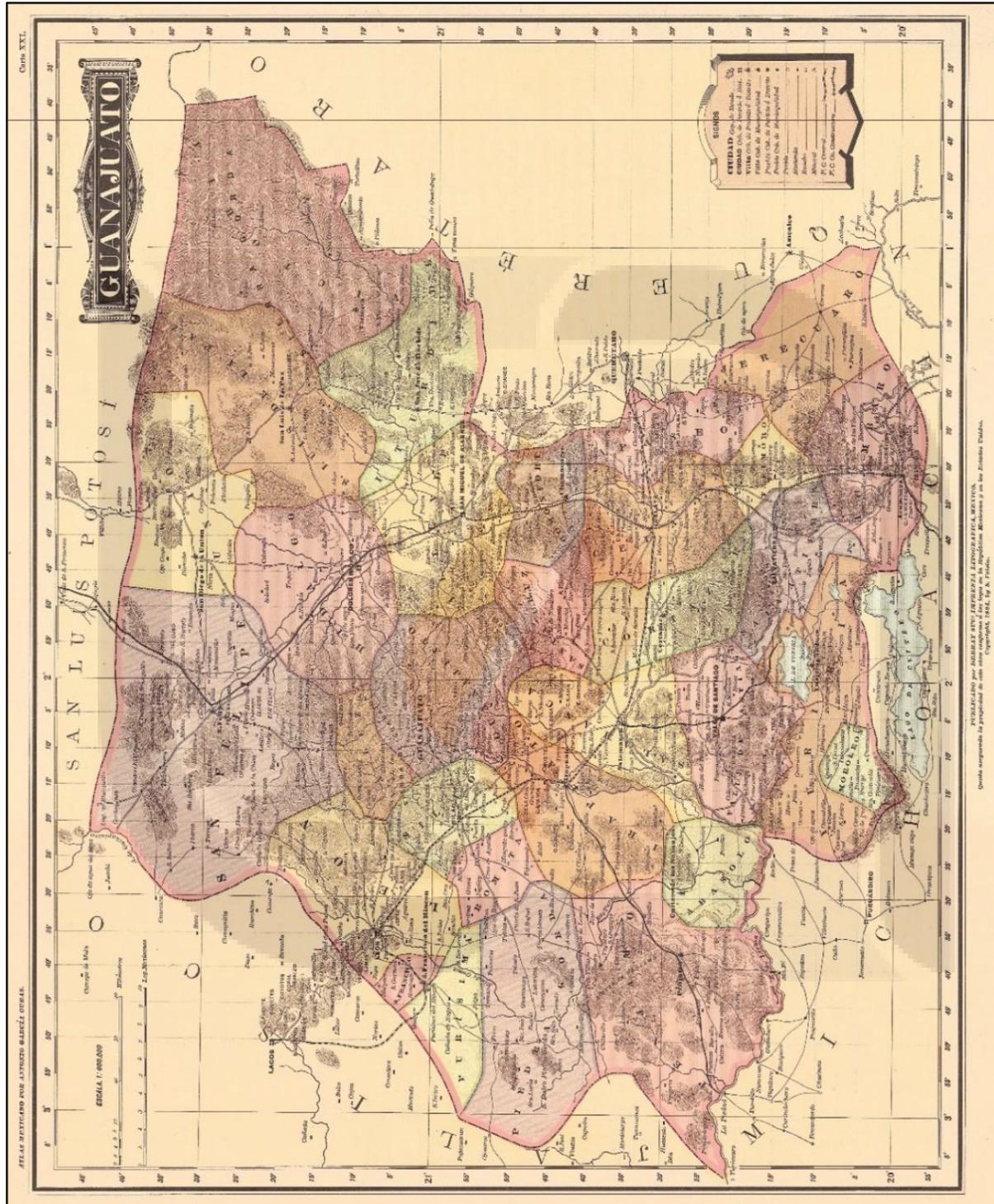


Ilustración 13: Atlas Mexicano por Antonio García Cubas. Guanajuato. Litografía de 1884.

Fuente: CNPPCF

Estos cambios en el paisaje y en ámbito rural durante el Porfiriato -según Patricia Arias citando a Coatsworth- sin duda se acrecentaron con el desarrollo de otra modalidad de industrialización rural no agrícola: “la manufactura de pequeña escala, modalidad hasta ahora poco conocida, ciertamente menos difundida. Los pocos ejemplos que se conocen tienden a reforzar la idea que el ferrocarril tuvo un efecto depresivo sobre la producción artesanal, presumiblemente rural y sobre la producción manufacturera de pequeña escala de ciudades también pequeñas” (Arias y Durand 1996, 144).

Con esto, se tiene que en algunas otras regiones, se aprecia la existencia de otros escenarios donde el impulso del ferrocarril provocó el surgimiento y desarrollo de pequeñas manufacturas, lo que propició y dio lugar a otro tipo de trabajo manufacturero en el ámbito rural mexicano. Siendo este proceso substancialmente intenso en la región del Bajío, donde se constaba con una gran cantidad de ciudades vecinas entre sí, y con una bien consolidada tradición manufacturera.

Los grandes capitales

En definitiva, un factor que identifica a este periodo es su desarrollo económico, mismo que tuvo su crecimiento principalmente con la expansión de sus actividades primarias. Nuevas zonas de cultivo se explotaron y la industria minera creció a pasos agigantados, provocando así un inminente desarrollo e inyección de capitales en el ramo ferrocarrilero para el mejoramiento en la transportación y movimiento de sus productos (Gaona, 2007).

Así el auge económico se fortaleció con el desarrollo industrial, principalmente en el centro del país y en el norte, aunque en éste último de forma más moderada. El capital que hizo posible que éste desarrollo económico fluyera, provino de empresarios locales y de inversiones extranjeras, básicamente

norteamericanas y europeas. Durante ésta época, la industria de los ferrocarriles fue la más beneficiada, inclusive por arriba de la de minas y metalurgia, recibiendo por concepto de inversión extranjera la cantidad más alta (Tabla 12)⁶⁵.

Estas grandes inversiones en el Ferrocarril, expone en buena medida el desarrollo que se dio en la política ferroviaria durante el Porfiriato y a partir de 1880. Como resultado de estas inversiones por lógica se puso a cargo de las grandes empresas extranjeras el trabajo de tender las principales líneas del país, que comunicarían al centro de la República Mexicana con la frontera norte y con el Golfo de México –ya explicado anteriormente- y, posteriormente hasta el Pacífico para completar la comunicación de transporte ferroviario interoceánica.

Con respecto a estas inversiones Sandra Kuntz (1994) dice:

“La precariedad de las relaciones de México con Europa desde el fin de la Intervención señaló en ese momento a Estados Unidos como el origen forzado de los recursos para el proyecto ferroviario, y la presión de las empresas norteamericanas cuyas líneas avanzaban hacia la frontera mexicana operó entonces en el mismo sentido. Fue así que dos compañías de origen norteamericano obtuvieron, antes de finalizar el primer período de gobierno de Porfirio Díaz, la concesión para tender las dos líneas troncales más importantes de las que funcionarían durante todo el período. En los siguientes años la normalización de las relaciones con Europa hizo posible una cierta diversificación de las inversiones ferroviarias. En la zona México Puebla Veracruz se tendieron nuevas líneas con capital inglés, en tanto que el ferrocarril de Monterrey al Golfo, originalmente de empresarios norteamericanos, pasó a manos de una sociedad belga a partir de 1895”.⁶⁶ (Kuntz, 1994)

⁶⁵ Tabla y extractos expuestos en la ponencia presentada en el Tercer Encuentro Internacional Virtual sobre Historia y ciencias sociales, celebrado del 06 al 24 de mayo de 2007 bajo la plataforma electrónica de la Universidad de Málaga por Elías Gaona Rivera (2007) con el tema “Ferrocarril, inversión y crecimiento demográfico en algunas regiones de México, 1873 -1910”.

⁶⁶ A partir de 1902 esta línea sería controlada por los intereses del Ferrocarril Central. (Kuntz, 1994)

<i>Actividad</i>	<i>Estados Unidos</i>	<i>Gran Bretaña</i>	<i>Francia</i>	<i>Alemania</i>	<i>Otros</i>	<i>Total por rama</i>
Deuda pública	59.3	82.7	328.1	2.0	25.7	497.8
Bancos	34.3	17.5	99.9	12.0	2	165.7
Ferrocarriles	534.6	401.3	116.2	18.7	59.5	1130.3
Servicios públicos	13.4	211.5	10.0	/	2.6	237.5
Minas y metalurgia	499	116.8	179.5	/	21.7	817.0
Bienes raíces	81.4	90.9	16.0	6.0	/	194.3
Industrias	21.2	10.8	71.9	26.9	/	130.8
Comercio	8.9	0.2	80	/	32.8	121.9
Petróleo	40.0	57.2	6.8	/	/	104.0
Total	1292.1	988.9	908.4	65.6	144.3	3399.3

Tabla 12: Inversión extranjera en México, 1911. Datos aproximados en millones de pesos.

Fuente: (Gaona Rivera 2007)

Aunque el Estado también se hizo cargo directamente en la construcción de las redes férreas que eran prioritarias, en la construcción de algunas líneas sencillas de alcance regional, como es el caso de algunos ramales en Hidalgo, Puebla, Guanajuato y los de la península de Yucatán, algunos mexicanos con capital particular, participaron activamente. En cualquier caso, la fuerza predominante siguió siendo, hasta el final del período, la de las empresas provenientes de Estados Unidos.

3.3.- EL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

Fue en enero de 1873 que fue inaugurada la primera línea ferroviaria en México del ferrocarril Mexicano, de capital inglés, de la Ciudad de México a Veracruz⁶⁷, vía Orizaba y con un ramal de Apizaco a Puebla por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada⁶⁸, con este evento podemos decir que inicia la historia del ferrocarril

⁶⁷ “El primer ferrocarril público del mundo, que hacía el trayecto Darlington-Stockton, lo inauguró George Stephenson en el año 1825. En México la construcción del ferrocarril se inició 25 años después. Cuando las líneas inglesas pasaban de los 13 mil kilómetros y las norteamericanas se acercaban a los 14 mil, se inauguró en septiembre de 1850 un pequeño tramo de 13.6 Km. entre el puerto de Veracruz y la hacienda el Molino. La primera línea mexicana completa (Ciudad de México- Veracruz) comenzó a funcionar en 1873, a lo largo de 470.8 Km., con 48 años de atraso respecto a los ferrocarriles británicos” (Gaona, 2007).

⁶⁸ Durante el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada, de 1872-1876, se construyeron un aproximado de 660km de vías (Barba & Acosta, 2012).

mexicano. El despliegue de las vías férreas posteriormente se conduciría por numerosos lugares territorio mexicano.

Con respecto a este inicio de la industria ferrocarrilera Alejandro Acosta (2012) cita a Dávila:

“La primera concesión se otorgó el 22 de agosto de 1838 durante la presidencia de Anastasio Bustamante, cuya ruta iba de la capital hasta Veracruz, el puerto comercial más importante entonces. Tendrían que pasar 35 años, 25 presidentes y el Segundo Imperio, para que el término total de la misma fuera posible en 1873 (en el inter se habían culminado algunos tramos), durante el mandato de Sebastián Lerdo de Tejada; finalmente, la línea fue inaugurada el 1º de enero de ese año” (Barba & Acosta, 2012).

Posteriormente y durante el primer período de gobierno del presidente Porfirio Díaz (1876-1880)⁶⁹ es que se incrementa la construcción ferroviaria por concesiones otorgadas a los diferentes gobiernos de los estados y a particulares mexicanos, además de otras dirigidas en forma directa por el Estado. Siendo bajo este esquema de concesión que se les otorgaron a los gobiernos de los estados, que se construyeron las líneas de Celaya-León, Omestuco-Tulancingo, Zacatecas-Guadalupe, Alvarado-Veracruz, Puebla- Izúcar de Matamoros y Mérida-Peto. (Carregha Lamadrid 2001)

Aunque originalmente el proyecto de la construcción de los ferrocarriles era solamente hacia el Puerto de Veracruz, la influencia de la economía y la presión de los grandes inversionistas extranjeros, sobre todo norteamericanos, llevo al gobierno a mirar hacia el vecino del norte como prioridad. Fue entonces que la economía mexicana logró encadenarse por medio del ferrocarril a una industria con el área de mayor desarrollo de los Estados Unidos, siendo esta la franja centro-este.

⁶⁹ “Es durante la presidencia de Porfirio Díaz y su política basada en subvenciones a los inversionistas extranjeros, principalmente estadounidenses y británicos, que se inició como red la construcción de vías por todo el país. Manuel González, presidente entre 1880 y 1884, continuó la misma política ferroviaria que Díaz, y al término de su mandato se contaba con un total de 6,000km de vías” (Barba & Acosta, 2012).

Con respecto a esto, Marlene Barba 2012) explica:

“El trazo de las líneas obedeció a los intereses de los inversionistas, sobre todo de los estadounidenses, quienes utilizaron este medio de transporte para trasladar los minerales que extraían de las minas ubicadas en el centro y el norte del país, razón por la cual el destino de los ferrocarriles era, además de los puertos, la frontera norte”. (Barba & Acosta, 2012)

Con esto se tiene que durante la segunda mitad del siglo XIX los ferrocarriles, fueran considerados como una luz en el camino y como el detonante que favorecería a perfeccionar el contexto que se tenía en México, ya que no concluía por tener la estabilidad económica y social después de su guerra de independencia, pugnas internas por el poder por más de treinta y cinco años, aunadas a dos invasiones extranjeras y una monarquía impuesta; y la falta de comunicación entre las principales regiones del país.

El despliegue de vías por todo el País

Con la necesidad de comunicar el extenso territorio mexicano, y de lograr una cobertura de los corredores económicos más productivos con las principales ciudades, las principales líneas del ferrocarril en México se extendían por todo el territorio, siendo estas:

- **Ferrocarril Central**, de capital norteamericano. Línea entre la Ciudad de México y Ciudad Juárez (Paso del Norte).
- **Ferrocarril de Sonora**, de capital norteamericano. En funciones desde 1881, Línea de Hermosillo a Nogales, frontera con Arizona.
- **Ferrocarril Nacional**, de capital norteamericano, de la Ciudad de México a Nuevo Laredo. Inaugurada su línea troncal en 1888.
- **Ferrocarril Internacional**, de capital norteamericano. Línea de Piedras Negras a Durango, a donde llegó en 1892.
- **Ferrocarril Interoceánico**, de capital inglés. Línea de la Ciudad de México a Veracruz,
- **Ferrocarril Mexicano del Sur**, concesionado a nacionales, finalmente fue

construido con capital inglés. Línea que va de la ciudad de Puebla a Oaxaca,

- **Ferrocarril de Occidente**, de capital inglés. Línea del Puerto de Altata a Culiacán en el estado de Sinaloa.
- **Ferrocarril Nacional de Tehuantepec del puerto de Salina Cruz en el Océano Pacífico a Puerto México (Coatzacoalcos) en el Golfo de México.** Inicialmente de capital estatal, en 1894 se responsabiliza de su construcción la firma inglesa
- **Ferrocarril Mexicano del Pacífico**, de capital norteamericano. Línea de Guadalajara a Manzanillo pasando por Colima.
- **Ferrocarril Sud-Pacífico**, del grupo norteamericano Parte de Empalme, Sonora, y llega a Mazatlán en 1909. Finalmente la línea llega a Guadalajara en 1927.
- **Ferrocarriles Unidos de Yucatán**, financiado por empresarios locales. Se integraron en 1902 con los diversos ferrocarriles existentes en la península. Permanecieron aislados del resto de las líneas férreas hasta 1958, con el ensanchamiento del ramal Mérida a Campeche y su conexión con el Ferrocarril del Sureste.
- **Ferrocarril Panamericano**, inicialmente de capital norteamericano y del gobierno de México por partes iguales. Unió la frontera con Guatemala, en Tapachula y San Jerónimo,
- **Ferrocarril Noroeste de México**, en operación en 1910. De Ciudad Juárez a La Junta en el estado de Chihuahua. Posteriormente integrado al Chihuahua- Pacífico (Carregha, 2001).

Algo importante de mencionar, es que desde el inicio del proyecto de expansión ferrocarrilera por todo el país, existieron quienes advirtieron al gobierno mexicano sobre el riesgo de que las líneas ferroviarias a cargo de extranjeros, obtuvieran conducir al país a una sumisión con la frontera norte y con los puertos del Golfo, con respecto a esto Sandra Kuntz (1995) explica:

“La falta de capital nacional para llevar a cabo la empresa de los ferrocarriles había obligado a las administraciones liberales a buscar la inversión de compañías extranjeras y, aunque ingleses y franceses, entre otros, habían invertido en México en este ramo, para finales del siglo XIX la mayor parte de las inversiones en materia de ferrocarriles estaba en manos de norteamericanos y diversas líneas ferroviarias, enlazaban al territorio mexicano con el de los Estados Unidos”. (Kuntz, 1995)

Con base en lo anterior se tiene que para 1901 la empresa del Nacional Mexicano quedó totalmente a cargo de capitalistas norteamericanos y la Compañía del Central Mexicano, de capital asimismo norteamericano, adquiría numerosos ramales construidos y dirigidos originalmente por inversionistas ingleses.

Este escenario inquietó a diferentes sectores de la población mexicana, que temían que el vecino país del norte lograra apropiarse de México a través del comercio de sus vías férreas. Sin embargo, el gobierno intentó calmar estos temores asegurando que, aunque se podía afirmar que los ferrocarriles en el territorio nacional eran en su mayoría norteamericanos, existían algunas excepciones, como el caso del Ferrocarril Interoceánico que lo había adquirido el gobierno federal, o el Nacional de Tehuantepec que era construido por el inglés Pearson, y el Mexicano del Sur que era dirigido también por inversionistas ingleses; con respecto a éste Luz Carregha (2001) menciona:

“Era evidente que los capitalistas norteamericanos se proponían consolidar las principales líneas férreas en México. Los contratos de concesión y la ley de 1899 no ofrecían al gobierno de Porfirio Díaz los elementos necesarios para frenar la fusión de las empresas, que ya se realizaba por medio de la compra de acciones. La administración porfirista optó entonces por utilizar el mismo método que estaban empleando las compañías ferrocarrileras, para convertirse en la accionista principal de la amplia red de ferrocarriles del país. Así, “[...] se robustecía la fuerza del Poder Público, agregando a las facultades de todo gobierno, los derechos que puede ejercer una mayoría de votos en el seno de una empresa particular” (Carregha, 2001).

Con base a lo anterior, se tiene que este conflicto encaminó en la formación de la *Compañía Ferrocarriles Nacionales de México*, que en un primer momento fusionó a las empresas del *Central Mexicano* y del *Ferrocarril Nacional*, conforme al

decreto que fue publicado en julio de 1907 y que entró en vigor el año siguiente; esta naciente compañía federal administró poco más del 50% de las acciones correspondientes a las diferentes redes ferrocarrileras del país. Los Nacionales de México contaban para entonces con total de 11,117 Km. de vías férreas en territorio nacional. (Kuntz & Connolly, 1999, 44) (Ilustración 16).

Por desgracia, la actividad de esta compañía subsistió apenas dos años en sus trabajos normales, ya que con el estallido de la Revolución en 1910 en México, que rápidamente se intensificó por todo el territorio mexicano, el desarrollo y tendido ferroviario sufrió grandes altibajos, ya que se buscaba limitar el avance de tropas enemigas de ambos frentes saboteando las líneas del ferrocarril y provocando el desarticulamiento del transporte comercial; culminando este movimiento con el fin del régimen porfirista a mediados de 1911 y la llegada de una crisis social y económica en todo el país por más de diez años. En 1918 la red ferroviaria de jurisdicción federal sumaba 20,832 Km, los estados, por su parte, contaban con 4,840 Km. En 1919 la red federal había aumentado a 20,871 Km. (Carregha, 2001) (Ilustración 17).

Para terminar con el tema de los Ferrocarriles es necesario comentar que las líneas ferroviarias que se extendieron por todo el territorio mexicano en las últimas décadas del siglo XIX y la primera del XX, en definitiva modificaron las condiciones de comunicación y del transporte existente en el país. La nueva y moderna estructura ferroviaria transformó de manera indiscutible el contexto del país, a nivel urbano y rural, logrando el acercamiento entre personas y creando nuevas formas de relación entre las diferentes poblaciones y ciudades del territorio; así mismo facilitando el traslado de cuantiosos volúmenes de mercancías por largas distancias.

Con esto también, el ferrocarril conquistó un lugar preponderante en la forma de vida de numerosas poblaciones, y convirtiéndose las estaciones ferroviarias en muchas ocasiones en el centro de comercio y de desarrollo de actividades, donde en diversas poblaciones ocuparon un lugar relevante y haciendo las veces de puerta

de entrada a la misma; realizando cambios trascendentales en las trazas urbanas de estos pueblos; e influyendo también en el desarrollo de ciudades ya establecidas y, en muchos casos, dio origen a nuevos asentamientos humanos alrededor de ellas.





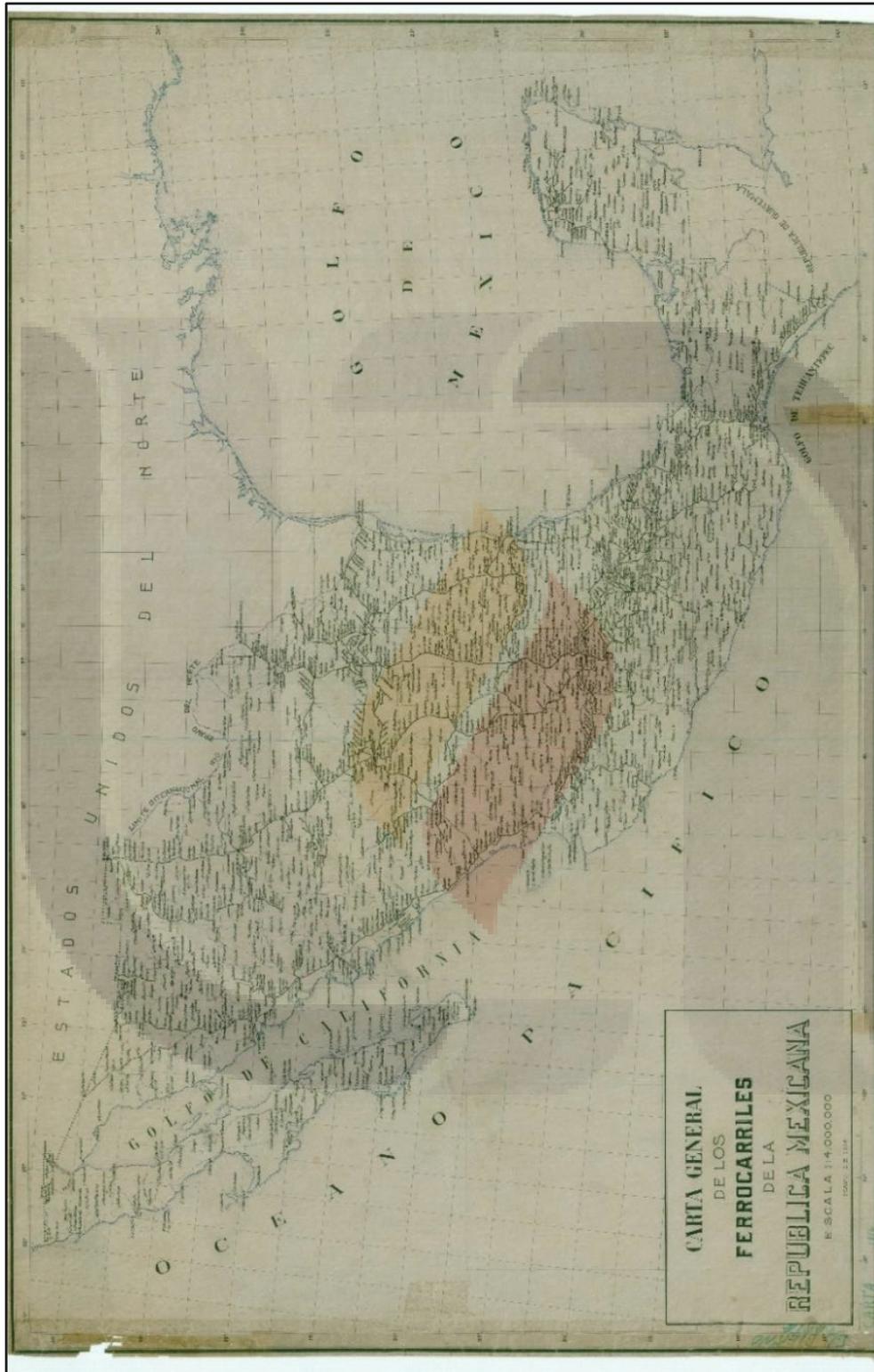


Ilustración 17: Carta General de los ferrocarriles de la república mexicana. Mayo de 1916.

Fuente: CNPPCF

El Ferrocarril Central Mexicano - El troncal Irapuato-Guadalajara

El Ferrocarril Central ocupó sin duda el primer lugar entre los ferrocarriles mexicanos. Fue a la vez la línea férrea de más importancia entre las que se instauraron, tanto por la extensa zona que recorrió, como por las conexiones que tuvo con importantes líneas americanas.

“El primer decreto para la construcción de un ferrocarril por algunos de los puntos que hoy toca el Central Mexicano, fue expedido por el presidente Ignacio Comonfort el 1^a de Junio de 1857⁷⁰. Se autorizó en él la formación de una Compañía con capital de tres millones de pesos, dividido en trescientas mil acciones de a diez pesos cada una, destinado a la construcción de un camino de fierro en el Bajío de Guanajuato, que uniera la capital de este Estado con la de Querétaro por una parte, y con la Piedad, del Estado de Michoacán, por otra. Tal decreto no produjo ningunos resultados prácticos.

Por decreto del Congreso, fechado el 5 de diciembre de 1874, se aprobó el contrato celebrado entre el Ejecutivo de la Unión y los Sres. Sebastián Camacho y J. Antonio Mendizábal y Compañía, para la construcción de un ferrocarril y telégrafo de la ciudad de México a la de León, en el Estado de Guanajuato. Habiendo incurrido la empresa en la pena de caducidad, declarase ésta con fecha 26 de diciembre de 1876, por no haber cumplido con las condiciones estipuladas en el art. 5^a del expresado decreto de 5 de diciembre.

Solicitada la concesión caduca por el Sr. Roberto Symon y socios, con algunas modificaciones necesarias para el mejor éxito de la empresa, se traspasó a la nueva Compañía, organizada en la ciudad de Boston el 21 de Febrero de 1880⁷¹; expidiéndose al efecto el decreto respectivo de traspaso con fecha 3 de abril de 1880. Teniendo esta Compañía los elementos suficientes y deseando dar a la empresa el mayor desarrollo y amplitud, dice un documento oficial que tenemos a la vista, solicitó que la línea por construir fuese de vía ancha (1 m.44) y se extendiese al Norte hasta la frontera de los Estados Unidos, para formar una línea internacional, y se construyese también un ramal desde un punto céntrico de la República hasta el Océano Pacífico, para formar así una línea interoceánica en conexión con los otros ferrocarriles ya construidos” (De la Torre 1888, 1-4).

⁷⁰ Legislación de Ferrocarriles, Tomo I. pág. 175.

⁷¹ Informe rendido en Boston por el Sr. Tomás Nickerson el 23 de Agosto de 1881, a los tenedores de bono del Central Mexicano

Inspeccionadas minuciosamente por la Secretaría de Fomento las bases para el nuevo proyecto e iniciadas las negociaciones convenientes, se otorgó la concesión de 8 de Septiembre de 1880, en virtud de la autorización concedida por el Congreso al Ejecutivo en 1ª de Junio del propio año. Se estipulo en aquella, que la línea de ferrocarril comenzada ya en México, se extendería a través de los Estados de México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas, Durango y Chihuahua, hasta terminar en la Villa de Paso del Norte. Se dispuso también que el ramal del Pacífico partiera de un punto próximo a la ciudad de León que más conviniese, y pasara por la ciudad de Guadalajara, para terminar en un puerto del Pacífico, que se escogería en vista de los estudios que se hiciesen sobre el terreno. La concesión de que se trata fue aprobada por el Congreso de la Unión por decreto de 8 de noviembre del mismo año de 1880 (De la Torre 1888, 4).

“En virtud de contrato celebrado el 25 de octubre de 1880, que ratificó la Legislatura de Guanajuato en 23 de noviembre del propio año, la Compañía del Ferrocarril Central adquirió la línea construida entre Celaya e Irapuato, así como todos los derechos derivados de la concesión otorgada al Estado en 15 de diciembre de 1877.

Habiendo adquirido la Compañía, en noviembre del repetido año de 1880 las concesiones otorgadas a los Estados de San Luis Potosí y Tamaulipas, para la construcción del ferrocarril desde la ciudad de San Luis Potosí hasta el puerto de Tampico; esta nueva línea entró a formar parte de la concesión de 8 de septiembre de 1880. Con tal motivo, la empresa estableció desde luego sus trabajos en ese sentido, participando en el puerto de Tampico con dirección al interior del país.

Por decreto del 12 de Diciembre de 1880, el Congreso de la Unión autorizó al Ejecutivo para contratar con los Estados de Aguascalientes y San Luis Potosí, la construcción de vía modelo (l m.44) que uniese las capitales de ambos Estados. Al efecto, se expidió la concesión respectiva en 2 de Febrero de 1881, la cual fue traspasada por dichos Estados a la empresa del Ferrocarril Central, y aprobado el traspaso por el Gobierno con fecha 25 de Marzo del mismo año. Así, esta línea, unida a la de San Luis, a Tampico, formará un ramal de importancia del Ferrocarril Central hacia el Golfo de México” (De la Torre 1888, 5-6).

Como se sabe, la Compañía del Ferrocarril Central tenía varias concesiones regidas por estipulaciones diferentes, por lo cual fue preciso formular un contrato⁷² único para que por él se sometieran todas las concesiones en que aquella era parte.

Según Juan de la Torre da una descripción en relación a la línea por el Ferrocarril Central Mexicano y de la extensa zona que atravesó:

“La mayor parte de la línea ha sido construida en terreno casi desconocido, pero que presentó pocas dificultades a los ingenieros, como lo demuestra el hecho de no haber un solo túnel en todo el trayecto y de no haber pendientes que excedan más de quince metros por kilómetro o 70,2 pies por milla. En su marcha, de N a S., la línea penetró en vastas casi despobladas regiones, a las cuales ha suministrado facilidades para desarrollarse. Trajo consigo la civilización y su paso hacia adelante se lo disputaron al principio los salvajes, de cuyas horribles torturas fueron víctimas varios de los primeros ingenieros y contratistas. Los trabajos de construcción de Sur a Norte, enlazaron importantes centros de población y atravesaron fértiles valles cuyo cultivo ha recibido gran impulso” (De la Torre 1888, 19-21)

Con esto se determina que este ferrocarril sería internacional y comenzaría en la ciudad de México para terminar en la villa de Paso del Norte, atravesando los Estados de México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, Aguascalientes, Zacatecas, Coahuila, Durango y Chihuahua. Sería también interoceánico, cuando se concluyera la línea en construcción, que comenzaría en el puerto de Tampico,

⁷² El contrato de refundición se expidió en 12 de abril de 1883, debiendo sujetarse las concesiones refundidas a la ley de 8 de SEPTIEMBRE DE 1880, CON LAS MODIFICACIONES EXPRESADAS EN EL REFERIDO CONTRATO DE 12 DE Abril. Las concesiones refundidas en este último fueron las de 14 de Febrero de 1878, 3 de Mayo de 1879, y 6 de Julio de 1881, referentes a la línea de San Luis Potosí a Tampico, las de 12 de Junio y 9 de Julio de 1880, relativas a la de Chihuahua a Paso del Norte; y la de 2 de Febrero de 1881, referente a la línea de Aguascalientes a San Luis Potosí. Con posterioridad, pro contrato celebrado el 30 de junio y promulgado el 5 de julio de 1886, se hicieron diversas reformas a la concesión general de 8 de septiembre de 1880, y a la refundición de 12 de abril de 1883. Conforme a dichas reformas deberán concluirse: el tramo de México a Guadalajara, el 1^a de julio de 1890; el de Guadalajara a Tepic, el 1 de Julio de 1893; y el de Tepic a San Blas u otro puerto del Pacífico, el 1 de Julio de 1895. La línea de Tampico a San Luis y Aguascalientes deberá estar terminada el 12 de abril de 1893. Antes de que fuera elevado al rango de ley el contrato de 8 de septiembre de 1880, la Compañía tenía y agrandes elementos, y con ellos inauguró sus trabajos en la Estación de Buenavista el 25 de mayo de 1880. Los trabajos se continuaron con una velocidad de que no hay ejemplo en los anales ferrocarrileros en México. Para dar una idea de la actividad con que se procedió, bastará formar una ligera reseña de las fechas en que se inauguraron o terminaron los principales tramos de esta importante línea. En 15 de septiembre de 1881, se puso en explotación el tramo de cerca de cien kilómetros, entre México y San Antonio Tula. (De la Torre 1888, 6)

del Golfo de México y seguirá por San Luis Potosí, Aguascalientes, Irapuato, aprovechando un tramo de la línea principal y Guadalajara, para terminar en el puerto de San Blas, del mar Pacífico.

La vía troncal toca en su desarrollo los puntos principales siguientes:

“Partiendo de la Capital de la República, sigue por Tlalnepantla y Cuautitlçan, del Estado de México, Nochistongo, Tula y San Antonio, del Estado de Hidalgo; Nopala, Polotitlán y Cazadero, del Estado de México; San Juan del Río y Querétaro, del Estado de este nombre; Apaseo, Celaya, Salamanca, Irapuato, Silao, ciudad de Guanajuato y León, del Estado de Guanajuato; Lagos y Encarnación del Estado de Jalisco, Aguascalientes y Rincón de Romos, del Estado de Aguascalientes, Zacatecas, Calera y Fresnillo, del Estado de Zacatecas, San Isidro y Jimulco, de Coahuila; Lerdo y Mapimí, de Durango, Jiménez, Santa Rosalía, Ciudad de Chihuahua, Moctezuma y Paso del Norte, pertenecientes al Estado de Chihuahua.

Desde Querétaro hasta el camino de fierro a las llanuras del Bajío, amplia y rica región, donde se levantan abundantes cosechas de cereales todos los años.

Al acercarse la vía a Guanajuato, entra en una región metalífera de las más importantes del país, y que se halla en explotación activa. De Salamanca puede exportarse el oalín y las arcillas blancas que allí se producen, o extraerse para todo el país los productos de las fábricas de porcelana allí establecidas. De Silao parte el ramal que comunica la línea con Guanajuato, importante ciudad donde se agita un comercio muy activo.

De la populosa ciudad de León, se dirige a Lagos, a donde afluyen los productos de los minerales de Comanja y la Saucedá, ricas zonas que pueden explotarse en gran escala. Los productos de la ferrería de Comanja, que son de muy buena calidad, pueden circular en gran extensión y buscar mercado en diversos lugares del país. Al Norte de Lagos se encuentra la región mercurífera del Puesto, y también algunos criaderos de estaño.

La sección del Pacífico parte, como ya se dijo, de Irapuato y sigue por Pénjamo, de Guanajuato. La Piedad y Yurécuaro, de Michoacán; La Barca, lado Norte del lago de Chapala, Ocotlán y Guadalajara, reputada como la segunda ciudad de la República e importante por su población de más de 88,000 habitantes, por sus recursos mercantiles e industriales, y más aún por su posición respecto de los puertos del Pacífico” (De la Torre 1888, 21-25).

Algunos datos célebres en relación al troncal de Irapuato-Guadalajara se menciona que:

“el 8 de abril de 1878 el Gobernador del Estado Gral. Francisco Z. Mena dio inicio a los trabajos del “Ferrocarril Guanajuato” en el tramo Celaya-León y el Padre Francisco de P. Góngora bendijo la obra en donde 500 operarios empezaron a levantar el terraplén de la vía. Según datos históricos para 1880 los hermanos Vargas vendieron los terrenos ubicados en el rancho “los Rincones”. (De la Torre 1888, 38)

Más adelante fueron comprados por la empresa Ferrocarril Central Mexicano, que se encargó de hacer la vía ya instaurada en un posterior contrato, así:

“El 16 de septiembre de ese año corrió el primer tren de vapor de vía angosta. El 20 de noviembre de 1880 siendo gobernador el Lic. Don Manuel Muños León, celebró un contrato con el Presidente de Ferrocarril Central Mexicano para la construcción de una vía ancha y el ferrocarril tuviera paso por nuestra ciudad. Luego el 01 de Mayo de 1882 las vías empezaron a ser utilizadas y cubrirían 259 Km. hacia Guadalajara Jalisco. Tiempo después fue construida La estación” (De la Torre 1888, 39).

La Estación de Irapuato así, fue extendiéndose y se amplió con tres naves. Para el año de 1889 se transitó la primera máquina de vapor y pasó por las vías de la estación ferroviaria que disponía con trenes para pasaje y carga.



Detalle de techumbre en el rancho El Torreón,
Ex hacienda San Pedro de Ibarra en San Diego de la Unión, Guanajuato.

CAPÍTULO CUATRO



CAPÍTULO 4: TRANSFORMACIONES EN LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA Y LA RECONFIGURACIÓN DEL ENTORNO RURAL

4.1.- Nuevas articulaciones en la tenencia de la tierra, dispersión y AGLOMERACIÓN DE LA FUERZA DE TRABAJO Y EN EL DOMINIO DE LOS MERCADOS LOCALES Y REGIONALES

Como ya se ha mencionado anteriormente, aunque en México se inauguró de manera tardía con respecto a otros lugares -como en Europa, lugar donde se inventa la locomotora, específicamente en Inglaterra, y Estados Unidos-, el ferrocarril fue un elemento detonante para la modernidad del país durante la segunda parte del siglo XIX, convirtiéndose en el mayor símbolo de progreso y desarrollo durante ésta época. No en balde todos los gobiernos -liberales y conservadores-⁷³ acogieron como una de sus propósitos principales la construcción y desarrollo de los llamados "camino de hierro".

Así, con el arribo del ferrocarril, se modificó todo a su paso, al mismo tiempo de contribuir a fundamentales transformaciones económicas, políticas y sociales. Se originaron cambios radicales en la vida cotidiana de las personas y en sus relaciones, en su entorno, y a la reconfiguración del paisaje rural y urbano por todo el país. Con la inauguración del troncal principal del Ferrocarril Central Mexicano en 1884, se logra la comunicación férrea entre la Ciudad de México con el paso del norte, hoy Ciudad Juárez; fortaleciendo así, los vínculos económicos con el país vecino del norte.

Nuevas articulaciones

⁷³ Fue durante la dominación de Maximiliano de Habsburgo que se inició la obra para el ferrocarril que comunicaría a la Ciudad de México con el Puerto de Veracruz; obra que fue finalmente fue inaugurada hasta 1873 ya bajo el gobierno liberal del Presidente Miguel Lerdo de Tejada. Vale la pena mencionar que cuando Porfirio Díaz llega en 1880 al poder durante su segundo y prolongado mandato, solamente existía en el país 570 kilómetros de red ferroviaria; y para el término de su presidencia, tres décadas más tarde se contaban con más de 19 mil kilómetros de vías férreas (Carregha, 2001).

Un factor importante para el conocimiento sobre el impacto que trajo este fenómeno ferroviario, fueron sin duda los costos causados a los propietarios rurales de las diferentes regiones del país por la construcción de sus vías, y en particular en la zona del Bajío, esto por la riqueza de sus tierras, su notable producción agrícola y excelente sistema de irrigación con el que se contaba en ésta región (Ilustración 18). Se adquirieron o expropiaron las tierras por donde se realizaría el nuevo tendido de las redes ferroviarias, siendo en muchos de los casos éste proceso de expropiación y acumulación por parte de las compañías ferrocarrileras y del gobierno federal de tierras, particularmente a favor de la compañía del *Ferrocarril Central*, perjudicando a los pueblos y propietarios rurales (Gómez, 2012, 230).

En variadas ocasiones, estas inconformidades aumentaron por la preferencia a las concesiones otorgadas por el Ejecutivo de la Unión tuvieron al atravesar el campo mexicano. Estas compañías ferroviarias inicialmente se obligaron a levantar vallas y rejas en los sitios donde se daba la rutina de pastar ganado a lo largo de la vía; debían también respetar el cauce de los ríos y a no maltratar las plantas y los árboles que hubiera en el terreno (Carregha, 2001), sin embargo, las empresas de ferrocarril en la mayoría de los casos y sobre todo en las zonas rurales y de difícil cuidado, no cumplieron con estas obligaciones.

Por lo tanto, en definitiva la construcción de las vías del ferrocarril alteró el sistema productivo del rural en la mayoría del territorio nacional por donde se implantaron, así como en la zona del Bajío. Se arruinaron en muchas ocasiones las vallas divisorias entre diferentes actividades dentro de las haciendas, originando modificaciones en estas en relación a las funciones a las cuales estaban dedicada anteriormente, según una lógica que integraba todas las actividades agrícolas y ganaderas de las haciendas.

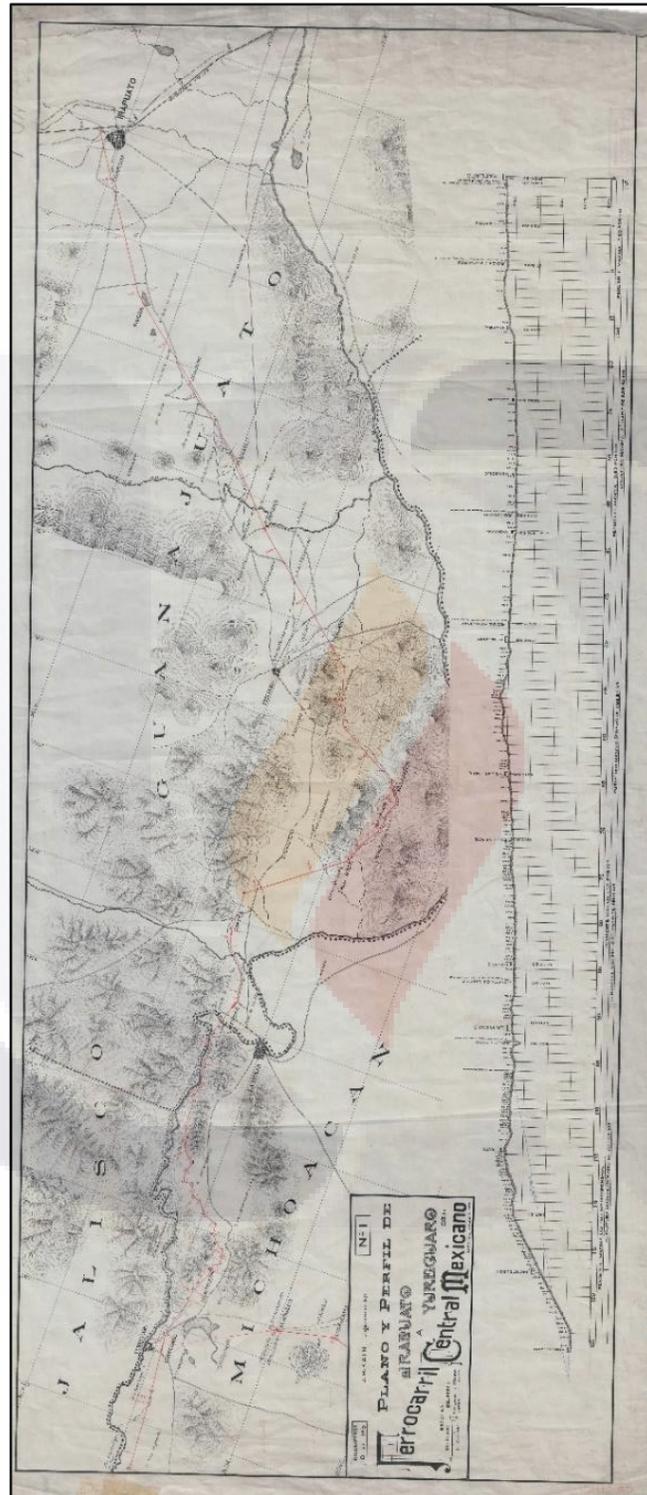


Ilustración 18: Ferrocarril Central Mexicano.
Plano y perfil de Irapuato a Yurécuaro. Kilómetros 1 a 135. Julio 1, 1893.
Fuente: CNPPCF

En algunos otros casos, también se dañó el sistema de canales de riego, obstaculizando el paso libre del agua, provocando que los terrenos se anegaran y que el agua no llegara a donde debía irrigar (Ilustración 19). Todo ello obligaba a los dueños de las haciendas a reorganizar el sistema de canales de regadío, de desagües, de puentes y de caminos, así como de casas de veladores, para facilitar de forma adecuada el riego y cuidado de los terrenos, e impedir el paso de transeúntes en aquellos puntos donde los caminos colindaban con los terrenos de las fincas. Todo esto aunado en que la vía en ocasiones fragmentaba en dos la propiedad evitando el libre tránsito para cruzarla, lo que se convertía en un peligro para las personas y los animales, y lo cual representaba una inversión de capital en nuevas infraestructuras que en ocasiones no se tenía.



**Ilustración 19: Puente de 4 claros, traveses de madera, en bancos falsos, y alcantarilla de mampostería, bóveda semicircular una invertida, con aleros, claro 2.00.
Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF**

Como complemento se observa que las vías no sólo ocuparon terrenos de cultivo y destruyeron cercas y zanjas de riego, también echaron abajo arboledas que habían encontrado a su paso, habiendo también una explotación discriminada de madera para la utilización en la construcción de las vías férreas, como durmientes y algunos puentes (Gómez , 2012, 227). Siendo que los bosques no solo abastecían de leña y madera a los hacendados, servían también para proteger las tierras de cultivo de la erosión; los bosques entonces tuvieron que haber sido

sumamente apreciados por los hacendados porque además eran parte del valor de su propiedad, una hacienda deforestada, definitivamente perdía su valor comercial (Carregha, 2001).

Así se tiene que, con la introducción de los nuevos sistemas de industrialización, de las modernas técnicas constructivas, y sobre todo con la instauración del *Ferrocarril Central Mexicano*, se lograron significativos elementos de progreso para muchos propietarios agrícolas en la región del Bajío, pero al mismo tiempo representó pérdida para otros hacendados. 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, pues la revolución que se desarrolló en el país hizo inviable el modelo de las haciendas agrícolas en México a partir de 1910.

Aunque no todo fue negativo en las zonas rurales del Bajío guanajuatense, ya que al seguir con este análisis, se encuentra con otro componente importante y positivo para el desarrollo de la región, que fue el establecimiento del ferrocarril como detonante en la formación de nuevas formas de vida y desarrollo . Algunas de ellas tuvieron su origen en la instalación de una estación 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 las nuevas estaciones e instalaciones, que por su jerarquía, fueron convirtiéndose en muchas ocasiones en pueblos que su vida y desarrollo dependería por completo del ferrocarril. Al igual que el trazo de estas poblaciones, en ocasiones actuales cabeceras municipales, las técnicas y los materiales de construcción utilizados para levantar sus casas habitación, respondieron a influencias extranjeras, sobre todo norteamericanas, inglesas y francesas (Carregha, 2001) (Ilustración 20).



Ilustración 20: Frente y lado norte del edificio, mampostería y bóveda, para oficinas de estación y bodega de carga. Palo Verde.

Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF

Pero en definitiva, la red ferrocarrilera y su funcionamiento como nueva vía de comunicación, detonó que se articularan todas las zonas del país, lo que junto a la ayuda de una sola moneda, se abrió la puerta para que por primera vez en la historia de México Independiente, se lograra la integración de los mercados y del comercio nacional.

Tenencia de la tierra

El Ferrocarril Central logró articular a la capital del País con paso del Norte por un tramo de casi dos mil kilómetros. Para alcanzar esta meta con la construcción de éste troncal, así como de las demás líneas principales, ramales y vías laterales⁷⁴, se tuvieron que sortear diversas dificultades. Uno de estos contratiempos principales fueron sin duda los llamados “derechos de vía”⁷⁵, causa de algunos

⁷⁴ Para la construcción y fabricación de gran parte se importaron materiales de los Estados Unidos, aunque también se importó material de Inglaterra y Alemania, esto hasta que las relaciones diplomáticas mejoraron con los países europeos, ya que las relaciones se encontraban deterioradas desde la Guerra de Reforma.

⁷⁵ “La concesión al Ferrocarril Central otorgaba una extensión de 70 metros a cada lado de la línea por concepto de «derecho de vía», así como los terrenos necesarios para la construcción de sus edificios (talleres, estaciones, almacenes, etcétera). En ambos casos, la empresa podría disponer de manera inmediata y gratuita de aquellos terrenos que fueran de propiedad nacional; cuando se tratara de propiedades de particulares

enfrentas entre las empresas ferrocarrileras y los propietarios y campesinos, algunos autores como Sergio Valerio afirman que los ferrocarriles consiguieron transformar la propiedad agraria en el país, pero el construir una red ferrocarrilera era mayor prioridad para gobierno, que la intención de resguardar la tierra y propiedades de los lugareños, acarreando con esto a la expropiación indiscriminada de grandes extensiones de terreno (Ilustración 21).

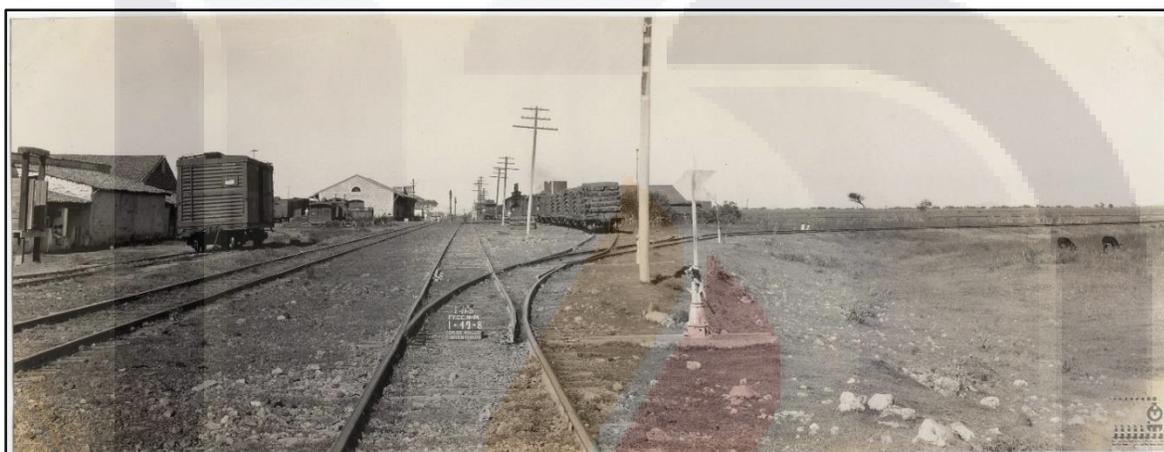


Ilustración 21: Detalle de vía en el patio de Pénjamo y empalme de la rampa norte de la “Y” que une con la vía de ajunto. Vista al sur.

Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF

Aunque no existe un registro continuo en relación a los métodos y condiciones en que se procedió en este aspecto, siendo que en ocasiones era la compañía ferroviaria quien compraba los terrenos directamente y, en otros casos quien se hacía cargo e indemnizaba a los propietarios era la Secretaría de Fomento. Sandra Kuntz (1995, pág. 88) comenta al respecto que: el conocer la extensión total de los terrenos expropiados tampoco es sencillo, y de menor manera el número exacto de afectados, por lo tanto más complejo aún es conocer el tipo y la magnitud que estos conflictos y prácticas expropiatorias alcanzaron entre los propietarios de terrenos y las compañías ferrocarrileras o con el gobierno, y que en la mayoría de los casos,

debidamente comprobadas y que, como en este caso, fueran expropiadas por causa de utilidad pública, debía realizarse una indemnización previa”. (Valerio, 2008, 44)

fueron irrisorios y desfavorables para éstos propietarios con respecto al pago de los terrenos expropiados.

Desde los inicios en que se inician las compras y expropiaciones de los terrenos para la construcción del Ferrocarril Central, la compañía ferrocarrilera en la mayoría de los casos pretendía obtener las condiciones más ventajosas y las que representaran menor costo para su instauración; éste fenómeno no fue diferente en el caso del ramal que iría de Irapuato a Guadalajara y que llegaría hasta Manzanillo.

Mientras que los propietarios de los terrenos y de las haciendas por donde cruzaría la vía del tren demandaban un pago o una indemnización justa por los perjuicios que le originaría el paso de la vía férrea a fincas rústicas y en su economía, por otro lado sólo se beneficiaba la empresa ferroviaria. Esto dio lugar a que se reprochara a los propietarios rurales de estar en contra del progreso del país, y lo único que hacían era defenderse de las expropiaciones injustas y porque el paso de la vía del ferrocarril en muchas ocasiones afectaba sus propiedades con daños costosos, y que la compañía ferroviaria pretendía desembolsar solo una mínima cantidad como indemnización (Carregha, 2014, 104).

Sergio Valerio (2008) expone el caso de expropiación e indemnización que se llevó a cabo las haciendas de Bellavista, El Plan y Las Navajas⁷⁶, tierras que pertenecían a la señora Isabel Remus, y que fue un caso muy sonado en la época y ejemplo de conflictos ocasionados precisamente por la instauración del ramal en Irapuato-Guadalajara-manzanillo del Ferrocarril Central y caso de estudio:

“el sr. Gabriel Castaños administrador de las fincas en ese momento se quejaba de que en la prensa habían aparecido algunos artículos que habían sido escritos de buena fe pero sin el conocimiento preciso de la cuestión, ya que culpaban a los propietarios de egoísmo y avaricia al no conceder sus terrenos, presentándolos como enemigos del progreso y adelanto de México por el hecho de que pretendían que las compañías ferrocarrileras pagaran el

⁷⁶ Estas tres haciendas conformaban: “un centro industrial de bastante importancia, situado a 43 kilómetros al sur de la ciudad de Guadalajara, que poseía 285 casas para los trabajadores, propiedad de la sucesión de María de Jesús Remus” (Valerio, 2008, 35).

justo precio de sus terrenos e indemnizaran por los perjuicios que causaban” (Valerio, 2008, 48).

Aunque Castaños recalca sobre los perjuicios que acarrea en muchas ocasiones para algunos propietarios de tierras y haciendas por donde pasaban las vías férreas, también era defensor de que una compañía explotadora indemnizara debidamente la ocupación forzada de terrenos, y no por eso se dudaba en que él era uno de los principales convencidos y promotores de la modernidad porfiriana. No obstante el conflicto no radicaba en tomar partido por la defensa del progreso o del atraso, sin duda era un debate entre intereses privados, entre una empresa ferroviaria con apoyo gubernamental y gran capacidad económica, en contra de pequeñas empresas rurales agrícolas, si bien ambas de orden capitalista, e interesadas en la modernidad porfiriana. Con base en lo anterior castaños aclaró el asunto al respecto diciendo lo siguiente:

“Soy el primero en reconocer que el desarrollo de las líneas férreas en el país es uno de los principales elementos de adelanto y engrandecimiento para México, pero siempre he creído que el anhelo por ese bien, no justifica ni a la ley de expropiación, ni a las pretensiones de las Compañías ferro-carrileras... Al tratar constantemente de perjuicios, no se crea que niego, ni aun puedo poner en duda, los bienes que reciben las fincas de campo con el paso de las vías férreas. Reconozco perfectamente esos beneficios, pero ellos no vienen de la Compañía ferro-carrilera que construye y explota la vía, sino de la Nación toda, quien por medio de su Gobierno y mediante las fuertes subvenciones federal y de los Estados, exención de contribuciones, de traslación de dominio, etc., auxilia a las Compañías y facilita su desarrollo en el país.

Estos beneficios los paga el propietario cubriendo la parte que le corresponde de subvención etc.; con contribuciones ordinarias y proporcionalmente a los beneficios recibidos, puesto que sus contribuciones aumentan a medida que aumenta el valor fiscal de su finca cuando una vía férrea lo ha colocado en mejor situación: y también porque convertida en improductiva y quedando exenta de contribuciones la faja de terreno que las Compañías adquieren como derecho de vía, el propietario es quien soporta la carga, nivelando los impuestos.

Toda la propiedad sufre pues un gravamen directo a favor de las compañías ferro-carrileras y que no es en compensación de los servicios inmediatos que ellos prestan, puesto que estos ya quedan bien pagados con las fuertes tarifas de fletes, con los cargos por ramales, etc., etc.

Ninguna razón justifica la pretensión de las Compañías ferro-carrileras, para que los terrenos que ocupe el derecho de vía, sean considerados con valores ínfimos y se desconozcan los perjuicios que causan, o quiera hacerse creer que los perjuicios recibidos por la propiedad quedan compensados con los beneficios que las empresas procuran; sus trabajos en este sentido, solo reconocen a un interés privado, en todo contrario al propietario, y de esperarse es que nuestros Gobiernos preocupándose a favor de los agricultores les concedan la protección a que son acreedores” (Valerio, 2008, 48).

Aunque pese a la infinidad de conflictos que se ocasionaría por la instauración de los caminos de hierro, en general, se compartía la idea sobre los beneficios que originaría la construcción del ferrocarril como la reducción notable de los tiempos en traslados, facilitando el tráfico de productos y personas⁷⁷. Se sabía también que se impulsaría asombrosamente el comercio, se desarrollaría la agricultura y a la industria, generando así mayor bienestar tarde o temprano para todos.

En definitiva el ferrocarril al Pacífico Irapuato-Guadalajara, tenía mejores perspectivas de éxito y de desarrollo, esto también gracias a la abundante producción agrícola y ganadera, y por ser el primero que comunicaría el occidente y la costa del Pacífico con el centro de la República, pero que los hacendados, según Ambrosio Ulloa⁷⁸: “al ver ocupada su propiedad, destrozados sus

⁷⁷ Aunque los altos precios de las tarifas del ferrocarril era compartido por gran parte de los hacendados, quienes en ocasiones tampoco estaban de acuerdo con los costos de las tarifas por transporte que les exigía la empresa ferroviaria. Estas tarifas inhibían y dificultaban el transporte de los productos agrícolas de las haciendas con los mercados alejados, haciendo más complicado y costoso el flujo de dichos productos y, por lo tanto, la integración de los mercados a nivel regional y nacional (Riguzzi 1996)

⁷⁸ “El ingeniero y abogado Ambrosio Ulloa fue el encargado de hacer el avalúo de los terrenos ocupados por la vía del Ferrocarril Central y los perjuicios ocasionados a las haciendas de Bellavista, El Plan y Las Navajas. Ulloa ya había practicado medidas en las fincas en diversas ocasiones, de tal manera que conocía perfectamente los terrenos. Pero no estaba de acuerdo en que se vulnerara por ello al derecho de propiedad, obligando a los propietarios a enajenar terrenos sin su voluntad y sin la previa indemnización correspondiente. El ingeniero Ulloa sostenía que los beneficios que traían las empresas ferroviarias estaban pagados con las exenciones de impuestos, las subvenciones por cada kilómetro construido de vía, las franquicias y monopolios que la nación le concedía a las empresas ferroviarias, a lo que agregaba: y todo esto solamente para animarlas a que emprendan la construcción; a que inviertan un capital en un negocio que si en algún tiempo fue aventurero, ahora es seguro en sus productos y aún pueden calificarse éstos de excelentes; pero es evidente que la empresa recibe la verdadera recompensa de su capital en giro, en los cobros de fletes y pasajes que el público paga siempre con buena voluntad. Queda pues sentado que si las empresas ferrocarrileras son benéficas al público, son sin duda más benéficas para los empresarios; que reciben con creces recompensas

acotamientos, cambiados los caminos, acueductos, regadíos, y al ver invadidas sus fincas, mucho hacían al no oponerse a la construcción de la vía, cumpliendo con lo que establecía la ley respectiva” (Valerio, 2008, 48) (Ilustración 22).



**Ilustración 22: Alcantarilla mampostería con 2 tubos de hierro de 1.21 de diámetro, sin aleros.
Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF**

Continuando con la investigación de Valerio (2008) sobre este conflicto, menciona que según Ulloa, “las indemnizaciones a los propietarios de las haciendas deberían comprender el valor de los terrenos de acuerdo con los siguientes puntos:

1. Valor del terreno ocupado por la vía.
2. Valor del terreno inutilizado para la explotación.
3. Valor de las casas o construcciones que destruya la vía.
4. Valor de los acotamientos que haya que hacer para dejar acotada y empotrada la finca como estaba antes de pasar la vía.

de la Nación como poder y de la Nación como pueblo en cambio de la inversión segura y productiva de su dinero” (Valerio, 2008, 50).

5. Valor de los nuevos caminos, puentes, acueductos, regadíos, casas, etc., que haya que hacer para el buen servicio y explotación de la finca, en virtud de los cambios y divisiones que en el terreno haga la vía.
6. Valor de los perjuicios que se causan por las cuadrillas y demás operarios durante la construcción” (Valerio, 2008, 50).

Definitivamente y apoyado en la opinión de varios autores como Sandra Kuntz (1995), Luz Carregha (2001) o Sergio Valerio (2008), así como en las datos que se tienen obtenido en ésta investigación, se logra la coincidencia en que los tratos, solicitudes y condiciones que predominaban dentro de los contratos de expropiación y en las indemnizaciones, siempre concordará en que las condiciones que debía cumplir la compañía del ferrocarril cuando se trataba de un terreno perteneciente a una hacienda, era que la Compañía constructora del ferrocarril debía realizar las obras necesarias para el paso o recuperación de aguas, presas, acequias, canales; así como de vallas o desvíamos para la protección de sus tierras y de sus animales; y desde luego de las edificaciones que salieran afectadas en el caso de que, con la construcción de las vías cortara o afectara algunos de estas, lo mismo que los guarda ganados en las entradas y salidas de potreros que atraviesan la vía. Esto demuestra la gran complejidad de las relaciones entre los productores agrícolas de la región del Bajío y la empresa ferrocarrilera.

Dispersión y aglomeración

Con la llegada del ferrocarril a México, simultáneamente y por consecuencia surgieron también nuevas formas de vida y de desarrollos habitacionales y culturales. Numerosos habitantes del campo dejaron los trabajos agrícolas en la haciendas y se integraron a la flamante empresa ferroviaria. En opinión de Luz Carregha (2001) “muchos de ellos se establecieron en asentamientos precarios, constituidos originalmente por campamentos que posteriormente dieron lugar a zonas habitacionales, en donde las formas de vida rural se fusionaron con las urbanas en torno al ferrocarril, lo anterior, originó en México una nueva forma

cultural: la cultura ferrocarrilera” (Carregha, 2001). Así, a todo lo largo del recorrido de las vías de los ferrocarriles y al facilitar el traslado de gran número de personas de un sitio a otro, se detonó un cambio en las costumbres y en el hábitat, desarrollándose en torno a las estaciones, nuevas comunidades y poblaciones y por supuesto con ellas, de generarían nuevas condiciones y maneras de actividad económica y cultural (Ilustración 23).

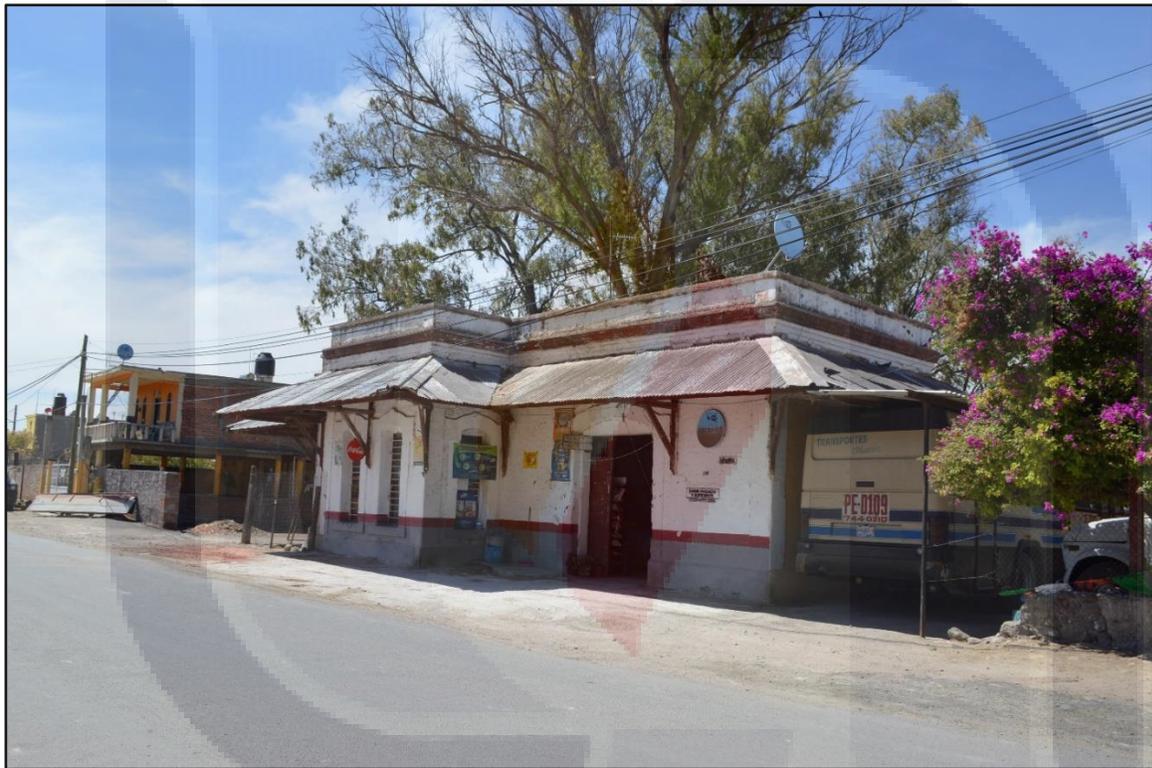


Ilustración23: Antigua estación de Palo Verde.
Fuente: Fotografía tomada por M.E.N.R. – Marzo 2017.

Otro fenómeno social que se da con esto es que, con la instalación de una nueva estación en las zonas rurales, es que la población original que habitaba algunas de las haciendas cercanas a dicha estación, se mezclaba con los nuevos pobladores arribados a la zona, siendo trabajadores ferrocarrileros en su mayoría. Así, se logra también un cambio en las costumbres de estos lugares, tanto sociales, culturales como estéticos y en el nuevo trazo de estas poblaciones, donde en

ocasiones, las técnicas y los materiales de construcción utilizados para levantar sus casas y nuevas construcciones, manifestaron influencias extranjeras⁷⁹. (Ilustración 24)



**Ilustración 24: Hacienda La Noria de Alday – San Diego de la Union, Gto.
Fuente: Fotografía tomada por M.E.N.R. – Junio 2013.**

Vale la pena mencionar que en el ámbito urbano también hubo modificaciones sustantivas, donde se tiene que antes de la llegada del ferrocarril, la traza urbana de algunas ciudades del centro de México se manifestaba una marcada segmentación social; siendo para entonces el centro urbano el espacio de las élites

⁷⁹ Con este fenómeno se sabe que no solo se tuvieron que importar materias primas para la fabricación y construcción del sistema férreo, sino también se trajeron trabajadores calificados para dirigir estos trabajos. Ingenieros y técnicos en diferentes áreas eran requeridos para supervisar los trabajos necesarios para la realización de los trabajos, ya que las empresas encargadas de la construcción y el gobierno no pensaban que los puestos de responsabilidad podían estar a cargo de mexicanos, esto debido la falta de confianza con respecto a la preparación de los diversos cargos y para la protección de su capital, por lo que en la mayoría de los casos traían ingenieros ingleses y norteamericanos, esto aunque trajera un costo mayor para las empresas (Carregha, 2001)

y en los barrios era donde habitaban los trabajadores. Con el arribo del ferrocarril a estas ciudades se transformaron en diversos sentidos. En el caso de capital del país la mancha urbana aumentó y en poco tiempo el centro de la ciudad se unió con otras zonas cercanas de la ciudad, desarrollándose también, al igual que en algunas zonas rurales donde habían sido levantadas las estaciones ferroviarias, zonas habitacionales en ambos lados de las vías; caso contrario en algunas otras ciudades como es el caso de la capital de San Luis Potosí, donde: “la infraestructura ferroviaria se convirtió en una barrera que impidió el crecimiento urbano hacia y aisló durante un buen número de décadas a barrios” (Carregha, 2014, 209).

Otro fenómeno humano y social que se desarrolla con la instauración del sistema férreo, es sin duda el surgimiento de una nueva clase de burguesía mexicana, misma que se acrecentó con los sectores impulsados por la ya clase dominante existente y por algunos nuevos segmentos de fortunas en ascenso.

Retomando a Estela Ramírez (2012) explica:

“éste segmento tuvo como antecedente formativo a prestamistas, comerciantes, agiotistas, y hacendados, quienes lograron acumular capital por esas vías, algunos desde finales de la colonia y la mayoría durante las décadas posteriores a la independencia, en medio de la inestabilidad política y la fragmentación. Lucraban con los bonos de la deuda gubernamental y ganaban posiciones ventajosas para sus negocios por su condición de acreedores” (Ramírez Villalobos 2012, 28).

Así, los nuevos vínculos de estos personajes con la flamante clase política, con las asociaciones de extranjeros, tanto europeos como norteamericanos y sus poderosas conexiones con el exterior, tienen gran trascendencia en la formación del nuevo grupo burgués de comerciantes y empresarios.

Estos mismos grupos que en muchas ocasiones eran los propietarios de los grandes complejos hacendarios, aunque en un gran número de veces ellos ni siquiera conocían éstas propiedades, pero no por ello dejaban de sacar provecho y

de tejer su gran capacidad de movilización de trabajadores y de productos; siendo ellos los que fueron fomentando el flujo comercial hacia los grandes centros urbanos nacionales más desarrollados y controlando los mercados internos; así como con otras naciones.

Con esta manipulación de los mercados -gracias en parte al ferrocarril- y movilidad de personas en busca de sustento y de mejores condiciones de trabajo, se tiene que la fuerza de trabajo en su mayoría estuvo constituida por trabajadores que recibían una paga en dinero en efectivo, sin embargo en ocasiones aún se seguía utilizando el antiguo esquema de la tienda de raya. Pero no por esto quiera decir, que dentro de la población rural no existieran mayores oportunidades de laborar y de asentarse en las nuevas poblaciones, provocando así el aumento de la población en general.⁸⁰

De la fuerza de trabajo y sus recursos humanos

Al inicio de segunda mitad del siglo XIX la mano de obra escaseaba en general y por diferentes factores. Primeramente, en el ámbito rural se encontraba que por la lejanía de sus viviendas, muchos trabajadores no consentían trasladarse a tan largos trayectos para desempeñar su trabajo. En segunda instancia, en el campo el ambiente era insalubre y obstaculizaba de a más no poder el trabajo diario; y por último, existía una animadversión por la aún prácticas explotadoras y mal pagadas por los hacendados y propietarios de los grandes latifundios.

Ésta falta de trabajadores en el sector agrícola para esas fechas, se acrecentó con la introducción del ferrocarril, ya que éste trajo, además de beneficios económicos para los productores e inversionistas a las distintas regiones por donde atravesaba; ya que no sólo ofrecía el traslado de pasajeros y productos a bajos

⁸⁰ Según Ricardo Gamboa (1988) la tendencia de crecimiento poblacional entre 1810 y 1857, siendo una tasa media anual de crecimiento de 0.7%, ya para el periodo 1877- 1895 se recupera con un 1.7%. Así la población total de la República Mexicana en 1857 era de 8 283 088 habitantes y en 1900, 13 607 257 habitantes. (Gamboa Ramírez 1988, 227)

costos, sino que también ofrecía un significativo número de nuevos empleos; ya fuese en la construcción del tendido de vías o de las estaciones y talleres, sino también para trabajadores dentro de los servicios técnicos, como operarios, mecánicos, mantenimiento y administrativos. (Carregha, 2014, 181).

Ya para finales del siglo, y ya con la mayoría de las principales vías férreas construidas en el centro del país, muchas de las haciendas de la mesa central lograron adaptarse de una manera eficiente y conveniente al México del siglo XIX, siendo capaces de alcanzar una significativa acumulación de capital y pasando de las antiguas unidades semi feudales de los siglos anteriores, a formarse como grandes complejos productivos rurales y modernos. Con esto y para entonces:

“En general las haciendas del Bajío muestran una significativa recuperación de la producción, cuando vuelve a crecer en importancia el cultivo directo⁸¹ en las haciendas, se introducen mejoras en la infraestructura, sistemas de riego y paulatinamente se incorpora equipo importado, proceso que se acelera y amplía con la introducción de maquinaria moderna de gran tamaño, como segadoras, trilladoras de vapor, aradoras, embaladoras etc., a partir de la última década, accesible por los ferrocarriles. El cultivo directo de las haciendas diversifica la producción, además del trigo, hortalizas y chiles, estos últimos con altos requerimientos de fuerza de trabajo”. (Ramírez Villalobos 2012, 39)

Al crecer la demanda de fuerza de trabajo en las haciendas se generaron otros cambios, el grupo mayoritario central de trabajadores lo integran los

⁸¹ La siembra directa consiste en: “colocar la semilla en contacto con el suelo eliminando el movimiento de tierra y dejando rastrojo en superficie. La salvedad es que no es lo mismo sembrar directo, para lo que es suficiente tener una sembradora que coloque la semilla en contacto con el suelo sin necesidad de laborear, que siembra directa que implica sembrar sin laboreo pero sobre un suelo preparado manejando procesos biológicos que propician un ambiente óptimo para la siembra, germinación, implantación y crecimiento vegetal. Los principales beneficios de la siembra directa son la reducción de la erosión y degradación del suelo, el aumento de la materia orgánica, aumento de la actividad microbiana del suelo y mejora en la estructura del mismo. Algunos de estos beneficios aumentan o disminuyen en menor o mayor proporción dependiendo del tipo de suelo del cual partimos. Cuantos más pobres son los suelos, más difícil se hace mejorarlos, en cambio en suelos buenos el impacto y los resultados son más inmediatos. La reducción de la erosión, es el principal beneficio que se logra al realizar siembra directa, debido a que la tierra que se puede perder luego de una lluvia es imposible de recuperar. El arrastre de agua lleva la tierra más productiva, basta recorrer las chacras luego de alguna lluvia abundante para comprobarlo”. (www.planagropecuario.org. Fecha de consulta: 15 de febrero del 2017)

empleados permanentes, estos en su mayoría alojados en una parte de la hacienda y que laboraban durante todo el año; siendo así el sector dentro de la hacienda más marginal y vulnerable, los trabajadores temporales o jornaleros y los aparceros. Estela Ramírez (2012) citando a Miller comenta:

“los salarios estaban por debajo de la inflación, particularmente en los precios del maíz, frijol, chile y trigo. Había una estructura diferenciada de pagos, reflejo de la naturaleza jerárquica de la fuerza de trabajo, los más diestros y ocupados de tareas especiales y quienes tenían bajo su responsabilidad a otros trabajadores recibían la paga más alta, 50 centavos; el lugar más bajo en la escala remunerativa lo ocupaban las mujeres a quienes pagaban por día 6 centavos”. (Ramírez Villalobos 2012, 40)

Algo que también facilitó la reactivación de la producción agrícola en la mesa central para finales de siglo y que sin duda desató un cambio en la estructura de la producción, y aunado a la facilidad del transporte por el arribo del ferrocarril, fue sin duda la combinación en el sistema de cultivos, mezclando el cultivo directo con la aparcería del maíz, desatando un variedad en la forma de la producción. Esto ocasiono la necesidad de contratación cada vez mayor de trabajadores en el ramo de aparcería, modificándose así los territorios de las haciendas, y utilizando también las tierras de menor calidad, incorporando a su fuerza de trabajo a los sectores más marginados de campesinos y aparceros, estos faltos de medios o capital, y que contaban solo con su fuerza de trabajo y ocasiones con la de su familia.

Con esto se tiene que para finales de la segunda mitad del siglo XIX el sistema de haciendas agrícolas en el Bajío logró una transformación significativa en su aumento de producción, y por lo tanto en su capacidad de empleadora de fuerza de trabajo. Ya para finales del siglo la economía de las haciendas se hallaba revitalizada en su totalidad.

En el dominio de los mercados locales y regionales

Aunque al inicio de la construcción de las primeras vías férreas por los campos del Bajío se ocasionaron muchos conflictos por las expropiaciones e indemnizaciones

y antes descritas, definitivamente se tenía el conocimiento en la mayoría de los pobladores y propietarios de las haciendas y fincas, que tarde o temprano la construcción del ferrocarril iba a traer consigo beneficios económicos y de desarrollo a todos éstos propietarios y habitantes a lo largo de la línea de ferrocarril, pero en algunos casos serían perjudicados en sus terrenos directamente tierras y economía y otros no; ya que éstos segundos poseían sus tierras a algunos kilómetros de la vía o estación del ferrocarril, beneficiándose de igual manera, sin haber ningún daño o perjuicio físico y directo, a diferencia de los propietarios de aquellas fincas por donde pasaba y atravesaba la línea férrea.

Aunque, al mismo tiempo, al estar situadas las haciendas a tan sólo unos kilómetros de distancia de su principal mercado y de las estaciones y de las vías férreas, y no haber sido tocadas ni afectadas por la instauración de la vías, éstas no aprovecharían enteramente las ventajas que el transporte en ferrocarril representaba, ya que en muchos casos, los costos de los acarreos de la mercancía y de personas eran proporcionales a las distancias; el verdadero ahorro en el transporte solo se alcanzaba en recorridos largos, pero en trayectos cortos entre las mismas haciendas, comunidades y pueblos cercanos, el transporte de productos por ferrocarril era más elevado. De tal modo que una hacienda contigua o muy cercana a los centros de consumo, economizaría de mejor manera si llevaba sus productos con sus propios medios de transporte a sus compradores, ahorrándose incluso el costo de carga y descarga que se requería con el uso del ferrocarril (Carregha, 2014, 135).

Así, al analizar el desarrollo económico de las haciendas de Bajío guanajuatense durante este trabajo, y logrando la vinculación con la instauración del Ferrocarril Central dentro en el campo mexicano en el siglo XIX, se encuentra que aunado al crecimiento poblacional que se desarrolló al unísono: *la ampliación de los mercados*. Esto también se da gracias ampliación de los caminos y medios de transporte; a la modernización e introducción de mejoras técnicas en los cultivos,

desarrollándose también un incremento y transformación de las exportaciones agrícolas, que a partir de la segunda mitad del siglo detona al campo mexicano como gran productor y captador de inversiones.

En definitiva, y aunque a nivel local no se detonaron enormes beneficios en el transporte con antes se mencionó, la integración del mercado nacional y más allá de sus fronteras gracias al ferrocarril estimulo sin duda la producción agropecuaria, y así, se hace incuestionable la ampliación de la acumulación de capital por parte de hacendados alcanzando a travesar los límites de los mercados locales y regionales en la comercialización de sus productos.

4.2.- TRANSFORMACIONES EN SU INFRAESTRUCTURA FÍSICA - SISTEMA HIDRÁULICO, SISTEMAS DE ALMACENAJE, Y REDES DE DISTRIBUCIÓN, TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN

En general, el sistema de hacienda, que para la segunda mitad del siglo XIX ya llevaba existiendo por casi 300 años primero en la Nueva España y, por más de 50 en el México independiente, siempre los propietario y hacendados se habían preocupado por perfeccionar funcionales sistemas de riego, construyó presas, canales y acueductos. Estas fincas que durante todo este tiempo se siguieron desarrollando y creciendo, también lograron dividir sus fincas en potreros con cercas de piedra y ladrillo, repartiendo así los terrenos según sus calidades y sus productos: de riego para determinados cultivos, de temporal para la siembra del maíz, frijol y trigo; de agostadero para que pastaran sus ganados, y los montes y montañas con los que contaban para la explotación de madera en el uso de sus construcciones y edificaciones. De esta manera, todo esto estaba integrado para satisfacer todas sus necesidades con el funcionamiento de todas sus áreas de acuerdo con las distintas actividades productivas que se realizaban en estas haciendas, y con el propósito de obtener el mayor beneficio económico de ellas. (Ilustración 25)



Ilustración 25: Acueducto Las Musas. Infraestructura hidráulica de la hacienda de Atotonilquillo. Manuel Doblado, Gto.

Fuente: Fotografía tomada por M.E.N.R. – Marzo 2017.

Ahora bien, con la llegada y construcción de la vía del Ferrocarril Central en muchas haciendas se alteró el sistema productivo que tenían estas, destruyendo en algunos casos las cercas y eliminando la separación entre potreros, quedando en muchas ocasiones incomunicados unos con otros, provocando que éstos potreros quedaran desaprovechados para las actividades a las cuales estaban predestinadas inicialmente y que componían todas las actividades agrícolas y ganaderas de las haciendas. Otro problema con el que se vieron afectados, fue que se dañaron los sistemas de canales de riego y entorpeciendo el paso del agua de riego, causando que parte de los terrenos se anegaran y por lógica, que el agua para los cultivos no llegara a donde se requería. Todo ello obligaba a muchos hacendados a reparar y reorientar el sistema completo de acueductos y canales para la irrigación, de potreros, significando una gran inversión de capital y unos costos considerables, mismos que en muchas ocasiones no lo tenían, provocando

así en desuso y desperdicio de tierras útiles, fértiles y productivas.⁸² (Carregha, 2014, 39)

Aunque sin duda muchas de las transformaciones que se tuvieron que realizar en las haciendas provocadas por la llegada del ferrocarril fueron beneficiosas para ellas, como el crecimiento de sus sistemas de almacenamiento, nuevos caminos y vías de transporte para sus productos, la mayoría de dichas transformaciones que se dieron en sus estructuras físicas, causaron problemas y gastos como anteriormente se mencionó. Otros problemas que se originaron por este arribo fue también que en los terrenos inmediatos a las vías, por el constante paso de las locomotoras producía incendios en las proximidades de los terrenos por donde pasaban dichas vías, que en temporadas del año de sequía y calor se encontraban saturados de pastos altos y resecos; incendios que no siempre era posible impedir por los guardas, de tal manera que los sembradíos estaban frecuentemente expuestos a los incendios ocasionados por las locomotoras.

En último, las vías no sólo invadieron terrenos de cultivo deteriorando cercas divisorias y zanjas de riego, perjudicaron también para su construcción muchas de las arboledas que había estaban en su camino, árboles de mezquites en su mayoría⁸³. Estas arboladas que en ocasiones eran grandes extensiones, eran

⁸² “El hecho de que los potreros estuvieran debidamente cercados era muy importante para el funcionamiento adecuado de las actividades productivas de las haciendas; de esta manera, se dividían y aislaban las tierras de riego dedicadas al cultivo, los terrenos de temporal dedicados al cultivo del maíz, y las tierras de agostadero dedicadas a la cría de ganado. Esta división era fundamental para la buena administración de las fincas, pues así se cuidaba que los ganados no entraran a las tierras de cultivo cuando estaban sembradas. Los potreros no se sembraban todos al mismo tiempo, sino que se hacía de forma alterna, dejando descansar unos terrenos cuando otros estaban en plena explotación. Cuando los terrenos dedicados al cultivo descansaban, se dejaba que los ganados entraran a pastar con el fin de que sus excrementos abonaran las tierras. Todo ello se organizaba y controlaba a través de las cercas que dividían los distintos potreros, los cuales debían estar adecuadamente comunicados entre sí, para lograr la mayor integración y el mayor aprovechamiento de los mismos. La vía del ferrocarril vino a establecer una comunicación entre ellos, rompiendo las cercas por donde más le convenía a la empresa ferroviaria y destruyendo la lógica de la administración productiva de las haciendas”. (Valerio, 2008, 54)

⁸³ Según Guadalupe Salazar (2011, pág. 179): “el ferrocarril también permitió el enriquecimiento de algunas haciendas, al cubrir estas la demanda de durmientes, aunque con la correspondiente deforestación de sus bosques, sin olvidar lo correspondiente al consumo de las calderas, como pasó en San Luis Potosí con las

apreciadas por los propietarios de las tierras para proteger sus tierras de labor de la erosión; así: como menciona Sergio Valerio (Valerio, 2008, 55): “una hacienda deforestada perdía su valor comercial”.

Sistemas y redes de distribución, transporte y comunicación

Al igual que en todo el país, las vías férreas facilitaron el crecimiento de la economía al ofrecer esta vía de transportación y distribución para sus productos a las haciendas, y en el Bajío en particular apoyado por la industria minera. Al mismo tiempo que este nuevo medio de transporte diseñaba la red de comunicación de todo el territorio nacional al comunicar el sur de la República con el resto del País, y el norte con los grandes mercados norteamericanos; incluyó también ramales que se desprendían de los troncales principales para llegar en ocasiones hasta a las mismas haciendas⁸⁴, buscando así obtener a bajo costo el transporte de mayores volúmenes de producción hacia los mercados nacionales e internacionales.

Aunque al principio se reconoce, que existía una total falta de planeación en el tendido ferroviario; al respecto lo refiere el secretario Limantour: “Trazos hechos por lugares difíciles con el objeto de pasar por determinadas propiedades; o viceversa: rutas escogidas por su bajo costo de construcción sin atender las necesidades de las poblaciones vecinas o los centros de producción y de consumo” (Salazar, 2011, 179).

A pesar de esto, se sabe que la revolución económica y social de la industrialización que se dio en el país para finales del siglo XIX, transformó los modelos productivos agrícolas sobre las que hasta entonces se había constituido la

haciendas de: Peutillos, Bocas y Pozo del Carmen, sumando un consumo de 34 000 m³ de madera para tender 900 km en San Luis Potosí”.

⁸⁴ Aunque en el caso de la zona de estudio, no se sabe que se existiera algún ramal que llegara hasta las puertas de la hacienda. Un caso que se conoce pero en el norte de estado de Guanajuato, es el de la Hacienda de Jaral de Berrio, en el actual municipio de Ocampo. Este ramal llegaba hasta el casco de la hacienda para mayor facilidad de sus mercancías y productos.

sociedad rural. Esta transformación se llevó a cabo de diversas maneras; ya que en unos lugares se fue adaptando a sus necesidades territorios ya existentes y definidos con anterioridad, en otros casos, se fueron constituyendo algunos contextos totalmente nuevos. Así, cada región generó un tipo diferente de organización territorial, tanto a escala local como a escala regional.

La distribución de materias primas a gran escala en la región del Bajío con el arribo del ferrocarril, modificó sin duda el paisaje rural, reorganizó las redes de caminos y atravesó nuevas vías de comunicación con mayor capacidad de movimiento de productos y de personas (Mata & Fernández, 2014, pág. 45). Se modificaron los asentamientos poblacionales, generando como consecuencia diversos núcleos de población de a los lados del recorrido de las vías. Las haciendas agrícolas alcanzaron una estructura territorial más moderna y ambiciosa, fruto de la necesidad de mejorar los tiempos de sus cosechas y transportarlo a los principales centros de producción; cercanos o alejados de donde se ubicaban. En definitiva, la mayor transformación territorial que trajo la industrialización llegó de la mano con el naciente sistema de transporte: el ferrocarril.

El ferrocarril requería que el tendido de las vías estuvieran con poca pendiente para una mayor facilidad en el ascenso de las maquinas por los campos por donde pasaría. Aunque en mucha zonas del país se hizo un gran esfuerzo para atravesar las grandes barreras geográficas que separaban los centros de producción y los mercados, y se requirió de una enorme inversión en infraestructura férrea como puentes, túneles y acondicionamiento de la topografía para su paso (Kuntz & Connolly, 1999, pág. 22). En el Bajío realmente se facilitó de sobre manera por su topografía plana y con muy poca pendiente en sus campos y valle, así el tendido del ramal Irapuato-Guadalajara del Ferrocarril Central logró extenderse sin tanta dificultad por las zonas más llanas. Con esto, los recorridos a base de la tracción animal se vieron superados sin duda en capacidad y economía por este sistema de transporte más eficaz.

No por esto quiera decir que no se requirió de cierta infraestructura extra, como puentes, pasos de agua por la zona que atravesó esta línea, ya que, para que este sistema de haciendas prosperara durante tantos años, se requería de un abasto de agua y de caminos ya trazados con anterioridad. Este sistema de irrigación principalmente se abastecía por el Rio Lerma y sus ramificaciones que pasaban por las haciendas; modificando el paisaje rural de toda la zona. (Ilustración 26)



**Ilustración 26: Puente 5 claros, paso superior, traves compuesto, lamina remachada, 1 en cada lado, sobre machones y estribos de mampostería, en el rio Turbio.
Fuente: Comisión de Avalúos e inventarios, CNPPCF**

Si la organización de caminos y transporte había logrado tener solucionadas sus necesidades durante tantos años, ahora los nuevos requerimientos en el reordenado de las actividades agrícolas y productivas del campo serían diferentes, y todo esto por el arribo del ferrocarril y sobre por los territorios donde atravesaba, así las líneas de ferrocarril iban a trazar nuevas rutas y a reorganizar la geometría que se dibujaba nueva sobre el relieve rural en la zona.

Así, a lo largo de los distintos complejos hacendarios en el Bajío se introdujo una reorganización territorial y de comunicación que, sobre la base de la traza de

caminos virreinal y de los paisajes rurales, se regía ahora una nueva reconfiguración al servicio de las nuevas necesidades y de transporte y cultivo en la región.

Por lo tanto, el nuevo paisaje del progreso iba a construirse con base en la apreciación de esta nueva organización funcional que estaba inspirado en la nueva idea de progreso e innovación, establecido y transformador.

4.3.- LA RECONFIGURACIÓN DEL ENTORNO RURAL Y LA FORMACIÓN DE NUEVOS ESPACIOS URBANOS

La estructura espacial en la zona rural del Bajío guanajuatense posee un paisaje de perfil predominantemente agrícola industrial, cuyo origen data del siglo XVI. Las etapas dentro de su historia que se puede identificar en la organización espacial del paisaje rural en esta zona, se hallan estrechamente relacionadas con las etapas principales de la minería y la agricultura en la región, que dejaron su huella en el territorio.

Como ya se mencionó anteriormente en este documento, hacia el siglo XVI estas fértiles tierras pertenecían a las poblaciones indígenas de los Chichimecas Guamares. Posteriormente, y con la llegada de los primeros españoles se implantó en el territorio construcciones para la defensa y subsistencia de estos primeros extranjeros, así como para la evangelización de estas etnias. Estos pobladores que a través de un colosal trabajo lograron hacer de estas tierras una zona altamente productiva a lo largo de más de 300 años con la construcción de presas, cajas de agua y logrando así el riego por acequias y canales de estas tierras, fueron conformando un paisaje agrícola protoindustrial a campo abierto; no sufriendo modificaciones hasta el siglo XIX con los nuevos métodos de industrialización y con el arribo del ferrocarril. (Miño, 1993, 57)

Se podría decir con esto, que la transformación económica y social que se detona por la industrialización durante la segunda mitad del siglo XIX, reconfiguró

los modelos territoriales sobre las que hasta entonces llevaba organizada la sociedad, tanto en el ámbito rural como urbano; y que la estructura en la que se organizó el paisaje en todo el país por ésta industrialización, sembró los principios sobre las que se conformaría una reconversión y adaptación de ese paisaje y a las exigencias propias económicas, productivas, técnicas y sociales del territorio y, que en gran parte de las zonas rurales del Bajío se observa en la actualidad.

En relación a estos cambios en el paisaje ocasionados por el ferrocarril María Linarejos (2007) comenta al respecto:

“Estos procesos de transformación de los espacios de la industrialización y con ellos de sus paisajes obligan a considerar el interés de los rasgos y los elementos que se mantienen aún de aquellos conjuntos iniciales, es decir, sus claves de lectura. Las infraestructuras de todas las épocas, cuando son consideradas en términos de su relación con el contexto territorial en el que se sitúan, se convierten en unas ricas claves semánticas para la interpretación histórica del paisaje. La funcionalidad y el servicio de estos elementos territoriales delatan indirectamente las estructuras básicas de aquella organización territorial del pasado, hoy parcialmente desaparecida o simplemente desvirtuada por las nuevas condiciones” (Linajeros & Echániz, 2007, 126).

Con base en esto, la imagen formal en el paisaje rural actual en esta zona que se produjo con la industrialización de fines de siglo XIX y las primeras décadas del XX, se dibujó de manera general por diversos detonante, siendo el primero y más determinante sin duda el ferrocarril, mismo que ocasionó cambios y transformaciones en los sistemas hidráulicos, en la infraestructura interna de las haciendas y de caminos de la región. Parte de la justificación de estas transformaciones era dada a que la infraestructura férrea instaurada en el campo mexicano poseía unas tipologías únicas, ya que se basaba en la conformación de una infraestructura lineal y cómo ésta se debió integrar a acondicionar a los medios que cruzaba.

Sin duda la producción agrícola ya poseía un paisaje propio, sin embargo el ferrocarril proporcionó una lectura renovada de los territorios que atravesó. Los

elementos necesarios para la instauración de toda su infraestructura como estaciones, terraplenes, puentes y rieles fueron piezas clave que revelan la importancia de la relación de los recorridos del ferrocarril con los territorios y topografías que recorría, siendo así que las primeras infraestructuras férreas, sirvieron a la lectura y significado de las nuevas transformaciones dentro del paisaje rural, así:

“Las claves de interpretación no se limitan, por tanto, a la presencia de objetos, artefactos o instalaciones, sino que también abarcan otras referencias y rasgos espaciales que puedan servir en este sentido. La evolución de esos paisajes y cómo la industrialización participó en un determinado período pueden y deben ser interpretados adecuadamente recurriendo a la lectura del sitio”. (Linajeros & Echániz, 2007, 127)

Por lo tanto, el paisaje rural del Bajío guanajuatense adquirió una reorganización aparentemente inspirada por un pensamiento de progreso e innovación, emprendedor y transformador, propio de las ideas de la modernidad al servicio de la producción agrícola y el transporte. Así, las líneas de ferrocarril, instauraron rutas sobre el relieve, transmitiendo testimonios materiales e inmateriales; sociales y culturales, que caracterizarían a partir de ese momento el paisaje rural y productivo.

Natural, ambiental

En general las exportaciones agrícolas de las haciendas se encontraban en permanente expansión desde mediados del siglo XIX, pero particularmente hacia finales del siglo y por todo el país. Esto se da en parte por el enorme interés en el aprovechamiento y explotación de los recursos naturales de los gobiernos liberales, encontrando su clímax durante el gobierno de Porfirio Díaz, quien estimuló las inversiones e intercambio comercial con el extranjero; en particular con el vecino del norte. Con respecto a este problema Estela Ramírez (2012) comenta:

“la explotación de madera se convirtió en un negocio altamente lucrativo por la poca inversión que requería y las condiciones de explotación de los monteros que derribaban los árboles. Asimismo era frecuente la venta de

indígenas a los contratistas de las monterías. Se formó un grupo de empresarios, mayoritariamente extranjeros - ingleses y norteamericanos principalmente- dedicados a la explotación inmisericorde de los montes y bosques” (Ramírez Villalobos 2012, 38).

Independientemente del intercambio comercial de los recursos naturales con otros países, esta explotación de los recursos se dio en gran parte por la necesidad de conseguir la materia prima para la construcción de las vías férreas, como durmientes y de los demás elementos infraestructurales que se requería para el tendido de las mismas. Finalmente, a esta discriminada explotación se aunó que en muchos casos las vías, aparte de atravesar los terrenos de cultivo; de destruyó cercas y acequias para el riego, también afecto arboladas y zonas frondosas que había encontrado a su paso de muchas haciendas, en su mayor parte mezquites. Los hacendados identificaban claramente que los bosques y zonas arboladas dentro de sus propiedades servían para dar leña y madera para su uso diario y productivo, pero desde luego también para resguardar sus tierras de cultivo de la erosión; por lo tanto los bosques eran valiosamente apreciados por estos hacendados aumentando el valor de su propiedad; en definitiva, una hacienda deforestada hacia que su valor en el mercado disminuyera rápidamente.⁸⁵

Tipo morfológica, arquitectónica, de técnicas y material constructivos

Definitivamente la arquitectura es un testigo de la historia, al analizar su tipomorfología, sus diferentes técnicas constructivas y el uso de sus materiales contribuye a la identificación de las diferentes etapas y estilos que predominaron en una región a lo largo de su existencia. Así, de los elementos arquitectónicos que predominan en el ámbito rural del bajío, en especial en las haciendas, expresan

⁸⁵ Dentro de ejemplo de la hacienda de Buena Vista analizada anteriormente dentro de éste capítulo, Valerio Ulloa (2008, pág. 55) comenta que: “El ingeniero Ambrosio Ulloa calculó que por lo menos 2,000 árboles se habían destruido en una franja de 10 kilómetros, siendo aprovechados por la empresa ferroviaria como leña y como material de construcción, 37 lo cual es un dato importante a considerar en un análisis de historia ambiental sobre el impacto de los ferrocarriles al medio ambiente”.

diferentes épocas y permiten mayor claridad en la lectura del carácter-significado del paisaje (Manzini, 2015, 238). De estos ejemplos se destacan las casas de los hacendados, las grandes trojes, estaciones de ferrocarril y a la infraestructura férrea como puente y demás edificaciones necesarias para el funcionamiento de estos. Al analizar estas edificaciones, se destaca que en la mayoría de sus elementos para la segunda mitad del siglo XIX, poseían un fuerte predominio de diferentes estilos arquitectónicos; tanto locales como los importados del exterior, así como en el uso de los materiales; siendo esto testimonio de la influencia extranjera que se fomentó desde el gobierno, mezclándose con fuertes raíces sociales, políticas y económicas locales.

En muchos de los ejemplos de estas construcciones de fines del siglo XIX y hasta la primera década del XX, poseen una fuerte carga simbólica, que a diferencia de las construcciones rurales anteriores a esta época, su riqueza decorativa intentaba demostrar el posicionamiento económico y social de sus propietarios, en especial de los extranjeros⁸⁶. En relación a esto, Lorena Manzini (2015) expone:

“Esto se debe a que, a través de la materialidad de sus propiedades, se legitimaba su arraigo y progreso económico en un lugar y una sociedad adoptada en la que decidieron forjar sus raíces en busca de un futuro mejor al que tenían en su tierra natal. Era frecuente encontrar que la vivienda poseyera un estilo con mayor riqueza decorativa que las bodegas. La razón de ello radica en que las bodegas eran las construcciones dedicadas a la elaboración y producción industrial, donde se le otorgaba más importancia a la función, a los avances tecnológicos y mecánicos, como representación del progreso económico e inserción internacional, a través del gigantismo y la maquinización. En cambio, las viviendas, tanto su estilo como en la tecnología aplicada a la construcción y los servicios, se encontraban más directamente relacionadas con el prestigio social y cultural de la familia, aunque el

⁸⁶ Este fenómeno se da con mucha fuerza durante la segunda mitad del siglo XIX por la llegada de una gran cantidad de extranjeros -tanto norteamericanos como europeos- esto gracias al apoyo y fomento por parte del gobierno porfirista de abrir las puertas a toda influencia que llegara del exterior. Por lo que las edificaciones rurales que se desarrollaron o crecieron durante esta época fueron no solo dedicadas a la producción agrícola, sino también al disfrute de familias poderosas en el campo, mezclando las actividades productivas y de trabajo con las recreativas. Esto en contraste con las antiguas haciendas que se desarrollaron durante el Virreinato y durante la primera mitad del siglo XIX, que en general las construcciones y edificaciones que predominaban en el territorio rural en el Bajío dentro de las haciendas se utilizaban en su mayoría únicamente para actividades productivas y de abasto (Carregha, 2001)

establecimiento en su totalidad representa el poderío económico y posicionamiento social de sus propietarios” (Manzini, 2015, 239).

Complementado lo dicho por Manzini, se tiene que para la segunda mitad de siglo en un gran número de las haciendas agrícola, se emplearon los estilos que predominaban en las zonas urbanas e importados del extranjero y, que corresponden generalmente a edificaciones con influencia de las corrientes arquitectónicas como el Neoclásico o el Ecléctico, así como a las técnicas y materiales constructivos utilizados en estas mismas corrientes. También se modificaron los espacios y elementos de las edificaciones originales e incorporaron nuevas construcciones, tanto de los dedicados a la vivienda, como los destinados al almacenaje y producción como las trojes (Ilustración 27).



**Ilustración 27: Antigua troje de la Ex hacienda de Tupátaro. Manuel Doblado, Gto.
Fuente: Fotografía tomada por M.E.N.R. – Marzo 2017.**

Con lo que respecta a las Estaciones de Ferrocarril Luz Carregha (2001) explica que:

“se construyeron en México durante el Porfiriato dentro de un estilo arquitectónico determinado, ya que su edificación obedeció más a un modelo funcional utilitario que a un ejercicio artístico. Por la época en que fueron construidas, se ha asociado a la arquitectura ferroviaria mexicana con el llamado movimiento ecléctico, que tuvo su mayor auge en la arquitectura civil de los últimos años del siglo XIX. Como debió haber sucedido en otras partes del territorio nacional, en las ciudades que se localizan en el centro del país, la arquitectura ferroviaria influyó de manera importante en las características constructivas de otros edificios civiles, especialmente en los conjuntos fabriles y en los multifuncionales, dentro de estos últimos, se incluye a la vivienda obrera” (Carregha, 2001)

Entonces se tiene que a partir de 1870 y hasta 1910, los materiales que predominaban en la construcción de las ampliaciones y nuevas edificaciones en el Bajío rural, básicamente eran en primera instancia, lo ya utilizados y conocidos desde el Virreinato como: tierra cruda, tierra cocida, piedra, madera; pero sin duda el material que logró un cambio dentro de los procesos constructivos de la época llegaría del extranjero de la mano con las nuevas tecnologías para la producción y el transporte, y ese material era el hierro.

Con la introducción del hierro en las construcciones, se logró sin duda, la posibilidad de diseñar y construir edificaciones más modernas y que se lograra el seguir impulsando el cobijo de métodos constructivos y estilos importados del exterior.

Para esto, se tiene que las técnicas constructivas y materiales más utilizadas en este periodo fueron:

- I. Para la construcción de muros predominaron los muros con mampuestos de adobes con juntas de barro, muros de piedra, de ladrillo con juntas de mortero y de ladrillo, todos estos apoyados en cimientos de mampostería de piedra. También podían ser alternados o mixtos combinando distintas técnicas constructivas, como muros de adobe sobre un zócalo de piedra o ladrillo, o

- muros de ladrillo con zócalos de piedra. Para los muros de adobe en ocasiones se utilizaba en los vanos enmarcamientos con ladrillo o cantera.
- II. Para el caso de las techumbres, en general predominaba el uso de techos livianos a base de vigas de madera de pino o mezquite, sobre las que se colocaba un entortado hecho a base de barro, cal y algún tipo aislante de origen orgánico. Con la llegada del hierro, se lograron cambiar las vigas de madera por vigas de metal (Manzini, 2015, 239).

Sin duda, con la industrialización y arribo del ferrocarril a los campos del Bajío, los hacendados que estaban más preocupados por satisfacer sus necesidades de eficacia y crecer su producción, se preocuparon más por lo funcional, sin importarles en su mayoría la estética, sin embargo estas soluciones funcionales repercutían en el paisaje arquitectónico rural.

Sin embargo, para María Linajeros (2007):

“Estas realizaciones de la industrialización no estuvieron exentas de contenidos de intención formal, que se traducen en la génesis de un cierto carácter estético y paisajístico.

Arriesgándose a una simplificación excesiva, se puede decir que el elemento clave de su estética es la pieza de hierro fundido que compone las grandes estructuras funcionales de la industria, el transporte o la minería.

También lo son, aunque en menor medida, los elementos de ladrillo industrial, los pavimentos adoquinados y empedrados y otras piezas constructivas. El uso de estos elementos estandarizados, como unidades estructurales básicas, construye un notorio carácter estético compuesto y muy articulado.

Como en otras de sus aportaciones, también en esto la industrialización anticipa y sienta las bases de las premisas actuales de nuestros paisajes contemporáneos que tanto deben a la utilización recurrente de soluciones y materiales estandarizados.

La idea de modernidad y renovación, sentida entonces y contemporánea de aquellos procesos de cambio, hace que la estética industrial se deje influenciar por las tendencias de las nuevas corrientes artísticas. Las grandes piezas de la industrialización reflejan la influencia de los estilos revolucionarios que

buscaban un nuevo orden, como el modernismo y los «neos» (Linajeros & Echániz, 2007, 130).

Así se tiene que el choque del contraste entre las formas funcionales y dedicadas a la producción agrícola, con las necesidades de estética de la nueva sociedad rural en el Bajío, se da también en la relación de los procesos productivos con sus ambientes naturales.

La formación de nuevos espacios urbanos

Sin duda, las líneas ferroviarias que se desplegaron por todo el territorio nacional para la segunda mitad del siglo XIX, transformaron las formas de comunicación y transporte conocidas. El desarrollo ferroviario transfiguró el espacio habitado por los pobladores de todas las regiones, logrando acercar a grandes grupos personas antes alejadas, y facilitando el traslado por largas extensiones de todo el territorio mexicano, creando así distintos formas de relación entre las diversas poblaciones y comunidades.

Según Luz Carregha (2001) el ferrocarril también contribuyó en el nacimiento de nuevos asentamientos humanos alrededor de ellas y, en el crecimiento de ciudades ya establecidas que donde *“poco a poco, el silbato de la locomotora adquirió un lugar importante en la medición del tiempo de numerosas poblaciones, y las estaciones ferroviarias se convirtieron en el centro de reunión de los habitantes de diversos lugares y ocuparon un lugar relevante en el trazo de pueblos y ciudades”* (Carregha, 2001).

Por lo tanto, se tiene que en diversas poblaciones rurales del país, las compañías ferrocarrileras instalaron estaciones, volviéndose este el inmueble de mayor jerarquía, independiente de la de carga, o si era para el transporte de pasajeros o de mercancías, o ambos. Las terminales ferroviarias se convirtieron en

numerosas ocasiones en las puertas de entrada a estas poblaciones, por lo que se convirtieron en la imagen y símbolo de la misma. (Ilustración 28)



Ilustración 28: Estación La Piedad. Se muestra el desarrollo comercial en torno a la estación.

Fuente: Fotografía tomada por M.E.N.R. – Marzo 2017.

Aunque el trazo urbano original de las principales ciudades del centro de México se desarrolló también en las pequeñas e incipientes poblaciones rurales, trazo que respondió a los modelos españoles de los siglos XVI y XVII, la llegada del ferrocarril y la instalación de la nueva infraestructura ferroviaria, determinó el trazo de nuevas áreas habitacionales instauradas ahora en torno a las estaciones de ferrocarril.

El paisaje que el ferrocarril forjó sobre las zonas rurales del Bajío fue de definitiva fecundidad y modernidad que representaba la eficacia del aprovechamiento en el transporte y en la productividad y de transporte masivo.

Éstos fueron las pautas que regirían la transformación espontánea del paisaje, demandados por las actividades propias de la creciente modernidad rural.

La modernización en el transporte venida de la mano con el progreso industrial de las haciendas; así como los cambios sociales, económicos y territoriales introducidos por esos fenómenos repercutieron en un reconocimiento que anteriormente se había hecho del paisaje rural; por lo que:

“Las dimensiones sociales del cambio y la necesidad de una respuesta a las nuevas formas de vida colectiva, asociadas a la industria y modernidad, se tradujeron en la creación de un poblamiento de asociado a los nuevos paisajes productivos. Así fueron surgiendo poblados, conjuntos de viviendas para los obreros fabriles, poblados ferroviarios asociados a la construcción y mantenimiento del ferrocarril⁸⁷. Estos conjuntos se situaron junto a las estaciones y a las grandes instalaciones industriales y, como ellas, contagiaron el espacio rural de un cierto espíritu de modernidad” (Linajeros & Echániz, 2007, 124).

Por lo tanto, los nuevos poblados rurales nacidos por la instauración del ferrocarril serían elementos clave para interpretar la visión que el progreso industrial tuvo del medio rural y de su diferente manera de posesión por los nuevos pobladores, así como una nueva interpretación al paisaje, planteando condiciones diferentes de la percepción del entorno.

Pero en definitiva, estas transformaciones y reconfiguraciones llegaron de la mano con un pensamiento de idealización por la modernidad y los beneficios que el ferrocarril trajo, comprendiendo que paisaje tradicional iba dejando de existir debido a estas modificaciones. Así, la modernización de la vida rural aceptaba la necesidad de los contrastantes y nuevos paisajes invadidos por el progreso, reconocidos como zonas de deterioro en algunos casos ya mencionados anteriormente, pero al mismo tiempo justificado por los beneficios, eficacia y desarrollo económico que comprendía su llegada.

⁸⁷ Mientras en la ciudad el higienismo urbanista construía una manera de entender las nuevas condiciones del paisaje urbano, los grandes conjuntos industriales y mineros ordenaban funcionalmente la vida colectiva de sus trabajadores (Linajeros & Echániz, 2007, 124).

Lo importante del arribo del Ferrocarril Central al Bajío guanajuatense por tanto, no es solo sus elementos físicos, innegablemente trascendentes en la transformación del paisaje en la región, sino también los pensamientos en el imaginario que aportó este fenómeno.

Con base a lo anterior, se puede afirmar que en lo expresivo del paisaje rural del Bajío guanajuatense se fusionan testimonios tanto tangibles como Intangibles y, que han trascendido en el ambiente natural, como en el industrial y productivo para combinarse también con los aspectos sociales y culturales que han predominado durante siglos, cuyos pensamientos, tradiciones, recuerdos e imaginarios corresponden a las diferentes etapas de la vida agrícola local.

Estas tradiciones e imaginarios, apreciados como bienes culturales de la sociedad, se encuentran integrados en el paisaje rural depositario de una organización territorial iniciada, como ya se mencionó, en el progreso de industrialización y modernización de fines del siglo XIX y durante las primeras décadas del XX. Sobre estas bases se apuntaló el desarrollo agrícola de la región, encausando así a una reconfiguración y adaptación hacia las nuevas exigencias productivas y sociales que hasta la fecha permanecen y, que conformó un paisaje rural de significativo valor patrimonial e histórico en el que se manifiesta la identidad cultural del lugar (Manzini, 2015, 242) .

Para María Linajeros (2007, 131), como en otros paisajes, “los valores patrimoniales de los paisajes de la modernización descansan sobre la capacidad de interpretación y lectura de las condiciones actuales”. Por lo tanto, el papel de los elementos e instalaciones que se incorporaron dentro del espacio rural, en particular la infraestructura férrea, es trascendental, y no solo como entes físicos del progreso en la época, sino por las imágenes que manifiestan al ser apreciados en correlación con su entorno, y su paisaje. Es decir, por el modo en que se integran dentro de la estructura rural y territorial generada por la modernización, cómo espacios

dedicados a la producción, de transporte, conectividad y de habitación, permitan estudiar la relación de la modernización, en este caso con el arribo del Ferrocarril Central, con el entono que lo alberga y sus consecuencias de transformación y reconfiguración.

Por todo esto, las permanencias son los diversos conjuntos de objetos, naturalezas, fisonomías, vínculos y presencias que en cada circunstancia logran deducir la reconfiguración territorial; en esta región gracias a la industrialización y modernización en el transporte, así como en sus procesos productivos, por lo tanto, su paisaje.



Detalle de arcada en la Ex hacienda de Atotonilquillo en ManuelDoblado, Guanajuato.

CONCLUSIONES



CONCLUSIONES

En general, la introducción de los ferrocarriles en México se ha visto como un factor del desarrollo económico, de integración de los mercados y considerado como una palanca del progreso social. Al analizar el desarrollo que se logró por la instauración de los ferrocarriles como un elemento importante para el crecimiento económico durante el Porfiriato, John H. Coatsworth (1984) comenta que: “se logró un ahorro considerable en los costos del transporte de mercancías y de personas que sirvieron en gran medida para la integración económica de las distintas regiones del país” (Coatsworth 1984).

Otros autores como Sandra Kuntz (1994) en cambio, formula que en el caso particular de la construcción del Ferrocarril Central: “no constituyó un detonante para la creación de encadenamientos productivos en el interior del país, debido a que la economía mexicana no poseía la elasticidad ni los recursos suficientes como para responder rápidamente al estímulo representado por la expansión de la red ferroviaria”.

Con base a lo anterior y según lo arrojado con esta investigación, se tiene que los mayores beneficios producidos por el Ferrocarril fueron de manera directa para las compañías constructoras. Los beneficios indirectos en cambio propiciados por el florecimiento de las redes ferroviarias fueron más reducidos, inclusive la soñada integración del mercado interno entre localidades en el país no se alcanzó rápidamente, pero sí logrando una integración mayor de los mercados regionales e internacionales. Aunque estos beneficios llegaron a dar frutos en general, el anhelo de lograr la comunicación ferroviaria a cada lugar del territorio, se vio cercenada por el movimiento revolucionario provocando así, un estancamiento en el desarrollo y tendido de vías de la industria ferrocarrilera.

El régimen de Porfirio Díaz dedicado al progreso de México, junto con las élites intelectuales y empresariales que compartieron con su gobierno estos pensamientos iniciados durante la segunda mitad del siglo XIX; defendían la idea de que el desarrollo de un país acontecía por una sola vía: la modernización.

Este pensamiento iniciado en Europa y los Estados Unidos eran promulgados a través del desarrollo tecnológico, de la autoridad militar y del incremento de la producción y la expansión de los mercados, así como de la mejora del bienestar social y de la defensa de los derechos civiles y políticos a una mayor parte de la población.

En definitiva, sí hubo una reducción clara en los costos del transporte en comparación a los existentes antes del arribo del ferrocarril a México, y es cierto también que a partir de la llegada de este, las distancias se acortaron y la comercialización de productos aumentó a nivel regional.

Aunque tanto, los beneficios como las complicaciones que se generaron con el llegada del Ferrocarril Central en la región, hay que conocer e identificar en qué medida, las relaciones de producción en el campo mexicano durante el siglo XIX se integraban y articulaban, y si tenía la capacidad de respuesta ante la expansión de la demanda que representaba la introducción del ferrocarril a la región.

Es por esto que el análisis del sistema de haciendas en el Bajío ha dado una idea más certera de lo que fue el desarrollo rural en la región a finales del siglo XIX, donde la mayoría de las haciendas se modernizaron y desarrollaron pensando en un crecimiento productivo orientado al mercado regional.

Es importante también considerar de qué manera incidió la introducción del ferrocarril en los costos causados a los propietarios de las haciendas y productores rurales. Se especula que el ferrocarril sólo trajo beneficios a la región, pero el proceso de expropiación y acaparamiento de tierras por parte de la compañía del

Ferrocarril Central fue significativa y ocasiones en detrimento de los propietarios rurales, además de los estragos en sus cultivos, cercas, edificaciones que acarreó el paso de la vía del ferrocarril a las haciendas.

Otra de las particularidades del impacto que los ferrocarriles provocaron, es que ocasionó una reconfiguración en las distancias y se produjo con esto una relocalización de las poblaciones atravesadas por su paso. Por lo tanto, las vías del ferrocarril favorecieron a una reorganización general del espacio rural, otorgando mejorías a las zonas beneficiadas por el ferrocarril con respecto a las que carecían de ella.

El trazado de las líneas influyó de manera determinante en el tipo de servicio que los ferrocarriles pudieron prestar a la economía. En este sentido, es preciso diferenciar estos servicios entre las pequeñas vías de alcance local o regional y, las grandes líneas troncales que posibilitaban flujos de larga distancia por todo el país.

Con base a lo anterior, las primeras desempeñaron un papel fundamental en la distribución regional de la producción agrícola y en el abastecimiento de los mercados locales. Así, las mercancías transportadas por sus vías reflejaban la capacidad de su aparato productivo local y el potencial que alcanzaban sus economías como, las necesidades generadas localmente y la capacidad para satisfacerlas.

A manera de conclusión sobre las transformaciones provocadas por la instauración del ferrocarril en la región se tiene que, la función de las grandes líneas férreas fue mucho más variada y compleja; reforzando la vinculación de pequeñas regiones en torno a espacios de concentración productiva y comercial. Las estaciones ubicadas en las proximidades de haciendas y ranchos abastecían a las ciudades de sus productos agrícolas y obtenían de ellas diversos tipos de

manufacturas necesarias para el consumo y la producción. Por otro lado, contribuyeron a crear y consolidar trayectos comerciales más amplios derivados de la distinta especialización productiva de cada región. Así, los productos agrícolas elaborados por las haciendas en el Bajío, gracias al ferrocarril abastecieron con mayor facilidad a los mercados regionales.

Con lo que respecta al paisaje rural, y con base al análisis ya realizado sobre este, se pueden considerar que son todos aquellos territorios que, a lo largo del tiempo se han conformado como resultado del desarrollo de diferentes actividades productivas en el campo, como agrícolas y pecuarias o en relación con ellas, conservando diversos elementos y rasgos definidos.

Así, el desarrollo social, económico y cultural de las regiones rurales evidencia en sus paisajes su modelo de organización espacial y productiva, y desde luego, su correlación con los componentes de su entorno y su naturaleza.

En el caso de los paisajes que resultaron de la modernización ferroviaria en el Bajío, las reconfiguraciones se acentúan por las especiales condiciones en que estaban distribuidas anteriormente los caminos y vías de comunicación, así como su infraestructura.

Ya en el ámbito del patrimonio industrial se acentúan los rasgos que se dieron por esta modernización, tales como los propios elementos, construcciones e instalaciones ferroviarias, y que definieron al territorio con una identidad propia, determinada por las nuevas tipologías y, por la nueva relación que se da entre el ser humano y el ámbito rural.

Finalmente, se concluye sobre cómo se puede asumir el paisaje rural como un recurso más del patrimonio cultural y, en cómo, a partir de un fenómeno como la instauración del Ferrocarril Central Mexicano, se puede plantear como un nuevo

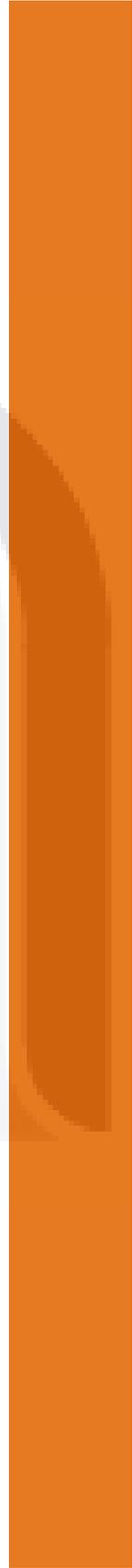
método de investigación, conociendo las contribuciones que nos aporta la lectura de estos paisajes en la región.







ANEXOS





ANEXOS

ANEXO A

Muestra de cedula de observación utilizada para la registrar la información recabada en campo.

OBJETO DE ESTUDIO: TIPO DE VARIABLE: INFRAESTRUCTURA FÍSICA Y ESPACIAL		CEDULA DE OBSERVACIÓN		FICHA NUMERO: 0015/2017 FECHA: 14 de marzo – 2017	
		UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE AGUASCALIENTES DOCTORADO EN CIENCIAS DE LOS ÁMBITOS ANTRÓPICOS TEMA: RECONFIGURACIONES EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA DE HACIENDAS AGRÍCOLAS EN EL BAJÍO GUANAJUATENSE DE 1880-1910.		 	
ESTADO O REGIÓN GUANAJUATO		ZONA DELIMITADA LOCALIZACIÓN MUNICIPIO: MANUEL DOBLADO LOCALIDAD: ATOTONILQUILLO DELIMITACIÓN: CARRETERA ATOTONILQUILLO – MANUEL DOBLADO OTRAS REFERENCIAS: K.M. 8		INMUEBLE/ELEMENTO IDENTIFICACIÓN NOMBRE DEL CONJUNTO: EX HACIENDA DE ATOTONILQUILLO NOMBRE DEL INMUEBLE/ELEMENTO: CASCO DE LA HACIENDA ÉPOCA DE CONSTRUCCIÓN: SIGLO XIX ESTILO ARQUITECTÓNICO: INDEFINIDO OTRAS REFERENCIAS:	
INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAJE - TROJES UBICACIÓN: LATERAL DERECHO DE LA CASA GRANDE DIMENSIONES: 12.00 X 24.00 TIPO DE PLANTA: RECTANGULAR TIPO DE ESTRUCTURA: MUROS DE CARGA MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN: MURO DE MAMPOSTERÍA Y DE ADOBES OBSERVACIONES:		TIPO DE INFRAESTRUCTURA: INFRAESTRUCTURA HIDRÁULICA		INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTE UBICACIÓN: DIMENSIONES: TIPO DE FORMA: TIPO DE ESTRUCTURA: MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN: OBSERVACIONES:	
FUENTES DE REFERENCIA HISTÓRICA: ORALES: DE LOS PROPIETARIOS ACTUALES DOCUMENTALES: FOTOGRAFÍAS ANTIGUAS INSCRIPCIONES:		REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS RIONDA-ARREGUIN, ISAURO. HACIENDAS DE GUANAJUATO.		INFORMACIÓN FOTOGRÁFICA ADICIONAL: INFORMACIÓN FOTOGRÁFICA ADICIONAL:	
		REALIZADO POR: MENR		FECHA DE ELABORACIÓN: 14-MARZO-17	

ANEXO B

La primera vez que surgió el término bien cultural fue en 1954, y fue dentro de la convención de la UNESCO “*Convención para la Protección de los Bienes Culturales en Caso de Conflicto Armado y su Reglamento*”⁸⁸. Para los fines de la presente Convención, se considerarán bienes culturales, cualquiera que sea su origen y propietario:

- A. “los bienes, muebles o inmuebles, que tengan una gran importancia para el patrimonio cultural de los pueblos, tales como los monumentos de arquitectura, de arte o de historia, religiosos o seculares, los campos arqueológicos, los grupos de construcciones que por su conjunto ofrezcan un gran interés histórico o artístico, las obras de arte, manuscritos, libros y otros objetos de interés histórico, artístico o arqueológico, así como las colecciones científicas y las colecciones importantes de libros, de archivos o de reproducciones de los bienes antes definidos;
- B. los edificios cuyo destino principal y efectivo sea conservar o exponer los bienes culturales muebles definidos en el apartado a), tales como los museos, las grandes bibliotecas, los depósitos de archivos, así como los refugios destinados a proteger en caso de conflicto armado los bienes culturales muebles definidos en el apartado A);
- C. los centros que comprendan un número considerable de bienes culturales definidos en los apartados a) y b), que se denominarán "centros monumentales" (UNESCO 1954).

Posteriormente, en 1968 la expresión “bienes culturales” comenzó a abarcar, no sólo los lugares y monumentos de carácter arquitectónico, arqueológico o histórico reconocidos y registrados como tales, sino también a los vestigios del pasado no reconocidos ni registrados, así como los lugares y monumentos recientes –hasta esa fecha- de importancia artística o histórica (UNESCO 1968, 148).

Ya para 1976 es que la UNESCO anexó a su acervo de “Bienes Culturales” a los lugares naturales valorados también por la poblaciones, definiendo así como a: “los bienes que son expresión y testimonio de la creación humana o de la evolución de la naturaleza y que tengan, o puedan tener, a juicio de los órganos competentes de cada Estado, un valor y un interés histórico, artístico, científico o técnico y que pertenezcan entre otras, a las categorías siguientes:

- A. Especímenes de zoología, botánica y geología,
- B. Objetos de interés arqueológico,
- C. Objetos y documentación de etnología,
- D. Objetos de las artes plásticas y decorativas, así como de las artes aplicadas,

⁸⁸ Convención publicada en México en el Diario Oficial de la Federación el viernes 3 de agosto de 1956. Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República. ADOLFO RUIZ CORTINES, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed: Que el día 14 de mayo de mil novecientos cincuenta y cuatro, en la ciudad de La Haya, Holanda, se adoptó, por medio de Plenipotenciarios debidamente autorizados al efecto, una Convención cuyo texto en español y cuya forma son los siguientes: “Convención para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado y Reglamento para la aplicación de la Convención 1954”, La Haya, 14 de Mayo 1954.

E. Obras literarias, musicales, fotográficas y cinematográficas

F. Archivos y documentos” (UNESCO 1976, 138).

Con esto se entiende que los bienes culturales abarcan una amplia esfera que va más allá de solo lo arquitectónico, arqueológico o monumental, sino que incluyen también elementos de la industria, urbanos, de la literatura, de la historia, del arte y de la ciencia, así como de la naturaleza; y que según la UNESCO en su Convención sobre las Medidas que Deben Adoptarse para Prohibir e Impedir la Importación, la Exportación y la Transferencia de Propiedad Ilícitas de Bienes Culturales desarrollada en París en 1970, se expuso que se pueden categorizar de la siguiente manera:

- I. “Las colecciones y ejemplares raros de zoología, botánica, mineralogía, anatomía, y los objetos de interés paleontológico;
- II. Los bienes relacionados con la historia, con inclusión de la historia de las ciencias y de las técnicas, la militar y social, así como con la vida de los dirigentes, pensadores, sabios y artistas nacionales, y con los acontecimientos de importancia nacional;
- III. El producto de las excavaciones o de los descubrimientos arqueológicos;
- IV. Los elementos procedentes de la desmembración de monumentos artísticos o históricos y de lugares de interés arqueológico;
- V. Antigüedades que tengan más de 100 años, tales como inscripciones, monedas y sellos grabados;
- VI. El material etnológico;
- VII. Los bienes de interés artístico tales como:
 - a. cuadros, pinturas y dibujos hechos enteramente a mano sobre cualquier soporte y en cualquier material;
 - b. producciones originales de arte estatuario y de escultura en cualquier material;
 - c. grabados, estampas y litografías originales;
 - d. conjuntos y montajes artísticos originales en cualquier materia;
- VIII. Manuscritos raros e incunables, libros, documentos y publicaciones antiguos de interés especial (histórico, artístico, científico, literario, etc.) sueltos o en colecciones;
- IX. Sellos de correo, sellos fiscales y análogos, sueltos o en colecciones;
- X. Archivos, incluidos los fonográficos, fotográficos y cinematográficos;
- XI. Objetos de mobiliario que tengan más de 100 años e instrumentos de música antiguos” (UNESCO 14 de noviembre de 1970).

ANEXO C

Esta recomendación considerará patrimonio cultural a:

- Los monumentos: obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,⁸⁹
- Los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia,
- Los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas incluidos, los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico (UNESCO 1972, 152).

A los efectos de la misma recomendación se considerarán **patrimonio natural**:

- Los monumentos naturales: constituidos por formaciones físicas y biológicas o por grupos de esas formaciones que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico,
- Las formaciones geológicas y fisiográficas las zonas estrictamente delimitadas que constituyan el hábitat de especies animal y vegetal amenazadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico,
- Los lugares naturales o las zonas naturales estrictamente delimitadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la ciencia, de la conservación o de la belleza natural (UNESCO 1972, 152).

Por lo que se puede definir a este Patrimonio Natural básicamente como el conjunto de bienes y riquezas naturales o ambientales, que la sociedad ha heredado de sus antecesores.

⁸⁹ En la Carta de Cracovia se define al término de “Monumento” como: “El monumento es una entidad identificada por su valor y que forma un soporte de la memoria. En él, la memoria reconoce aspectos relevantes que guardan relación con actos y pensamientos humanos, asociados al curso de la historia y todavía accesibles a nosotros” (UNESCO 2000).

ANEXO D

En 2003, dentro de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial organizada por la UNESCO en París⁹⁰, se estableció que: “se entiende por “patrimonio cultural inmaterial” a: los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas -junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes- que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural” (UNESCO 2003). Y que se manifiesta en los ámbitos siguientes:

- A. tradiciones y expresiones orales, incluido el idioma como vehículo del patrimonio cultural inmaterial;
- B. artes del espectáculo;
- C. usos sociales, rituales y actos festivos;
- D. conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo;
- E. técnicas artesanales tradicionales.

Por lo que se puede definir como Patrimonio Cultural Intangible a las manifestaciones, los valores culturales, los significados sociales, conocimientos y tecnologías tradicionales, que una comunidad haya reconocido como recurrentes y válidas para su identificación y su expresión cultural.⁹¹

Entendiéndose ya lo que es el Patrimonio Intangible, y para efectos de esta investigación sobre el “Patrimonio Cultural”, se analiza ahora, y de manera más detalla al “Patrimonio Cultural Tangible”; entendiendo a este, como los bienes culturales compuesto por los objetos que tienen sustancia física y pueden ser conservados y restaurados por algún tipo de intervención física; son aquellas manifestaciones sustentadas por elementos materiales productos de la arquitectura, el urbanismo, la arqueología, la artesanía, entre otros (UNESCO 2003).

Inspirándose en los principios relativos sobre la *Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura*, en su 15ª reunión celebrada en París, aprobó el día 19 de noviembre de 1968, dentro de la *Recomendación Sobre La Conservación de los Bienes Culturales que la Ejecución de Obras Públicas o Privadas Puedan Poner en Peligro*, que el patrimonio tangible se define en dos grupos⁹²:

⁹⁰ A los efectos de la presente Convención, se tendrá en cuenta únicamente el patrimonio cultural inmaterial que sea compatible con los instrumentos internacionales de derechos humanos existentes y con los imperativos de respeto mutuo entre comunidades, grupos e individuos y de desarrollo sostenible (UNESCO 2003).

⁹¹El Consejo Andino de Ministros de Relaciones de Exterior en la aprobación de su Decisión 588 sobre la Protección y Recuperación de Bienes del Patrimonio Cultural de los Países Miembros de la Comunidad Andina de Naciones redactada en Quito, Ecuador en 2004, menciona que el Patrimonio Inmaterial son: “todos los valores y significados contenidos en la música y las artes del espectáculo; el lenguaje y la literatura; las tradiciones orales, la toponimia, los festivales folklóricos y de toda naturaleza, los ritos y las creencias; el arte culinario y la medicina tradicional” (UNESCO 2004).

⁹²La Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 13ª reunión, celebrada en París del 20 de octubre al 20 de noviembre de 1964, dentro de su Recomendación sobre las Medidas Encaminadas a Prohibir e Impedir la Exportación, Importación y la Transferencia de Propiedad Ilícita de Bienes Culturales, que se consideran bienes culturales los bienes muebles

- a. Inmuebles: son todos aquellos que son fijos, que no se pueden desplazar sin ser alterados y los podemos subdividir en: arquitectónicos, ciudades o sectores históricos, y zonas de reserva ya sean naturales o históricas, “como los sitios arqueológicos, históricos o científicos, los edificios u otras construcciones de valor histórico, científico, artístico o arquitectónico, religiosos o seculares, incluso los conjuntos de edificios tradicionales, los barrios históricos de zonas urbanas y rurales urbanizadas, y los vestigios de culturas pretéritas que tengan valor etnológico. Se aplicará tanto a los inmuebles del mismo carácter que constituyan ruinas sobre el nivel del suelo como a los vestigios arqueológicos o históricos que se encuentren bajo la superficie de la tierra” (UNESCO 1968, 148).
- b. Muebles: Son todos aquellos que pueden ser transportados sin sufrir deterioro alguno dado que carecen de una situación fija o lugar, y los podemos subdividir en: objetos arquitectónicos, artes plásticas, artesanías, mobiliario y objetos varios, ... “incluso los que se encuentran dentro de bienes inmuebles o se hayan recobrado de ellos y los que están enterrados y puedan hallarse en los lugares de interés arqueológico o histórico o en otras partes”⁹³ (UNESCO 1968, 148).

e inmuebles de gran importancia en el patrimonio cultural de cada país, tales como las obras de arte y de arquitectura, los manuscritos, los libros y otros bienes de interés artístico, histórico o arqueológico, los documentos etnológicos, los espécimen-tipos de la flora y de la fauna, las colecciones científicas y las colecciones importantes de libros y archivos, e incluso los archivos musicales (UNESCO 1964, 155)

⁹³La Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 20a reunión, celebrada en París, del 24 de octubre al 28 de noviembre de 1978, declara dentro de su Recomendación sobre la Protección de los Bienes Culturales Muebles, que son “Bienes culturales muebles”, todos los bienes amovibles que son la expresión o el testimonio de la creación humana o de la evolución de la naturaleza y que tienen un valor arqueológico, histórico, artístico, científico o técnico, en particular los que corresponden a las categorías siguientes: (I) el producto de las exploraciones y excavaciones arqueológicas, terrestres y subacuáticas; (II) los objetos antiguos tales como instrumentos, alfarería, inscripciones, monedas, sellos, joyas, armas y restos funerarios, en especial las momias; (III) los elementos procedentes del desmembramiento de monumentos históricos; (IV) los materiales de interés antropológico y etnológico; (V) los bienes que se refieren a la historia, incluida la historia de las ciencias y las técnicas, la historia militar y social, así como la vida de los pueblos y de los dirigentes, pensadores, científicos y artistas nacionales y los acontecimientos de importancia nacional; (VI) los bienes de interés artístico, tales como: - pinturas y dibujos hechos enteramente a mano sobre cualquier soporte y en toda clase de materias (con exclusión de los dibujos industriales y los artículos manufacturados decorados a mano); - estampas originales, carteles y fotografías que constituyan medios originales de creación; - conjuntos y montajes artísticos originales cualquiera que sea la materia utilizada; - producciones del arte estatuario, cualquiera que sea la materia utilizada; - obras de arte y de artesanía hechas con materiales como el vidrio, la cerámica, el metal, la madera, etc. ; (VII) los manuscritos e incunables, códices, libros, documentos o publicaciones de interés especial; (VIII) los objetos de interés numismático (monedas y medallas) o filatélico; (IX) los documentos de archivos, incluidas grabaciones de textos, mapas y otros materiales cartográficos, fotografías, películas cinematográficas, grabaciones sonoras y documentos legibles a máquina; (X) el mobiliario, los tapices, las alfombras, los trajes y los instrumentos musicales; (XI) los especímenes de zoología, de botánica y de geología (UNESCO 1978).

ANEXO E

Es necesario como complemento a este tema el apoyarse en otras teorías, y sobre, lo que para otros autores, son los valores dentro del patrimonio histórico y conservación del mismo. En el caso de Mariana Correia (2007, pág. 210) en su documento *Teoría de la conservación y su aplicación al patrimonio en tierra*, clasifica los valores en:

- A. Valores emocionales: de identidad, continuidad, respecto y veneración simbólica y espiritual, etc.;
- B. Valores culturales: de documento histórico, arqueológico o temporal, estético o arquitectónico, ambiental y ecológico, tecnológico, científico, etc.;
- C. Valores de uso: funcional, económico, social, educacional, político, etc.

Esta clasificación es fortalecida y apoyada dentro del documento denominado La Carta de Burra, Australia, de 1979⁹⁴, que presenta estos valores clasificados como: “valores sociales, estéticos, históricos y científicos” (UNESCO 1979).

Con base a estas clasificaciones anteriores, se puede definir que dentro de los valores referentes a los aspectos de identidad y cultura, es que se debe de reconocer a un monumento o edificio su valor patrimonial⁹⁵, aunque, dentro de los cuales se debe de abarcar también la temporalidad e historia del edificio, zona o monumento para poder lograr así una valorización o revalorización de este

⁹⁴ Carta de Burra- Carta para la conservación de lugares de valor cultural. También conocida como la Carta Australiana del ICOMOS. Considerando la Carta Internacional para la Conservación y Restauración de Monumentos y Sitios (Venecia 1966), y la Resolución de la 5a. Asamblea del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios -ICOMOS- (Moscú 1978), la siguiente Carta fue adoptada por ICOMOS / Australia el 19 de agosto de 1979 en Burra. Se adoptaron revisiones el 23 de febrero de 1981, el 23 de abril de 1988 y por último el 26 de noviembre de 1999. Este documento, de importancia internacional, permitió por ejemplo valorar y expresar conceptos como el de “significado cultural” de un lugar. La Carta defiende que el referido significado debe ser conocido en su totalidad y que debe formularse y justificarse un plan de conservación detallado antes de cualquier intervención. En consecuencia, La Carta de Burra hace referencia a la conservación de lugares con significado cultural, lo que abarca tanto el ámbito del paisaje cultural como del patrimonio edificado, en general.

⁹⁵ Trinidad Cortés alude a Ballart (2002) que en su libro *El Patrimonio Histórico y Arqueológico: valor y uso*, menciona que: “el patrimonio cultural no sólo mantiene hoy día un “valor simbólico – significativo y formal”, sino que ha visto reforzado su “valor de uso”. Según este autor el patrimonio con “valor simbólico-significativo” actúa como nexo entre personas separadas por el tiempo, por lo que funciona como testimonio de ideas, hecho y situaciones del pasado; asimismo, el patrimonio con valor formal es apreciado por la atracción que despierta en los sentidos, por el placer que proporcionan por razón de la forma y otras cualidades sensibles y por el mérito que presentan; finalmente, el patrimonio cultural con valor de uso es evaluado siempre con criterios de utilidad, satisfaciendo, por tanto, una necesidad material, del conocimiento o de deseo”. Trinidad Cortés complementa mencionando a Greffe (en Cortés Puya, 2002) en su libro *La valeur économique du patrimoine: La demande et l'offre de monuments* que “desde un punto de vista económico, el valor de uso resulta ser una pieza clave para la oferta y demanda del patrimonio cultural y la peculiaridad más significativa de la demanda del patrimonio cultural es que el individuo no requiere un bien particular, sino los componentes de valor que lleva incorporado y, por lo tanto, los servicios que puedan derivarse de este” (Cortés Puya 2002).

patrimonio, aunque algunos autores exponen que el término adecuado para la valoración del patrimonio, es la puesta en valor.

Ampliando esta información, Díaz-Berrio (1984) aconseja si emplear en español los términos anteriores de valorización y revalorización, exponiendo que la expresión puesta en valor no es recomendable utilizarla, esto por tratarse de un galicismo *mise en valeur*, en segundo término por implicar aspectos mercado-técnicos y de posesión, en función a la oferta y la demanda, y por lo tanto ajeno a los bienes culturales.

Víctor Rojas Tabilo (2011) en cambio, justifica el término como: “La puesta en valor del patrimonio arquitectónico es un acto de revaloración del mismo, y como tal implica mecanismos que rescaten, exalten y potencien sus distintos valores”.

Aunque su descripción está delimitada solo al patrimonio arquitectónico y construido, se puede ampliar al patrimonio en general, como las dos clasificaciones que inicialmente se describieron -tangible o intangible-, y así, basándose en ésta teoría y dentro del todo el patrimonio cultural, es posible diferenciar estos distintos valores como:

- A. Valores propios: son los que no se apoyan en ninguna referencia distinta a la del objeto, son inherentes a él; es decir, no dependen de la subjetividad de un observador, por lo tanto, este tipo de valores se pueden apreciar de manera más evidente dentro del patrimonio tangible, como los bienes muebles e inmuebles; en el caso del patrimonio arquitectónico e industrial podemos subdividirlo en: formales, espaciales, funcionales y ambientales.
- B. Valores irradiados: son los de tipo simbólico, entre los que están las ideas, la religión, el arte, la historia, la sociedad, la salud y la propiedad. No son valores propios y se fundamentan en el valor que tienen por el hombre. En este caso abarco cualquier tipo de patrimonio, como el tangible e intangible, y estarían en esta calificación los valores de significación, los testimoniales, los estéticos, entre otros.
- C. Valores extrínsecos: que son medios para alcanzar un fin, el cual siempre será un valor propio. En el patrimonio cultural encontramos en esta calificación a los económicos y de uso actual (Rojas Tabilo 2011).

ANEXO F

Cartas nacionales e internacionales

- La Carta de Atenas (UNESCO 1931): Fue la derivación de la Conferencia efectuada en Atenas de 1931 (ese mismo año también se redactó la carta italiana del restauro). En su creación tuvieron parte activa, el italiano Gustavo Giovannoni y otros europeos, como el francés Paul León y el español Leopoldo Torres Balbás. Varias de las condiciones que se incluyeron en ella fueron determinantes para todos los métodos de conservación y restauración, así como para la redacción de los documentos seguidos. Entre algunos de los aspectos más relevantes que concluyeron es en lo que respecta a la conservación y restauración, especialmente de monumentos de arquitectura y patrimonio urbano.
- Carta de Venecia (UNESCO 1964): Este documento es una continuación de los principios enunciados en la Carta de Atenas, y a pesar de tener una antigüedad de más de 50 años, continúa vigente por incorporar problemáticas similares a todos los países. Define el objeto y modalidad de conservación en el marco de la destrucción de la posguerra⁹⁶. En su primer artículo refiere a la noción de monumento y expresa la preocupación por los conjuntos arquitectónicos.⁹⁷
- Recomendación relativa a la Protección de la Belleza y el Carácter de los Lugares y Paisajes (UNESCO 1962): Esta recomendación describe lo que se entiende por protección de la belleza y el carácter de los lugares y paisajes, sobre la preservación y, la restitución del aspecto de los lugares y paisajes naturales, rurales o urbanos debidos a la naturaleza o a la mano del hombre que ofrecen un interés cultural o estético o que constituyen medios naturales característicos. Las disposiciones de la presente recomendación tienen, además, por objeto completar las medidas de protección de la naturaleza.
- Recomendación sobre las Medidas Encaminadas a Prohibir e Impedir la Exportación, Importación y la Transferencia de Propiedad Ilícita de Bienes Culturales (UNESCO 1964): En esta recomendación básicamente se plantean en la aplicación de los medios propuestos para controlar la exportación, la importación y las transferencias de propiedad de bienes culturales de cada nación.

⁹⁶ Inspirándose en los principios relativos a la protección de los bienes culturales en caso de conflicto armado, donde se reconoce que los bienes culturales han sufrido graves daños en el curso de los últimos conflictos armados y que, como consecuencia del desarrollo de la técnica de la guerra, están cada vez más amenazados de destrucción; así como de que los daños ocasionados a los bienes culturales pertenecientes a cualquier pueblo constituyen un menoscabo al patrimonio cultural de toda la humanidad, puesto que cada pueblo aporta su contribución a la cultura mundial. Considera también que la conservación del patrimonio cultural presenta una gran importancia para todos los pueblos del mundo y que conviene que ese patrimonio tenga una protección internacional; Se resuelve adoptar todas las disposiciones posibles para proteger los bienes culturales (UNESCO 1954).

⁹⁷ "La noción de monumento comprende tanto la creación arquitectónica aislada como también el ambiente urbano o paisajístico que constituya el testimonio de una civilización particular, de una evolución significativa o de un acontecimiento histórico" (art. 1º) (UNESCO 1964).

- Declaración de los Principios de la Cooperación Cultural Internacional (UNESCO 1966): La presente Declaración proclama sobre los principios de la cooperación cultural internacional, que con el fin de que los gobiernos, las autoridades, las organizaciones, las asociaciones e instituciones, a cuyo cargo están las actividades culturales, tengan permanentemente en cuenta tales principios y puedan alcanzar paulatinamente, como se afirma en la Constitución de la Organización -mediante la cooperación de las naciones del mundo en las esferas de la educación, la ciencia y la cultura-, los objetivos de paz y de bienestar enunciados en la Carta de las Naciones Unidas.
- Normas de Quito (UNESCO 1976). Implican un avance en materia de legislación y desarrollo urbano ya que otorgan valor económico a los bienes patrimoniales que, entendidos como recursos, se comparan a las riquezas naturales. Plantea los conceptos de usufructo y goce que tienden a favorecer el desarrollo local y regional. Estas Normas dejan en claro la importancia del gobierno en la declaratoria y el resguardo de los monumentos, y reconocen las asociaciones civiles no gubernamentales como mecanismos de acción y gestión patrimonial.
- Recomendación sobre la conservación de los bienes culturales que la ejecución de obras públicas o privadas pueda poner en peligro (UNESCO 1968): En esta recomendación se considera que: “la civilización contemporánea y su evolución futura reposa sobre la tradición cultural de los pueblos y las fuerzas creadoras de la humanidad, así como sobre su desarrollo social y económico, por lo que menciona que es indispensable conservarlos --en la medida de lo posible y según su importancia histórica y artística- y presentarlos de modo que los pueblos se compenetren de su significado y mensaje y así fortalezcan la conciencia de su propia dignidad”.
- Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural (UNESCO 1972): Dentro de este documento se muestra: “la importancia que tiene para todos los pueblos del mundo, la conservación de esos bienes únicos e irremplazables de cualquiera que sea el país a que pertenezcan”, considerando esto ya que ciertos bienes del patrimonio cultural y natural registran un atractivo excepcional, y que requieren de su conservación como elementos del patrimonio mundial de la humanidad entera.
- Declaración de Amsterdam (Consejo de Europa, 1975). Considera al patrimonio como parte sustancial de la planificación urbana y territorial, dependiendo de las particularidades y escalas de cada sitio. Con este principio se fortalece el diálogo entre urbanistas y conservadores. “Crea el concepto de conservación integrada, en el que la protección global permite recuperar monumentos puntuales. Apela a una conservación que reúne responsabilidades de autoridades locales junto con participaciones ciudadanas”.
- Recomendación sobre el Intercambio Internacional de Bienes Culturales (UNESCO 1976): Teniendo en cuenta que todos los bienes culturales forman parte del patrimonio cultural común de la humanidad y que cada Estado tiene una responsabilidad a ese respecto no sólo hacia sus propios nacionales sino

también hacia la comunidad internacional en su totalidad, los Estados Miembros deberían, dentro del marco de su competencia, para desarrollar la circulación de bienes culturales entre instituciones culturales de diferentes países, adoptar las medidas que se indican a continuación en cooperación, si, es necesario, con las autoridades regionales y locales.

- Recomendación relativa a la salvaguarda de los conjuntos históricos y su función en la vida contemporánea-Nairobi (UNESCO 1976): Establece que: “los conjuntos históricos forman parte del medio cotidiano de los seres humanos en todos los países, que constituyen la presencia viva del pasado que los ha plasmado y que garantizan al marco de vida, la variedad necesaria para responder a la diversidad de la sociedad y que, por ello mismo, adquieren una dimensión y un valor humano suplementarios”; por lo que plantea que todos los Estados deben proceder para salvar esos valores irremplazables, acordando una política global y activa de protección y de reanimación de los conjuntos históricos y de su entorno, en el marco de la planificación nacional, regional o local.
- Carta de México-Carta de México en defensa del Patrimonio Cultural (UNESCO 1976): Expresa básicamente que: “la creatividad humana se salve, reside tan sólo en las referidas resistencias que empiezan a esbozarse en los pueblos dominados. Pero estas esperanzas sólo podrán florecer si los estados por fin admiten que el interés de sus pueblos no está en la homogeneización, sino en aceptar la pluralidad de culturas dentro del contexto de la nación”.
- Recomendación sobre la Protección de los Bienes Culturales Muebles (UNESCO 1978): Considera que los bienes culturales muebles representan las diferentes culturas, y forman parte del patrimonio común de la humanidad y que, por esta razón, cada Estado es moralmente responsable de su salvaguardia ante toda la comunidad internacional.
- Carta de Florencia-Jardines históricos (UNESCO 1881): “Un jardín histórico es una composición arquitectónica y vegetal que, desde el punto de vista de la historia o del arte, tiene un interés público; como tal, está considerado como un monumento”. En esta carta se examina la importancia de la salvaguardia de los jardines históricos, y ha sido adoptada el 15 de diciembre de 1982 por el ICOMOS con vistas a completar la Carta de Venecia en esta materia específica.
- Carta de Washington. Carta Internacional para la conservación de Ciudades Históricas y Áreas Urbanas Históricas (UNESCO 1987): “La presente Carta concierne a los núcleos urbanos de carácter histórico, grandes o pequeños, comprende todo tipo de poblaciones (ciudades, villas, pueblos, etc.) y, más concretamente, los cascos, centros, barrios, barriadas, arrabales, u otras zonas que posean dicho carácter, con su entorno natural o hecho por el hombre”. Más allá de su utilidad como documentos históricos, los respectivos conjuntos forman parte de la expresión de los valores de las civilizaciones urbanas tradicionales; mismos que actualmente se encuentran amenazados

por la degradación, el deterioro y por la destrucción promovida por el desarrollo urbano.

- Recomendación sobre la salvaguardia de la cultura tradicional y popular (UNESCO 1989): Considera que: “la cultura tradicional y popular forma parte del patrimonio universal de la humanidad y que es un poderoso medio de acercamiento entre los pueblos y grupos sociales existentes y de afirmación de su identidad cultural”; por lo que expone la necesidad de reconocer la función de la cultura tradicional y popular en todos los países y el peligro que corre frente a otros múltiples factores, aseverando que son los gobiernos los que deberían desempeñar un papel definitivo en la salvaguardia de la cultura tradicional y popular.
- Carta Internacional para la gestión del Patrimonio Arqueológico (UNESCO 1990): Se expone sobre el patrimonio arqueológico como precursor del testimonio esencial de las actividades humanas del pasado. Su protección y su adecuada gestión son indispensables para acceder a los arqueólogos y científicos a estudiarlo e interpretarlo en nombre de generaciones presentes y futuras, y para beneficio de las mismas.
- Declaración de Nara-ICOMOS (UNESCO 1994). Documento concebido dentro de los conceptos de la Carta de Venecia que relaciona los valores de autenticidad con las prácticas culturales.⁹⁸ Este escrito es una manifestación a favor de la diversidad cultural ya que “todas las sociedades tienen sus raíces en particulares formas y modos de expresión tangibles como intangibles, las que constituyen su patrimonio” (Art. 7).
- Carta de Brasilia-ICOMOS (Iturria V. S., 2011, pág. 7). Establece que la autenticidad del mensaje que se quiere transmitir depende de dos condiciones: la identidad y la diferencia. “El tema de la autenticidad, pasa entonces por el de la identidad, que es cambiante y dinámica y que puede adaptar, valorizar, desvalorizar y revalorizar los aspectos formales y los contenidos simbólicos de nuestros patrimonios” (Apartado Autenticidad e identidad). Así, en cada cultura es posible distinguir varias herencias, donde “es auténtico aquello que es verdadero”. (Apartado, Autenticidad y mensaje). Esto se refiere a “la graduación de la autenticidad de un bien y la calificación de las autenticidades: en el aspecto espacial, constructivo, funcional, etc., en función a las ideas que dieron origen al bien”, (Apartado, Graduación de la Autenticidad), con lo cual se recomienda realizar una investigación minuciosa para distinguir el tipo de arquitectura que posee el bien (industrial, colonial, moderna, etc.), de cara a la obra de intervención.
- Carta de Burra (1999): Carta para la conservación de lugares de valor cultural. También conocida como la Carta Australiana del ICOMOS, y ya descrita anteriormente.
- Carta de Patrimonio Vernáculo construido (UNESCO 1999): “El Patrimonio Tradicional o Vernáculo construido es la expresión fundamental de la

⁹⁸ Entiende esta declaratoria que la autenticidad debe ser evaluada en cada cultura. La “autenticidad no tiene valores fijos”. Por lo tanto, los bienes patrimoniales de cada cultura deben ser considerados dentro de su contexto. (Iturria, y otros 2011, 7)

identidad de una comunidad, de sus relaciones con el territorio y al mismo tiempo, la expresión de la diversidad cultural del mundo”. Es por ello que en este documento se expone por tanto -como ampliación a la Carta de Venecia-, establecer principios para el cuidado y protección del Patrimonio Vernáculo.

- Carta de Cracovia (2001). Con el espíritu de la Carta de Venecia y como resultado de las expectativas pensadas en torno del nuevo milenio, esta norma plantea el principio de identidad en diversos contextos y apoya la idea integral sobre el patrimonio, dentro de un proceso de cambio permanente. Amplía el concepto patrimonial al establecer tipos diferentes, pero de manera conjunta, definiéndolo como: patrimonio arquitectónico, urbano y paisajístico. Expone también los principios de intervención patrimonial diseñados con base a estrategias de actuación planificadas y establece criterios sobre gestión, basados en el “sustento de cada comunidad, teniendo en cuenta su memoria colectiva y la conciencia de su pasado” (Iturria V. S., 2011).
- Declaración Universal de la UNESCO sobre la Diversidad Cultural (UNESCO 2001): Establece que: “la cultura adquiere formas diversas a través del tiempo y del espacio. Esta diversidad se manifiesta en la originalidad y la pluralidad de las identidades que caracterizan a los grupos y las sociedades que componen la humanidad. Fuente de intercambios, de innovación y de creatividad, la diversidad cultural es tan necesaria para el género humano como la diversidad biológica para los organismos vivos”. Por lo que en este sentido, constituye el patrimonio común de la humanidad y debe ser reconocida y asegurada en beneficio de las presentes y futuras generaciones.
- Declaración de Budapest sobre el Patrimonio mundial (UNESCO 2002): Observando que en el 2002, (Año de las Naciones Unidas para el Patrimonio Cultural), el Comité del Patrimonio Mundial celebra su trigésimo aniversario de la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural, aprobada por la Conferencia General de la UNESCO en 1972; y considerando que, “durante los treinta años de su puesta en práctica, la Convención ha demostrado ser un instrumento irremplazable de cooperación internacional para la protección del patrimonio cultural y natural de valor universal excepcional; adopta la siguiente Declaración de Budapest sobre el Patrimonio Mundial”. Los miembros del comité reconocen: “la universalidad de la Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO de 1972 y la necesidad resultante de asegurar que la misma proteja al patrimonio en toda su diversidad, como un instrumento para el desarrollo sustentable de todas las sociedades a través del diálogo y el entendimiento mutuo”. Esto apoyado, en que el comité, considera que los bienes que figuran en la Lista del Patrimonio Mundial les han sido confiados para ser transmitidos a las generaciones futuras como su legítima herencia.
- Convención para la salvaguardia del Patrimonio Cultural inmaterial (UNESCO 2003): Con este documento se reconoce que: “las comunidades, en especial las indígenas, los grupos y en algunos casos los individuos

desempeñan un importante papel en la producción, la salvaguardia, el mantenimiento y la recreación del patrimonio cultural inmaterial, contribuyendo con ello a enriquecer la diversidad cultural y la creatividad humana”. Con esta inquietud surge la necesidad de originar un mayor grado de conciencia, especialmente entre los jóvenes, y de la importancia del patrimonio cultural inmaterial y de su salvaguardia.

- Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial (UNESCO 2003). Reafirma conceptos y preceptos establecidos en la Carta de Venecia y define al patrimonio industrial como “restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, arquitectónico social o científico” Se apoya en la Carta Internacional sobre Turismo Cultural (1999)⁹⁹, para formular que “los aspectos individuales del patrimonio natural y cultural tienen diversos niveles de significación, algunos de valor universal, otros de importancia nacional, regional o local”.
- Principios para el análisis, conservación y restauración de las estructuras del Patrimonio Arquitectónico (UNESCO 2003): En este documento se habla básicamente sobre: “las estructuras del patrimonio arquitectónico, tanto por su naturaleza como por su historia (en lo que se refiere al material y a su ensamblaje), están sometidas a una serie de dificultades de diagnóstico y restauración, que limitan la aplicación de las disposiciones normativas y las pautas vigentes en el ámbito de la construcción. Ello hace tan deseable como necesario formular unas recomendaciones que garanticen la aplicación de unos métodos racionales de análisis y restauración, adecuados a cada contexto cultural”. Esta recomendación ofrece a todos aquellos a quienes conciernen los problemas de la conservación y la restauración, aunque en ningún modo pueden substituir los conocimientos específicos emanados de textos de contenido cultural y científico.
- Decisión 588 sobre la Protección y Recuperación de Bienes del Patrimonio Cultural de la Comunidad Andina de Naciones (UNESCO 2004): El Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores en mayo de 1999 aprobó la Decisión 460 “Sobre la Protección y Recuperación de Bienes Culturales del Patrimonio Arqueológico, Histórico, Etnológico, Paleontológico y Artístico de la Comunidad Andina”. La presente Decisión tiene como fin el promover políticas, mecanismos y disposiciones legales comunes para la identificación, registro, protección, conservación, vigilancia, restitución y repatriación de los bienes que integran el patrimonio cultural de los Países Miembros, así como para diseñar y ejecutar acciones conjuntas que impidan la salida, extracción, ingreso, tránsito internacional o transferencia ilícitos de los mismos entre los Países Miembros y terceros países.
- Declaración de Xi'an sobre la conservación del entorno de las estructuras, sitios y áreas patrimoniales (UNESCO 2005): Este Documento observa la necesidad de responder de forma pertinente a la rápida transformación de

⁹⁹ Esta Carta referida a la Gestión del Turismo en sitios con Patrimonio Significativo, adoptada por el ICOMOS en la 12ª Asamblea General en México en 1999, es de gran relevancia ya que plantea una interacción dinámica entre turismo y patrimonio cultural, en la que se apoya la carta de Patrimonio Industrial (2003). (Dolman 2005)

las ciudades, los paisajes y los itinerarios patrimoniales, originada por los cambios en los modos de vida, en la agricultura, el desarrollo tecnológico, el turismo y los grandes desastres naturales o provocados por el hombre, así como la necesidad de reconocer, proteger y mantener adecuadamente la apariencia significativa de las estructuras, los sitios y las áreas patrimoniales en sus respectivos entornos y ambientes; esto con el fin de disminuir la amenaza que representan éstos procesos de transformación contra el patrimonio cultural en toda la riqueza de su autenticidad, su significado, sus valores, su integridad y su diversidad.

- Carta de Zacatecas (UNESCO 2009): En este documento básicamente se aborda el tema de la promoción y la obligatoriedad para las ciudades históricas y poblaciones con reconocido valor patrimonial, de contar con un plan de manejo integral de su patrimonio y con la reglamentación correspondiente que garantice su viabilidad.
- Declaración de Lima para la gestión de riesgo del Patrimonio cultural (UNESCO 2010): Los profesionales del patrimonio cultural, arquitectos, arqueólogos, ingenieros estructurales y otros especialistas de Perú y Japón se reunieron durante el "Simposio sobre Gestión de Desastres del Patrimonio Cultural. Conservación sostenible del patrimonio cultural urbano en zonas sísmicas". El objetivo del simposio fue compartir experiencias de recuperación post-desastre y discutir el papel de los ingenieros estructurales y arquitectos de conservación para la protección del patrimonio cultural situado en zonas sísmicas. Para dar conclusión con este tema y reafirmar los conceptos de importancia fundamental por el respeto de las cualidades tipológicas y constructivas de los edificios, es de suma importancia el conocimiento y reconocimiento de todas y cada una de las Cartas Internacionales para tener un mayor abanico de conocimientos y razonamientos en materia de revalorización de espacios patrimoniales, para así poder ayudarnos con bases teóricas de investigadores internacionales a resolver las problemáticas que se nos presentan en el tema de la conservación.
- Principios de La Valeta para la salvaguardia y gestión de las poblaciones y áreas urbanas históricas (UNESCO 2011): El principal objetivo de este instrumento es el plantear los principios y estrategias aplicables a las intervenciones en poblaciones y áreas urbanas históricas. Estos principios y estrategias deberán buscar siempre el salvaguardar los valores de las poblaciones históricas y de sus entornos territoriales, así como su integración en la vida social, cultural y económica propia de nuestro tiempo. Las intervenciones deberán garantizar el respeto al patrimonio material e inmaterial, así como la calidad de vida de los habitantes.

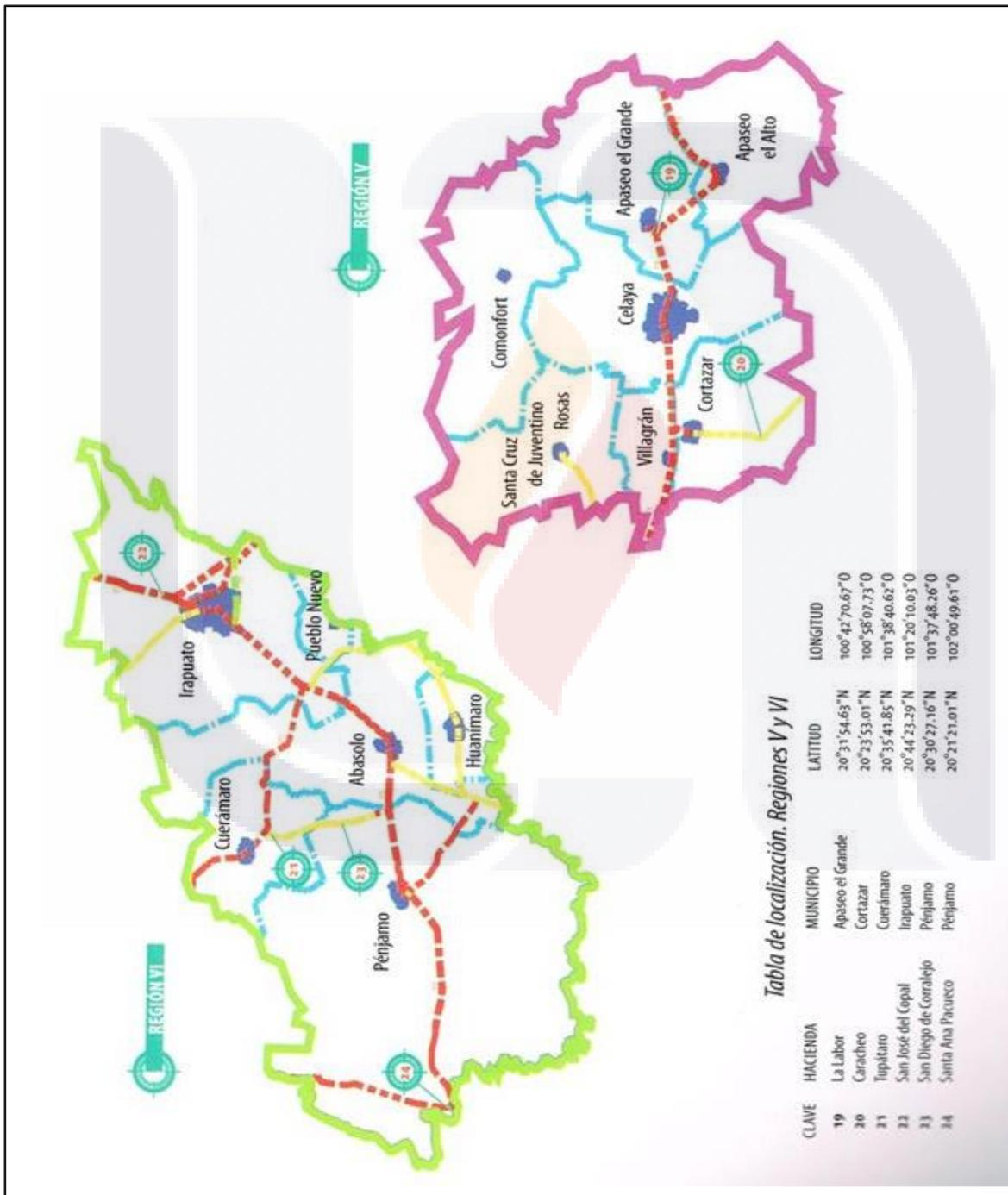
ANEXO G

Con todo esto, y después de la aprobación de la *Constitución de 1917*, muchos hacendados se adelantaron e iniciaron un repartimiento de sus propiedades entre familiares y prestanombres para poder asegurar su permanencia y así evitar la desintegración de sus bienes. Toda esta situación continuó de manera irregular y con diferentes intentos aunque con no muy buenos resultados; por lo que se puede aseverar que fue hasta 1934 con el gobierno de Lázaro Cárdenas¹⁰⁰ que se lograron mejores resultados. Se obtuvo promover un nuevo tipo de ejido, el denominado *ejido colectivo*, y así se logró que la política fuera dirigida a la supresión total de las grandes propiedades. Con esto Cárdenas logró convertir a los ejidatarios en su base de legitimización política, y fue el principal motivo para lograr retribuir en gran medida a los empeños de los agraristas en relación a los repartos de la tierra, y ha sido a partir de entonces, que el termino hacienda se reemplazó por el de ex - hacienda, rancho o pequeña propiedad (Nickel 1996, 181).

¹⁰⁰ El Gobierno del General Lázaro Cárdenas fue el primero en abarcar el lapso de seis años (Sexenio Presidencial de 1934 a 1940) (Nickel 1996, 173).

ANEXO H

Plano de ubicación de las haciendas que predominaban en la región del bajío guanajuatense para finales del siglo XIX según Rionda (Rionda, 2013).



ANEXO I

Fotografías que muestran en comparativa la infraestructura férrea en la década de los 20s del siglo XX y las transformaciones del entorno en el sistema de las haciendas en El Bajío guanajuatense.



Ilustración 8: Estación de palo Verde en 1926. Se encontraba en medio de sembradío sin existir vivienda a su alrededor.



Ilustración 9: Estación de Palo Verde actualmente donde se muestra la vivienda y parte de la comunidad que generó su instalación.



FUENTES DOCUMENTALES





FUENTES DOCUMENTALES

- Acosta, Collazo Alejandro. «El modelo Company Town y Pedro Cornú: discurso del desarrollo fabril y espacial en México (1861-1913).» Editado por L & E. *Revista Labor & Engenho* 8, n° 2 (2014): 101-111.
- Ancón Riestra, Roberto. *Arquitectura de las haciendas henequeneras*. Editado por Facultad de Arquitectura Universidad Autónoma de Yucatán. Mérida, Yucatán: Ed. Escala, 1996.
- Arias, Patricia, y Jorge Durand. «Dos modelos de industrialización rural durante el Porfiriato.» *Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad* 11, n° 6 (Mayo-Agosto 1996): 141-160.
- Arvizu García, Carlos. *Urbanismo novohispano en el siglo XVI*. Vol. 2. Querétaro, Qro.: Fondo Editorial de Querétaro, 1993.
- Barba Rodríguez, Marlene, y Alejandro Acosta Collazo. «Los Talleres Generales de Construcción y Reparación de Máquinas y Material Rodante del Ferrocarril Central en Aguascalientes: un recorrido por su historia.» *Revista Labor & Engenho* 6, n° 3 (2012): 20-40.
- Barba Rodríguez, Marlene. «Evolución tipológica-arquitectónica de los talleres del ferrocarril de Aguascalientes: Aproximaciones al espacio a partir de la memoria obrera.» *Tesis Doctoral*. Aguascalientes: Universidad Autónoma de Aguascalientes, Diciembre de 2012.
- Barragán López, Esteban. «La Rancherada en México.» Editado por El Colegio de Michoacan. *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, n° 69 (Invierno 1997): 123-162.
- Bartra, Roger. *Estructura agraria y clases sociales en México*. Octava. D.F.: Ediciones Era. Colección. Serie popular, Instituto de Investigaciones Sociales/UNAM, 1985.
- Bazant, Jan. «Peones, arrendatarios y aparceros en México: 1851-1853.» Editado por El Colegio de México. Centro de Estudios Históricos. *Historia mexicana* 23, n° 2 (90) (Octubre-Diciembre 1973): 330-357.
- Bazant, Jan. «Peones, arrendatarios y aparceros: 1868-1904.» Editado por Centro de Estudios Históricos El Colegio de México. *Historia mexicana* 4, n° 1 (93) (Julio-Septiembre 1974): 94-121.
- Bellingeri, Marco. «Las Haciendas de México. El caso de San Antonio Tochatlaco.» Editado por Departamentos de investigaciones históricas. *Colección científica - Historia Económica* (SEP - INAH), n° 89 (1980): 7-26.
- Bellingeri, Marco, y Isabel Gil Sánchez. «Las estructuras agrarias bajo el Porfiriato.» Cap. X de *México en el siglo XIX (1821-1910)*. *Historia económica y de la estructura social*, de Ciro Cardoso (coordinador), 315-337. D.F.: Editorial Nueva Imagen, 1987.
- Blanco, Mónica, y Alma Parra. *Breve Historia de Guanajuato*. Editado por Fideicomiso Historia de las Américas. El Colegio de México. D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2000.
- Brading, David. *Haciendas y Ranchos del Bajío: León 1700-1860*. Grijalbo, 1988.

- . *Mineros y comerciantes en el México Borbónico (1763-1810)*. México: Fondo de Cultura Económica, 1975.
- Calvo, Thomas, y Martín Escobedo. *Sierra de Pinos en sus horizontas. Historia, Espacio y Sociedad (siglos XVI-XX)*. Primera. Zacatecas, Zac.: Taberna Libraria Editores, 2011.
- Carbo, Margarita, y Andrea Sánchez. *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.
- Cardoso, Ciro. «Las industrias de transformación (1821-1880).» Cap. V de *México en el siglo XIX (1821-1910). Historia económica y de la estructura social.*, de Ciro Cardoso (Coordinador), 147-165. D.F.: Editorial Nueva Imagen, 1987.
- . *México en el siglo XIX (1821-1910). Historia económica y de la estructura social*. Sexta. D.F.: Editorial Nueva Imagen, (coordinador) 1987.
- Carregha Lamadrid, Luz. *¡Ahí viene el tren! Construcción de los ferrocarriles en San Luis Potosí durante el Porfiriato*. Editado por Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes. Cd. de México, México: CNPPCF (Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero)., 2014.
- . «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.
- Carril, Mercedes del. *Panorama de la conservación del Patrimonio en la Argentina. La obra nueva en entornos heredados*. Tesis, Departamento de Investigaciones, Universidad de Belgrano- Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Carrera de Arquitectura, Buenos Aires, Argentina: Universidad de Belgrano, 2008.
- 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/El Colegio de México. Colección: Serie Estudios, 1996.
- Chanfón Olmos, Carlos. *Fundamentos Teóricos de la Restauración*. Tercera. Editado por Coordinación General de Estudios de Posgrado. México: Facultad de Arquitectura, UNAM, 1996.
- Chevalier, Francois. *La formación de los latifundios en México. Haciendas y sociedad en los siglos XVI, XVII y XVIII*. Primera reimpresión. D.F.: Fondo de Cultura económica, 2013.
- Chico Ponce de León, Pablo. «La responsabilidad social de la preservación del Patrimonio Cultural.» Editado por Facultad de Arquitectura. *Arquitectura de Yucatán* (Universidad Autónoma de Yucatán), nº 8 (Otoño 1995): 36-45.
- Coastworth, John H. *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*. Mexico: Ediciones Era, 1984.
- Consejo de Europa. «Declaración de Amsterdam.» Comité de Ministros del Consejo de Europa, Amsterdam, 1975.

- Correia, Mariana. *Teoría de la Conservación y su aplicación al Patrimonio en tierra*. Editado por APUNTES, núm. 2 vol. 20 y pags. 202-219. 2007. <http://132.248.9.1:8991/hevila/ApuntesBogota/2007/vol20/no2/2.pdf> (último acceso: 26 de Diciembre de 2011).
- Correia, Mariana. «Teoría de la Conservación y su aplicación al Patrimonio en tierra.» Editado por APUNTES, núm. 2 vol. 20 y pags. 202-219. (APUNTES vol. 20, núm. 2) 2007: 202-219.
- Cortés Puya, Trinidad. *Recuperación del Patrimonio Cultural*. Tesis Doctoral, Facultad de Geografía e Historia, Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 2002.
- Couturier, Edith Boorstein. «Modernización y tradición en una hacienda: San Juan Hueyapan, 1902-1911.» Editado por Centro de Estudios Históricos El Colegio de México. *Historia mexicana* 18, nº 1 (69) (Julio-Septiembre 1968): 35-55.
- Cruz Cuellar, Ma. Teresa, Luz Antonia Miranda Félix, y Juan Leonardo Hernández Lozoya. *Haciendas Virreinales de Irapuato. Una aproximación a la historia económica e infraestructura física. Siglos XVI-XVIII*. Irapuato, Gto.: Archivo Histórico Municipal de Irapuato, 2009.
- De la Torre Rangel, Jesús Antonio. *Alonso de la Veracruz: amparo de los indios. Su teoría y práctica jurídica*. Primera. Aguascalientes, Ags.: Universidad Autónoma de Aguascalientes, 1998.
- De la Torre, Juan. *Historia y descripción del Ferrocarril Central Mexicano*. México: Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 1888.
- Díaz-Berrio Fernández, Salvador, y Olga Oribe. «Terminología general en materia de Conservación del Patrimonio Cultural Prehispánico.» Editado por Facultad de Arquitectura- UNAM. *Cuadernos de Arquitectura Mesoamericana* (División de Estudios de Posgrado), nº 3 (Diciembre 1984): 5-10.
- Díaz-Polanco, Hector, y Laurent Guye Montandon. *Agricultura y sociedad en el Bajío*. México: Juan Pablos Editor, 1984.
- Díaz-Polanco, Hector, y Laurent Guye Montandon. «El desarrollo del capitalismo en el Bajío.» Editado por Universidad Autónoma del estado de México. *Nueva Antropología* II, nº 5 (1976): 34.
- Diego-Fernández, Rafael. «La hacienda de Santa Ana Pacueco a raíz de la expulsión de los españoles.» Editado por El Colegio de Michoacan. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, nº 51 (Verano 1992): 251-256.
- Dolman, Inés. «La conservación del Patrimonio Arquitectónico.» Editado por Comercio y de la Pequeña y Mediana Empresa Ministerio de Economía y Producción Secretaría de Industria. *SABER COMO* (INTI, Instituto Nacional de Tecnología Industrial), nº 34 (Noviembre 2005): 5.
- Duran Juarez, Juan Manuel, Raquel E. Partida Rocha, y Alicia Torres Rodríguez. «Cuencas hidrológicas y ejes industriales: El caso de la cuenca Lerma-Chapala-Santiago.» Editado por El Colegio de Michoacan. *Relaciones: Estudios de historia y sociedad* XX, nº 80 (Otoño): 100-129.

- Fernández, Guillermina, y Aldo Ramos Guzmán. «Turismo, Patrimonio Cultural y desarrollo Sustentable.» Editado por UFU-Universidade Federal de Uberlandia. *CAMINHOS DE GEOGRAFIA - REVISTA ON LINE* 3, nº 7 (Octubre 2002): 19.
- Flores García, Laura Gema, y José Jaime Medina Martínez. *Evolución y Morfología de las Haciendas en el partido de Zacatecas*. Editado por Diagnóstico y puesta en valor del modelo de ecomuseos en espacios hacendarios de Zacatecas/CONACyT. Zacatecas, Zac.: Texere Editores S.A de C.V., 2012.
- Florescano, Enrique. *Origen y desarrollo de los problemas agrarios de México (1500-1821)*. Quinta. D.F.: Ediciones Era. Colección: Problemas de México, 1982.
- Gamboa Ramírez, Ricardo. *Campo y ciudad en México (1780-1910)*. Vol. 1, de *Historia de la cuestión agraria, El siglo de la hacienda 1800-1900*, de Enrique Semo (Coordinador), 245. México: Siglo XXI Editores S.A de C.V. y CEHAM, 1988.
- Gaona Rivera, Elías. «Ferrocarril, inversión y crecimiento demográfico en algunas regiones de México, 1873-1910.» *Ponencia presentada en el Tercer Encuentro Internacional Virtual sobre Historia y ciencias sociales*. Malaga, España: Tercer Encuentro Internacional Virtual sobre Historia y ciencias sociales, 2007. 14.
- Garciadiego, Javier, y María del Rayo González Vázquez. *Textos de la Revolución Mexicana*. Editado por Guarenas, Venezuela Fundación Imprenta de la Cultura. Caracas: Fundación Biblioteca Ayacucho, 2010.
- Gobierno del estado de Guanajuato. *Inventario de haciendas para el estado de Guanajuato*. Promocional, Guanajuato vamos contigo 08, Secretaría de Turismo, Guanajuato: SEDETUR, 2008.
- Gobierno del Estado Guanajuato. *Haciendas de Guanajuato*. Promocional, Secretaría de Turismo, Guanajuato: SEDETUR, 1996, 80.
- 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.
- Gómez Serrano, Jesús. «Los ferrocarriles y su impacto en el desarrollo económico regional. Aguascalientes 1868-1910.» En *Regiones y expansión capitalista en México durante el siglo XIX*, de Maria Eugenia Romero Ibarra (coordinadora), 153-180. Colima, Colima: UNAM/Universidad de Colima, 1988.
- 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.
- Guajardo, Guillermo. «El impacto tecnológico de Estados Unidos en América Latina: Una perspectiva de historia comparativa, 1850-1950.» *Simposio: El desarrollo histórico de las economías latinoamericanas en perspectiva comparada*. s.f.

- Humboldt, Alejandro de. *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España*. Segunda. Editado por Compañía General de Ediciones. México: Ed. Porrúa, 1978.
- Ibarra Grande, Jesús. «Jaral de Berrio y su Marquesado.» *Monografía Histórica*. León, Gto.: Alfa Color S.A de C.V., 2009. 397.
- INAFED. *Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo*. Editado por SEGOB Secretaría de Gobernación. 2010©. <http://www.e-local.gob.mx/work/templates/enciclo/guanajuato/municipios/11026a.htm> (último acceso: 20 de Diciembre de 2011).
- Instituto del Patrimonio Histórico Español. *Plan Nacional del Patrimonio Industrial*. España: Instituto del Patrimonio Histórico Español, 2011.
- Iturria, Vanina, Susana Tuler, Nora Ponce y Emilio Sessa. «Teorías de la Conservación: preceptos internacionales aplicados al estudio de obras de referencia dentro del Patrimonio Industrial.» *2do. Congreso Iberoamericano y X Jornada-Técnicas de Restauración y Conservación del Patrimonio*. Buenos Aires, Argentina: COIBRECOPA, Universidad Nacional de La Plata, Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires, 2011. 12.
- Iturria, Vanina, Susana Tuler, Nora Ponce, y Emilio Sessa. «Teorías de la Conservación: preceptos internacionales aplicados al estudio de obras de referencia dentro del Patrimonio Industrial.» *2do. Congreso Iberoamericano y X Jornada-Técnicas de Restauración y Conservación del Patrimonio*. Buenos Aires, Argentina: COIBRECOPA, Universidad Nacional de La Plata, Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires, 2011. 12.
- Knowlton, Robert James. «El ejido mexicano en el siglo XIX.» Editado por Centro de Estudios Históricos El Colegio de México. *Historia mexicana* 48, nº 1 (189) (julio-septiembre 1998): 71-96.
- . *Los bienes del clero y la Reforma mexicana, 1856-1910*. Primera en español. Traducido por 329. D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1985.
- 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.
- . *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1887*. México: El Colegio de México, 1995.
- Kuntz Ficker, Sandra. «Mercado interno y vinculación con el exterior: el papel de los ferrocarriles en la economía del porfiriato.» Editado por Centro de Estudios Históricos El Colegio de México. *Historia mexicana* 45, nº 1 (177) (Julio-Septiembre 1995): 39-66.
- Kuntz Ficker, Sandra, y Priscilla (Coordinadores) Connolly. *Ferrocarriles y obras públicas*. Primera edición. Editado por Lecturas de Historia Económica Mexicana. México, D.F.: Instituto Mora, 1999.

- Leal, Juan Felipe, y Mario Huacuja Rountree. *Economía y sistema de haciendas en México. La hacienda pulquera en el cambio, Siglos XVIII, XIX y XX*. Tercera edición. México: Juan Pablos editores S.A., 2011.
- Linajeros Cruz Pérez, María, y Ignacio Miguel Español Echániz. «Los paisajes de la industrialización.» Editado por Ministerio de Cultura: Instituto del Patrimonio Histórico Español. *Revista del Instituto del Patrimonio Histórico Español*, n° 7 (2007): 119-131.
- López Núñez, María del Carmen. *Catálogo de las Haciendas del Municipio de Morelia y Municipios Colindantes*. Primera. Morelia, Michoacán: Fondo Estatal para la Cultura y las Artes de Michoacán/Instituto Michoacano de Cultura, 1999.
- Manzini Marchesi, Lorena. «La dimensión histórica versus La banalización del paisaje.» *Tabula Rasa*, enero-junio 2015: 227-263.
- Marichal, Carlos (coordinador). *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*. Primera reimpresión. D.F.: Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México. Colección: Serie Estudios, 1996.
- Mata Temoltzin, Víctor, y Antonio Casanueva Fernández. *La Economía Mexicana y los Ferrocarriles (1910-1920)*. Editado por Rodrigo Fernández Chadraui. Puebla, Puebla: Editorial las Ánimas S.A. de C.V., 2014.
- Medel, Vicente. *Centros históricos: vocabulario*. Editado por Dirección General de Obras en Sitios y Monumentos del Patrimonio Cultural. México: SAHOP, 1980.
- Méndez Sainz, Eloy. *Urbanismo y Morfología de las ciudades novohispanas. El diseño de Puebla*. Editado por Universidad Autónoma de México. México: UNAM, 1989.
- Menengus Bornemann, Margarita, y Juan Felipe Leal. «Las haciendas de Mazaquiahuc y El Rosario en los albores de la revolución agraria, 1910-1914.» Editado por Centro de Estudios Históricos El Colegio de México. *Historia mexicana* 31, n° 2 (122) (Octubre-Diciembre 1981): 233-277.
- Miller, Simón. «'Junkers' mexicanos y haciendas capitalistas, 1810-1910: la hacienda mexicana entre la independencia y la revolución.» En *Agricultura mexicana: crecimiento e innovaciones, Lecturas de Historia económica mexicana, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM.*, de Margarita y Alejandro Tortolero (Coords.) Menengus, editado por Lecturas de Historia económica mexicana. Michoacán: Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM., 1999.
- Miño Grijalva, Manuel. *La protoindustria colonial hispanoamericana*. D.F.: Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México. Colección: Serie Ensayos, 1993.
- Navarro Rossell, Miguel Enrique. «Proyecto de revalorización, restauración y reciclaje bajo un programa autosustentable de la Ex hacienda de Mezquite Gordo en el municipio de Romita, Gto.» *Trabajo de titulación en la modalidad de Tesis que para obtener el grado de Maestro en Restauración*

- de Sitios y Monumentos*. Guanajuato, Gto.: Universidad de Guanajuato, 7 de Diciembre de 2013. 478.
- Nickel, Herbert J. *Morfología Social de la Hacienda Mexicana*. 2da. Ed. México, D.F.: Ed. Fondo de Cultura Económica, 1996.
- Padrón Gómez, José. «Tendencias Epistemológicas de la Investigación Científica en el Siglo XXI.» Editado por Universidad Simón Rodríguez. *Cinta moebio*, nº 28 (2007): 1-32.
- Parga Ramírez, Jorge Carlos, y Alejandro Acosta (coordinadores) Collazo. *La Cultura científica en la Arquitectura-Patrimonio, Ciudad y Medio ambiente*. Aguascalientes: Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2014.
- Pico, Fernando. «Los pequeños y medianos productores agrícolas del bajo en la época del virreinato Irapuato en los siglos XVII y XVIII.» Editado por El Colegio de Michoacán. *Relaciones. estudios de historia y sociedad*, nº 72 (Otoño 1997): 87-137.
- Powell, Philip W. *La guerra chichimeca (1550-1600)*. Cuarta reimpresión. D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2012.
- Ramírez Velázquez, Blanca Rebeca. «Globalización y transformación de las estructuras agrarias de la región Bajío en México.» Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco, Ciudad de México, 2008, 6.
- Ramírez Villalobos, Estela. «El desarrollo del capitalismo en México en la segunda mitad del siglo XIX.» Editado por Facultad de Economía - UNAM. *Economía Informa*, nº 374 (Mayo-Junio 2012): 26-52.
- Real Academia Española. «Diccionario de la lengua española.» Recopilado por <http://www.rae.es/rae.html>. Madrid, 2001.
- Rendón Garcini, Ricardo. *Haciendas de México*. Tercera. D.F.: Fomento Cultural Banamex, A.C., 1997.
- Richard, Rodolfo. «El trigo y la industria molinera en Mendoza (Argentina), en la segunda mitad del siglos XIX, cambios económico-espaciales y comportamientos empresariales.» Editado por El Colegio de Michoacán. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad XIX*, nº 74 (Primavera 1998): 267-294.
- Riguzzi, Paolo. «Inversión extranjera e interés nacional en los ferrocarriles mexicanos, 1880-1914.» Cap. VII de *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*, de Carlos (coordinador) Marichal, 159-177. D.F.: Fondo de Cultura Económica/El Colegio de México. Colección: Serie Estudios, 1996.
- Rionda Arreguín, Isauro. *Haciendas de Guanajuato*. Guanajuato, Gto.: Ediciones La Rana/Instituto Estatal de la Cultura de Guanajuato, 2013.
- Rodríguez González, Juan Antonio, Jéscica Marpia Vega Zayas, Daniel Tagle Zamora, y Coordinadores. *Actores e instituciones en el desarrollo. Deducciones desde la región Centro-Bajío de México*. Primera. León, Gto.: Universidad de Guanajuato, 2014.
- Rodríguez Parga, José Luis. «La desaparición del Patrimonio Arquitectónico en el Ámbito Rural de la cuenca de México.» Editado por destiempos.com. *El*

- mundo indígena desde la perspectiva actual* 3, nº 8 (Enero-Febrero 2009): 506-522.
- Rojas Tabilo, Víctor. *Apuntes sobre el Patrimonio y la Conservación Arquitectónica - La puesta en valor del Patrimonio Arquitectónico*. 13 de Julio de 2011. <http://desiertoendesconcierto.bligoo.com/apuntes-sobre-el-patrimonio-y-la-conservacion-arquitectonica> (último acceso: 23 de Diciembre de 2011).
- Salazar González, Guadalupe. «Los espacios para la producción. Historiografía.» En *Espacios para la producción. Obispado de Michoacán*, de Guadalupe Salazar González (coordinadora), 21-50. Morelia, Michoacán: Universidad Michoacana de San Nicolas de Hidalgo, 2006.
- Salazar González, Guadalupe. «Unidades de producción agroindustrial en el campo. Haciendas y ranchos al final del siglo XIX.» En *Cien años de Historia y Arte Potosino, 1910-2010*, de Jesús (coordinador) Villar Rubio, 168-189. San Luis Potosí, S.L.P.: Universidad Autónoma de San Luis Potosí/Facultad del Hábitat, 2011.
- San Juan Victoria, Carlos, y Salvador Velázquez Ramírez. «La formación del Estado y las políticas económicas (1821-1880).» En *México en el siglo XIX (1821-1910). Historia económica de la estructura social.*, de Ciro Cardoso (coordinador), 65-96. Cd. de México: Nueva Imagen, 1987.
- Santacruz F., Iris E. y Luis Giménez-Cacho García. *Pesas y Medidas. Las pesas y medidas de la agricultura*. Vol. 55, de *Siete ensayos sobre la Hacienda Mexicana, 1780-1880 - Colección Científica*, de Enrique Semo (Coordinador), 247-269. D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1977.
- Semo, Enrique (Coordinador). *Siete ensayos sobre la Hacienda Mexicana, 1780-1880*. Vol. 55. D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia - Colección Científica, 1977.
- Semo, Enrique. *Historia del capitalismo en México. Los orígenes. 1521/1763*. Décimosegunda. D.F.: Ediciones Era. Colección: El hombre y su tiempo, 1983.
- Serna Pérez, María Guadalupe. «Del mayorazgo colonial a la hacienda porfiriana: el caso de Santa Elenea de Ojuelos, Jalisco.» Editado por El Colegio de Michoacán. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad*, nº 19 (Verano 1984): 29-59.
- Sil Rodríguez, José Luis. «Aportaciones para el análisis tipológico de la Arquitectura industrial de los siglos XIX y XX, en Celaya, Guanajuato. Caso de estudio: "La favorita".» En *La Cultura científica en la Arquitectura-Patrimonio, Ciudad y Medio ambiente*, de Jorge Carlos PARGA Ramírez y Alejandro Acosta (coordinadores), 123-135. Aguascalientes: Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2014.
- Suárez Pereyón, Alejandro. «Los ferrocarriles y el desarrollo industrial en el área central de la ciudad de México, 1870-1970.» En *Memoria, Segundo Encuentro Nacional para la Conservación del Patrimonio Industrial. El Patrimonio Industrial Mexicano frente al nuevo milenio y la Experiencia Latinoamericana*, de A.C. Comité Mexicano para la Conservación del

- Patrimonio Industrial, 391-414. Aguascalientes, Ags.: Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2002.
- Torres Rodríguez, Alberto (Coordinador). *Nueva Historia Mínima de México Ilustrada*. Primera Edición. Editado por Gobierno de la ciudad de México y Colegio de México y Secretaría de Educación. México, 2008.
- Tortolero Villaseñor, Alejandro. «Crecimiento y atraso en el campo mexicano, 1780-1920. Propiedad, crédito, irrigación y conflictos sociales en el agro mexicano.» Editado por El Colegio de Michoacán. *Relaciones. Estudios de historia y sociedad XXXI*, n° 123 (Verano 2010): 267-273.
- Tortolero Villaseñor, Alejandro. «Espacio, población y tecnología: la modernización en las haciendas de Chalco durante el siglo XIX.» Editado por Centro de Estudios Históricos El Colegio de México. *Historia mexicana* 43, n° 4 (172) (Abril-Junio 1994): 601-631.
- UNESCO. *Convención para la Protección de los Bienes Culturales en caso de Conflicto Armado*. La Haya, Holanda: UNESCO, 1954, 22.
- UNESCO. «Carta de Atenas.» Atenas, 1931.
- UNESCO. «Carta de Burra (Carta de ICOMOS Australia para sitios de significación cultural).» UNESCO, Burra, Australia del Sur, 1979.
- UNESCO. *Carta de Cracovia*. Normativo, ICOMOS, UNESCO, Cracovia: UNESCO, 2000, 6.
- UNESCO. «Carta de Florencia-Jardines históricos .» Florencia, Italia., 1881.
- UNESCO. «Carta de México-Carta de México en defensa del Patrimonio Cultural .» México, 1976.
- UNESCO. «Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial.» ICOMOS, Moscú, 2003.
- UNESCO. «Carta de Patrimonio Vernáculo construido.» París, 1999.
- UNESCO. «Carta de Venecia. Carta Internacional sobre la conservación y la restauración de Monumentos y Sitios.» Adoptada por ICOMOS en 1965, II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, Venecia 1964., 1964.
- UNESCO. «Carta de Washington. Carta Internacional para la conservación de Ciudades Históricas y Áreas Urbanas Históricas.» Washington D.C., 1987.
- UNESCO. «Carta de Zacatecas.» ICOMOS México, Zacatecas, Mexico, 2009.
- UNESCO. «Carta Internacional para la gestión del Patrimonio Arqueológico.» Lausana, 1990.
- UNESCO. «Conferencia de Nara sobre autenticidad .» Nara, Japón, 1994.
- UNESCO. «Convención para la salvaguardía del Patrimonio Cultural inmaterial.» UNESCO, París, 2003.
- UNESCO. *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*. Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, París: UNESCO, 1972.
- UNESCO. *Convención sobre las Medidas que Deben Adoptarse para Prohibir e Impedir la Importación, la Exportación y la Transferencia de Propiedad Ilícitas de Bienes Culturales*. Conferencia General de la Organización de las

- Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 16.a reunión., París: UNESCO, 14 de noviembre de 1970, 9.
- UNESCO. «Decisión 588 sobre la Protección y Recuperación de Bienes del Patrimonio Cultural de los Países Miembros de la Comunidad Andina de Naciones.» Quite, Ecuador, 2004.
- UNESCO. «Decisión 588 sobre la Protección y Recuperación de Bienes del Patrimonio Cultural de los Países Miembros de la Comunidad Andina de Naciones. .» Consejo Andino de Ministros de Relaciones de Exterior, Quito, Ecuador, 2004.
- UNESCO. «Declaración de Budapest sobre el Patrimonio mundial .» Budapest, 2002.
- UNESCO. «Declaración de Lima para la gestión de riesgo del Patrimonio cultural .» Lima, Perú, 2010.
- UNESCO. «Declaración de los Principios de la Cooperación Cultural Internacional .» París, 1966.
- UNESCO. «Declaración de Xi'an sobre la conservación del entorno de las estructuras, sitios y áreas patrimoniales.» Xi'an, China, 2005.
- UNESCO. «Declaración Universal de la UNESCO sobre la Diversidad Cultural .» París, 2001.
- UNESCO. «Normas de Quito.» Informe final de la reunión sobre conservación y utilización de monumentos y lugares de interés histórico y artístico, Quite, Ecuador, 1976.
- UNESCO. «Principios de La Valeta para la salvaguardia y gestión de las poblaciones y áreas urbanas históricas.» París, 2011.
- UNESCO. «Principios para el análisis, conservación y restauración de las estructuras del Patrimonio Arquitectónico.» París, 2003.
- UNESCO. *Recomendación relativa a la Protección de la Belleza y el Carácter de los Lugares y Paisajes.* París: La Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura., 1962.
- UNESCO. «Recomendación relativa a la salvaguarda de los conjuntos históricos y su función en la vida contemporánea-Nairobi.» París, 1976.
- UNESCO. «Recomendación sobre el Intercambio Internacional de Bienes Culturales.» Recomendación, UNESCO, Nairobi, 1976.
- UNESCO. «Recomendación sobre la Conservación de los Bienes Culturales que la Ejecución de Obras Públicas o Privadas Puedan Poner en Peligro.» Recomendación, París, 1968.
- UNESCO. «Recomendación sobre la Protección de los Bienes Culturales Muebles.» UNESCO, París, 1978.
- UNESCO. «Recomendación sobre la salvaguardia de la cultura tradicional y popular .» París, 1989.
- UNESCO. «Recomendación sobre las Medidas Encaminadas a Prohibir e Impedir la Exportación, Importación y la Transferencia de Propiedad Ilícita de Bienes Culturales.» París, 1964.
- Valerio Ulloa, Sergio. «Los inconvenientes del progreso. La Hacienda de Bella Vista contra el Ferrocarril Central.» *Takwá*, nº 13 (Primavera 2008): 35-60.

- Villalobos Pérez, Alejandro. «Urbanismo y Arquitectura Mesoamericana: una Perspectiva.» *Tesis Doctoral*. México: UNAM, Junio de 1992. 226.
- Wobeser, Gisela Von. *La Formación de la hacienda en la época colonial - El uso de la tierra y el agua*. Segunda. México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, 1983.
- Zamora Ayala, Verónica. *Morfología Urbana. Teoría y Metodología*. Editado por Unidad Belén-Facultad de Arquitectura. Universidad de Guanajuato. Guanajuato, Guanajuato: Universidad de Guanajuato, 2003.

PÁGINAS INTERNET

- (<http://eleconomista.com.mx/entretenimiento/2010/11/16/cocina-musica-danza-mexicanas-patrimonio-humanidad>. Fecha de consulta: 14-Dic-11).
- (<http://www.historiacultural.com/2014/10/pueblo-cultura-yaqui.html>)
- (www.planagropecuario.org. Fecha de consulta: 15 de febrero del 2017)
- (http://www.seg.guanajuato.gob.mx/CeducativaProfesionistasPaginasMapa_Regione_scol.aspx (fecha de consulta: 04-Junio_15)
- (<http://www.ticcihmexico.org>)
- (<http://vinomex.homestead.com/historiaMisioneros.html>. Fecha de consulta: 14-Dic-11).