

inicio
sobre nosotros
normas editoriales
números anteriores



revista digital

31

sept – diciembre

2017

índice

Estaciones

El arribo del ferrocarril a Michoacán

Víctor Manuel Pérez Talavera

Jefe de Departamento del Archivo General e Histórico del Poder Ejecutivo de Michoacán. Programa Institucional de Doctorado en Historia IIH-UMSNH.

Resumen ¹

En este trabajo se aborda la introducción de las líneas ferroviarias en Michoacán, a partir de la década de los ochenta del siglo XIX. Fue el cambio más significativo que se vivió en ese estado, pues favoreció la posibilidad de integrar regiones que se encontraban totalmente aisladas. Asimismo, se analiza el abastecimiento forestal que se dio para la construcción de las vías férreas en algunos distritos de la entidad, así como la relación que se llevó a cabo entre las empresas ferrocarrileras y los madereros, quienes se encargaron de dotar el recurso forestal necesario para el cimiento de los rieles.

Palabras claves: ferrocarriles, bosques, Michoacán, maderas, compañías.

El inicio del tendido de las vías del ferrocarril en Michoacán a finales del siglo XIX

En los primeros años del régimen de Porfirio Díaz se impulsó una política de construcción ferroviaria, basada en los recursos de los estados de la federación y de los capitales locales, con el apoyo del Estado. Sus resultados fueron modestos, los contratos que se otorgaron entonces aportaron, en plazos muy variables, menos de 250 kilómetros de vías férreas, dispersos en pequeños tramos aislados dentro de los estados más prósperos. En este sentido, era evidente que el camino de las concesiones a los gobiernos estatales podía conducir a una cierta integración entre las principales ciudades de dos o tres entidades con intereses afines, pero, difícilmente se traduciría en un esquema de desarrollo del transporte de alcance nacional. ² Para 1880, se puso en manos de las empresas extranjeras la responsabilidad de tender las principales líneas troncales del país, que enlazarían el centro con la frontera estadounidense y el Golfo de México y que, eventualmente, se extenderían hasta el Pacífico en pos de la comunicación interoceánica. ³ El proyecto de Díaz fue exitoso en su propósito de atraer los recursos necesarios para construir una red ferroviaria que abarcara amplias porciones del territorio nacional. Se formó una densa red de comunicación ferroviaria en torno a la Ciudad de México y los estados del centro-sur, particularmente en dirección al Golfo, y se conectó a esa parte de México con la frontera estadounidense. Asimismo, se crearon vías alternativas de acceso al Golfo de México desde el centro y el norte de la República, que desembocaron en el puerto de Tampico y se estableció una línea interoceánica en el istmo de Tehuantepec, con lo que se conformó una red de mayor dinamismo económico en el norte del país. ⁴

Ante el desarrollo y expansión de las redes ferroviarias, que se iban hilvanando entre los principales puntos comerciales, se abrió la posibilidad de introducir el ferrocarril en tierras michoacanas, en un momento donde los avances en comunicación se empezaban a gestar en ese estado. En 1880, el gobernador Octaviano Fernández estableció un contrato de aprobación con el Gobierno federal, para hacerse cargo de la construcción de un ferrocarril de Pátzcuaro a Morelia y Salamanca. ⁵ Las compañías Limitada del Ferrocarril Central Mexicano y Constructora Nacional Mexicana, dos poderosos consorcios ferrocarrileros estadounidenses que se disputaban el permiso del gobierno para extender sus rieles por territorio mexicano, se vieron envueltas en una frontal competencia para obtener el traspaso de dicha concesión. ⁶ Por su parte, el Gobierno federal autorizó al ejecutivo estatal para que, por su cuenta o a través de la compañía que mejor le pareciera, explotara durante noventa y nueve años el ferrocarril con su telégrafo correspondiente. Esta obra estaría dividida en dos secciones, la primera de Morelia a Pátzcuaro y la segunda de Morelia a Salamanca. La primera debería de estar terminada en un plazo de dos años. ⁷

Entre las facilidades que el gobierno otorgó a las compañías ferroviarias para que se establecieran en el estado, estaba la exención de impuestos, pues así lo establecía el contrato para la concesión del ferrocarril. Igualmente, las empresas podían importar su materia prima durante veinte años libres de derechos, como fue el caso de algunas mercancías, como el alambre y aparatos telegráficos, carbón de piedra, carruajes, clavos, durmientes, plataformas, rieles etc. Asimismo, se les concedía el derecho de vía, por la anchura de setenta metros en toda la extensión del ferrocarril. ⁸ Se hacía hincapié en que los terrenos de propiedad nacional que ocupara la línea en la extensión fijada, así como aquellos que fueran necesarios para estaciones, almacenes, edificios, depósitos de agua y de más accesorios indispensables, se entregarían a las empresas sin retribución alguna. Por tanto, de estas áreas podrían tomar los materiales de toda especie que fueran necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino, incluidos los árboles, que generalmente se empleaban para puentes y andamios. ⁹

En los contratos, también se mencionaba que la empresa podría, previa indemnización, tomar propiedades y materiales de construcción de propiedad particular, basándose en el artículo 27 de la Constitución de 1857, ¹⁰ En caso de que ambas partes no llegaran a un arreglo en cuanto a la indemnización, tanto la empresa como el propietario recurrirían a un perito valuador, quien tenía la función, de acuerdo con sus conocimientos, de establecer el pago justo por la expropiación de los predios. ¹¹

Asimismo, se tenía contemplado que, para el reconocimiento y trazos del ferrocarril, si era necesario se podrían derribar árboles, por lo que la empresa estaba obligada a pagar la indemnización que señalaran los peritos (encargados también de evaluar los daños en las tierras). De igual forma, se estipulaba que los yacimientos minerales explotables que se encontraran en las obras, así como en las excavaciones que se hicieran en la línea del camino y de sus ramales, serían de la propiedad de la empresa, sujetándose en todo momento a las leyes de minería. ¹²

Después de varios meses de negociaciones, con representantes de las compañías Limitada del Ferrocarril Central Mexicano y Constructora Nacional Mexicana, se optó por traspasar la concesión a esta última, que asumía así los derechos y obligaciones que el gobierno estatal había contraído con la federación. El gobierno de Michoacán formalizó el contrato con el apoderado de la compañía, el señor Mauricio Kingsley, el 14 diciembre de 1880.¹³ La empresa adquirió todos los derechos para la construcción, levantamiento y trazo de los planos.

Sin embargo, entre ambas partes pronto se presentaron problemas por incumplimiento de contrato, lo que ocasionó que no se llevaran a cabo algunos tramos en el tiempo que se habían pronosticado, aún cuando los caminos de terracería que se abrieron para el cimientado de los rieles sí los realizó la compañía sin ningún problema, expropiando y arrendando a su paso una gran cantidad de tierras en el tramo de Morelia-Pátzcuaro. Para el caso de la explotación de la madera ha sido posible verificar, tanto en el distrito de Pátzcuaro como en el de Zinapécuaro, los convenios que se realizaban entre particulares y la compañía ferroviaria, constatando que la empresa *Constructora Nacional Mexicana*¹⁴ Se inauguró en febrero de 1883 con una longitud de 153 kilómetros entre ambos trayectos. Véase, Uribe Salas *“Las Comunicaciones y medios...”, p.197.* utilizó dos formas para abastecerse de esta materia prima, en lo que respecta a los trabajos para el establecimiento del ferrocarril, entre los tramos que van de Acámbaro a Morelia y de Morelia a Pátzcuaro: la primera con base en la expropiación de tierras y la segunda por medio de convenios con pequeños empresarios dedicados al corte de maderas y elaboración de durmientes.

Hacia 1881, la misma compañía inició los trabajos para llevar a cabo el tramo entre Toluca y Maravatío; dos meses después abrió el tramo de 58 kilómetros de Acámbaro a Maravatío, y el 12 de septiembre de 1883 la capital de Michoacán quedó comunicada con Acámbaro y Celaya, por medio de una línea con una extensión de 167 kilómetros.¹⁵

Expropiación de terrenos para el cimientado de los rieles y el vínculo entre compañías ferroviarias y comerciantes madereros

Para llevar a cabo la cimentación de las vías del ferrocarril en la zona de Acámbaro a Morelia y de Morelia a Pátzcuaro, se necesitó de una gran cantidad de madera para la elaboración de durmientes y de algunos tablones para la construcción de puentes. Los reconocimientos de terracería que la compañía realizaba con antelación fueron un factor importante para conocer los caminos por donde el ferrocarril pasaría. Esto permitió, de alguna forma, ubicar diversos predios que habían de ser expropiados. Varias haciendas convinieron con la Constructora Nacional Mexicana ceder parte de sus tierras a cambio de una compensación económica o, en su caso, acordando que la hacienda tuviera acceso a la comunicación ferroviaria.

Por ejemplo, el 5 de diciembre 1881 la compañía tomó parte de los terrenos de la hacienda de Quirio, perteneciente al municipio de Indaparapeo, con lo que la empresa quedó comprometida a pagar el precio de la indemnización correspondiente por árboles, plantas y cuanto en el terreno se encontraba, por la cantidad de 867 pesos y 50 centavos. Asimismo, se obligaba a respetar el paso del agua y los caminos, haciendo las obras convenientes y precisas para que no se estancaran las corrientes fluviales.¹⁶

Otro ejemplo lo tenemos con la hacienda de Tzintzimeo, situada en el distrito de Zinapécuaro, en la que su propietario, Simón Herrejón, convino el 5 de junio de 1883 con el representante de la compañía, Manuel Noriega, que se ocuparan parte de los terrenos –en los que se incluían árboles, plantas y pastos–, para la vía férrea que se estaba construyendo entre Acámbaro y Morelia, con el compromiso de que se le pagaran mil 700 pesos, respetando los caminos y las aguas del terreno.¹⁷

En este contexto, el 8 de junio de 1883 la hacienda de Zacapendo, propiedad de Teófila Caballero de Estrada, convino un contrato de expropiación de sus tierras,¹⁸ y días después la hacienda de Atapaneo, a cargo de Manuel María Solórzano, también acordó la expropiación de algunos predios, ambos con la Constructora Nacional Mexicana.¹⁹

Cuadro 4.1 Haciendas a las que se expropiaron parte de sus tierras por la Compañía Constructora Nacional Mexicana durante los años de 1881-1886

Hacienda Expropiada	Distrito	Año
Hacienda de Quirio	Zinapécuaro	5 de diciembre 1881
Hacienda de Tzintzimeo	Zinapécuaro	5 de junio de 1883
Hacienda Zacapendo	Zinapécuaro	8 de junio de 1883
Hacienda de Atapaneo	Morelia	13 de junio de 1883
Hacienda Salinas de Arano	Pátzcuaro	16 de julio de 1883
Hacienda La Lagunilla	Pátzcuaro	17 de julio de 1885
Hacienda Chapultepec	Pátzcuaro	4 de enero de 1886

Fuente: *Contratos Archivo Histórico General de Notarías de Michoacán*, colección de escrituras públicas, distritos de Zinapécuaro, Morelia y Pátzcuaro, libros 2-7, de los años de 1881- 1886.

En 1833, los tramos que unieron a Maravatío, Acámbaro y Morelia quedaron concluidos en su totalidad. Pero faltaban por realizarse las obras del trayecto entre Morelia y Pátzcuaro, las cuales estuvieron paradas un tiempo por problemas financieros de la compañía ferroviaria, a pesar de que, desde enero de 1881, las labores para la construcción de los rieles se habían llevado a cabo.

La compra y venta de madera entre particulares o comunidades fue otra de las maneras en que la empresa ferroviaria pudo hacerse del recurso forestal, destinado principalmente para la elaboración de durmientes. Al respecto, el 5 de marzo de 1881 los indígenas del pueblo de Erongaricuaró, perteneciente al distrito de Pátzcuaro, realizaron un contrato con el general Abraham Plata,²⁰ intermediario de maderas, por la venta de dieciséis mil durmientes en el monte el Caracol, con un precio de 25 centavos cada uno.²¹

De igual forma, Maximino Ponce de León vendió a Juan Basagoiti y Compañía, en la población de Tiripetío perteneciente al municipio de Morelia, la cantidad de diez mil durmientes de diferentes clases de pino, a 40 centavos cada uno.²² Durante la investigación, se pudo identificar a otros comerciantes forestales, que fungían como intermediarios de la compra y venta de madera con la compañía ferrocarrilera. Por ejemplo, Juan G. Barajas, al parecer comerciante independiente, compró a Eligio Cortes,²³ en junio de 1883, en el distrito de Pátzcuaro, la cantidad de cincuenta mil durmientes, diez mil tablones de pino blanco y doscientos mil tejamaniles de pinabete. Esto hace pensar que las compañías ferrocarrileras, además de adquirir durmientes, también compraban otro tipo de madera, sobre todo para las partes complementarias de vagones y puentes.²⁴ Juan Barajas es un personaje que figura, tanto en el distrito de Morelia como en los de Pátzcuaro y Zinapécuaro, realizando varias adquisiciones de madera. Como cuando, en diciembre de 1883, compró la cantidad de cien mil pinos de la sierra de Irapeo, destinados en gran medida a sacar vigas, tablones y elaborar durmientes, con la finalidad de negociarlos después con las compañías ferrocarrileras.²⁵

Los trabajos para la construcción del ferrocarril se siguieron realizando y la búsqueda de madera también prosiguió. La Constructora Nacional Mexicana realizó varios contratos con particulares y con pobladores de comunidades indígenas, con la finalidad de adquirir madera de buena calidad para la fabricación de durmientes. En este sentido, Octaviano Fernández,²⁶ quien tras su gubernatura se consolidó como comerciante de maderas independiente, le compró cien mil durmientes a los señores Rosendo Medal²⁷ y Manuel Grande; quizás una de las negociaciones más altas, en cuanto al requerimiento de madera en ese momento hecha por particulares. Fernández adquirió a 25 centavos cada uno de los durmientes. En el contrato se especificaba que serían de la clase de pino blanco, encino u oyamel, de más de treinta años de edad, excluyendo el ocote; labrados a hacha, sin rajaduras u otros defectos que los hicieran impropios para la construcción del ferrocarril; especificando como medidas 15 centímetros de grueso, 20 centímetros de ancho y 2 metros de largo.²⁸

Este contrato nos muestra la exigencia, y de alguna manera también la forma en que la compañía protegía su negocio, pues no aceptaban durmientes con ocote ni mucho menos con rajaduras.²⁹ Esto propiciaba que en el monte hubiera un despilfarro evidente de árboles, pues si por alguna circunstancia talaban ocote o la madera que se cortaba llegaba a tener algún defecto, no se aceptaba.

En este sentido, un informe del inspector J.M. Romero, de la compañía Constructora Nacional Mexicana, dirigido al gobierno del estado y a la Secretaría de Fomento, hablaba de los avances en la construcción del ferrocarril, entre los tramos de Pátzcuaro a Morelia y a Salamanca, y daba a conocer con detalles, tanto la cantidad de madera utilizada hasta el momento como su precio:

Para la construcción del ferrocarril se han realizado obras de superestructura en puentes y alcantarillas, tanto en la sección del Este (Acámbaro) como en la del Oeste (Pátzcuaro) y se han ejecutado conforme a tres distintos sistemas, dependiendo de las dimensiones, escuadría y enlace de las traveses y piezas de madera de la clase de madera y objeto de las obras de arte. En las 13 obras de superestructura ejecutadas en la sección del Oeste (Pátzcuaro) y en las 40 del Este (Acámbaro), se emplearon 214.2 metros cúbicos de madera, teniendo el metro cúbico a un precio medio de \$ 13, 8 centavos. El importe total de estas 53 obras de superestructura, teniendo en cuenta el precio de la madera, los fletes, herraje y costo de construcción, fue de \$ 5, 036 .83 centavos. Asimismo, se informa sobre la adquisición de durmientes en la división de Morelia, donde se tiene contratados 828 000 a un precio que varía de 42 a 62 ½ centavos por durmiente.³⁰

Cuadro 5.1 Contratación y entrega de durmientes para la construcción de las vías férreas de Pátzcuaro, Morelia y Salamanca durante el año de 1881

Lugar de entrega	Precio	Número Contratado	Número Entregado	Clase de pino
Indaparapeo a Santiago	42 centavos	34, 916	34, 916	Pino colorado y blanco
Indaparapeo a Lagunillas	50 centavos	79, 084	21, 986	Pino colorado y blanco
Santiago a Qurumutan	42 centavos	16, 000	13, 046	Pino colorado y blanco
Quiringuaro a Pátzcuaro	37 ½ centavos	50, 000	9, 144	Pino colorado y blanco
Lagunillas a Pátzcuaro	37 ½ centavos	30, 000	Pino colorado y blanco
Chapultepec a Pátzcuaro	50 centavos	100, 000	14, 000	Pino colorado y blanco
Chapultepec a Pátzcuaro	45 centavos	300, 000	Pino colorado y blanco
En Araró	43 centavos	5,000	3,884	Pino colorado y mestizo
En rancho del Toro	50 centavos	15, 000	7,035	Pino colorado y mestizo
Coapa a Cadena	50 centavos	40, 000	13,045	Pino colorado y aile
En Araró	50 centavos	553	Pino blanco mestizo
En Araró	50 centavos	8, 000	10, 800	Pino blanco mestizo
Araró a Acámbaro	62 ½	150, 000	1, 600	Pino blanco mestizo
Sumas		828,000	130, 009	

Fuente: Memoria presentada al Congreso de la Unión, por el Secretario de Estado y del Despacho, de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco, correspondiente a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882, tomo III, México, Oficina de la Secretaría de Fomento, 1885, p. 550.

En este contexto, es posible tener una idea de las cantidades de madera que se necesitaban para el cimiento de los rieles, al tener como referencia que, para una milla (1 609 metros) de vía ferrocarrilera se requerían dos mil quinientos durmientes. Si tomamos en cuenta que de cada árbol se podían sacar dos durmientes, era preciso cortar mil doscientos cincuenta árboles para una sola milla (1.6 kilómetros), o un millón doscientos cincuenta mil para mil millas de camino (1 600 kilómetros), con una distancia de 64 centímetros de centro a centro. A esto hay que agregar que los durmientes se removían cada seis años.³¹

Para sacar la superficie que fue explotada, se calculó la cantidad de trescientos cincuenta árboles que podría contener una hectárea de terreno, lo que dividido entre la cantidad de árboles talados da el resultado final. Hay que tomar en cuenta que este cálculo se hizo de manera que pudiera dar un acercamiento general de las hectáreas deforestadas, por lo que puede variar el resultado de acuerdo con la superficie de árboles calculada por hectárea.³²

De acuerdo con las cifras, que se desprendieron para obtener el cálculo de durmientes que se necesitaron en algunos tramos ferroviarios, puede deducirse que la madera destinada para los usos del ferrocarril, se extrajo en una gran parte de los distritos de Morelia, Zinapécuaro, Maravatío y Pátzcuaro. Según datos de la Secretaría de Fomento descritos en el cuadro 5.1, es posible mostrar que, en 1881, la empresa ferroviaria tenía contratados alrededor de ochocientos veintiocho mil durmientes para la construcción de las vías, solamente para el primer año de construcción. Si se toma en cuenta que en el tramo de Maravatío a Pátzcuaro se utilizaron alrededor de trescientos treinta y cuatro mil cincuenta y siete durmientes en total,³³ resulta que hay un excedente en durmientes, por lo que surgen las siguientes incógnitas: ¿qué sucedió con los cuatrocientos noventa y tres mil novecientos cuarenta y tres durmientes sobrantes?, ¿cuál fue su destino? En este sentido, se pueden deducir dos cosas: primero, que los durmientes que no fueron requeridos quedaron resguardados en alguna bodega de la compañía, para posteriormente utilizarlos en el remplazo de aquellos que estuvieran dañados,³⁴ o bien, la compañía los mandó a otros tramos en el estado o fuera de éste.

Las dos respuestas son un indicativo de lo que pudo suceder con la madera, pero se fortalece más la segunda, debido a que la empresa prosiguió contratando más durmientes durante los años posteriores a 1881, lo que hace pensar que no solamente se utilizaban en los tramos que se iban construyendo, sino que se enviaban a otras partes del país. Dado que, los tramos que la Constructora Nacional Mexicana tenía concesionados, al mismo tiempo que los de Michoacán, eran los de México a Toluca, Celaya a Salvatierra y Salvatierra a Acámbaro, es muy probable que hubiera distribuido los durmientes entre estos tramos, por la relativa cercanía que había con las construcciones que realizaba en tierras michoacanas.³⁵

De acuerdo con varios informes sobre el avance de los trayectos ferroviarios concesionados a la Constructora Nacional Mexicana, estos transcurrían sin ningún problema, ya que había suficientes durmientes y rieles para acabar los diferentes compromisos contraídos por la empresa. En este aspecto, la compañía no enfrentó dificultades por la falta de maderas, pues generalmente tenía un excedente en los trayectos desarrollados, lo que revela que supo administrar y distribuir el recurso forestal en las diversas partes del país donde construía sus líneas.³⁶

Durante la construcción del trayecto de Morelia a Pátzcuaro, la Constructora Nacional Mexicana tomó terrenos de algunas fincas. En 1883, en la hacienda de Salinas de Arano, en el municipio de Pátzcuaro, expropió parte de sus tierras, comprometiéndose a indemnizar económicamente a los dueños, así como a respetar las aguas y los pasos acostumbrados de los pobladores.³⁷ En otro punto del trayecto ferroviario la compañía logró obtener también parte de los terrenos de la hacienda de Chapultepec, perteneciente a la municipalidad de Pátzcuaro, parte de la hacienda de la Lagunilla también formó parte de las tierras adquiridas.

A diferencia de las expropiaciones que se habían llevado a cabo en la de Salinas de Arano y la de Chapultepec, esta última obedeció más bien a un acuerdo en el que el propietario y la compañía se verían beneficiados. En 1885, Francisco Ponce de León, en representación de todos sus hermanos, transfirió a la Constructora Nacional Mexicana todo el terreno que ocuparía la vía férrea en dicha hacienda, situada en la municipalidad de Pátzcuaro, es decir, un total de 339 mil 17 metros cuadrados. A cambio, solo cobrarían 600 pesos del maíz sembrado, por única vez, como indemnización.³⁸ De igual forma, la compañía

se comprometió a poner una estación o escape en la hacienda, en el punto que la misma empresa viera conveniente, cuyo terreno también lo cedió el señor Ponce de León. Esto habla del interés y lo beneficioso que sería para el hacendado tener una estación dentro de sus terrenos, ya que facilitaría el comercio y la comunicación con otros puntos de la región.

Mapa 4. Línea de ferrocarril que expropió terrenos de haciendas en los distritos de Zinapécuaro, Morelia y Pátzcuaro, de 1881 a 1886.



Fuente: Mapa hecho a partir de información de Uribe Salas, José Alfredo, Empresas ferrocarrileras... p.58., y AHGNM, escrituras públicas, libros 2-7, años 1881-1889.

Algunas fincas de campo se vieron beneficiadas con el paso del ferrocarril, pues tuvieron acceso a la red de comunicación y sus propiedades resultaron muy codiciadas en la región. En lo que se refiere al tramo de Morelia-Pátzcuaro, en los terrenos de las haciendas de Cointzio, Coapa, Chapultepec y la de Ibarra, quedó ubicada la estación de Pátzcuaro.³⁹ Esta vinculación entre vías férreas y haciendas se debe a que varios de los terratenientes, sobre todo de las fincas más productivas, percibieron los beneficios que les traería, aún y cuando el paso de la vía quedara alejada de los lugares de almacenamiento, lo que obligó a que los hacendados buscaran la manera de quedar comunicados construyendo cascos junto a las vías del tren, como fue el caso de la hacienda de Coapa.⁴⁰

La conclusión de la vía de Pátzcuaro hizo crecer el interés de los estadounidenses por acercarse a una de las regiones más ricas, fértiles y prósperas de la entidad. La decisión de extender la vía hasta Uruapan fue dada a conocer por el gobernador de Michoacán, el general Mariano Jiménez, el mismo día en que se inauguró el servicio ferroviario de Morelia a Pátzcuaro en 1886. A mediados de ese año, y debido a una crisis económica, la compañía ferroviaria Constructora Nacional Mexicana decidió traspasar algunas de sus concesiones a la nueva empresa denominada Camino de Fierro Nacional Mexicano. Entre los tramos otorgados se encontraba la extensión de Pátzcuaro a Uruapan; pero, no sería sino hasta el año de 1896 que se iniciaron los trabajos de reconocimiento del terreno, debido a la falta de recursos económicos. Sin embargo, la ayuda subsidiaria del Gobierno federal y del estado hizo que avanzara rápidamente la obra proyectada, de manera que el 13 de febrero de 1899 llegaba a Uruapan el primer tren.⁴¹

Para la construcción del tramo de Pátzcuaro a Uruapan, no se aprecia el movimiento comercial de compra y venta de madera como en otros distritos, es decir, la presencia de madereros en busca de durmientes para suministrar a la compañía ferroviaria, al menos no es tan visible en este caso. Probablemente, esto se debió a que la empresa del Camino de Fierro Nacional Mexicano, además de los derechos y obligaciones que adquirió con esta concesión, también haya realizado la compra de una considerable suma de durmientes. Hay que recordar que originalmente la autorización para esta obra era de la Constructora Nacional Mexicana, la cual probablemente ya tenía contemplado el recurso forestal que utilizaría, y es posible que haya vendido la madera, como una forma de tratar de salir de la crisis financiera que la aquejaba.

Es hasta 1911, cuando se empieza a notar nuevamente la relación entre los empresarios madereros y el sector ferroviario en el distrito de Uruapan, pero ya con la finalidad de exportar el recurso forestal hacia otras partes del país. Al respecto, en ese mismo año Luis Fernández y Compañía negoció con Santiago Slade el derecho para cortar árboles destinados para durmientes en los montes de Capácuaro, en la parte arrendada que correspondía a la compañía Bosques Mexicanos S.A., así como el acceso a los bosques de Pomacuacán y San Lorenzo en el cerro de la Cruz; el tiempo de duración del contrato fue de cinco años. Por su parte, Fernández se obligó a entregar a Slade la cantidad de seiscientos mil durmientes de pino y doscientos mil de encino cada año.⁴² Es decir, durante los cinco años que duró el contrato entre ambos empresarios, Fernández elaboró cuatro millones de durmientes, lo que representó una enorme cantidad de madera que era destinada para el ferrocarril. y esto sin contar las vigas, tablas y morillos que se aserraban en el monte.

Por otro lado, no existen indicios que demuestren que la madera extraída de la Meseta Purépecha se haya utilizado en la construcción de alguna vía férrea en la entidad, durante la segunda década del siglo XX; todo hace suponer que el recurso forestal que se extrajo de las comunidades indígenas del distrito de Uruapan se distribuyó por diversas partes de México, o en su caso, hacia otros países como Estados Unidos, pues la línea del Ferrocarril Nacional Mexicano (anteriormente *Constructora Nacional Mexicana*), comunicaba al estado de Michoacán con la Ciudad de México y hasta la frontera con Laredo, Tamaulipas (para la segunda década del siglo XX estaban por construirse diversos tramos ferroviarios en el país, entre los que destacaban el de Tampico-El Higo, Cañitas-Durango y Saltillo al Oriente).⁴³

Los productos que transportaba la compañía ferrocarrilera estaban divididos en cinco rubros generales: forestales, agrícolas, animales, minerales y miscelánea. En lo que refiere al sector forestal, se transportaba principalmente leña, madera (tablas, vigas, durmientes) y carbón vegetal.⁴⁴ Esto brinda, en gran medida, una idea de la ruta que siguieron varios productos comerciales de Michoacán. Aunque no se cuenta concretamente con el dato de a dónde pudo haber llegado la madera que se extraía en el estado, sí se puede establecer que los principales rubros comerciales que acapararon el tráfico ferroviario eran el minero y el forestal.⁴⁵

Como se puede observar, el tendido del ferrocarril en territorio michoacano generó una vinculación comercial importante, que buscaba una mayor integración entre las regiones más prósperas del estado y fuera de él, pero también respondió en gran medida a las condiciones topográficas. En este sentido, se desmontaron miles de hectáreas de bosques, las necesarias para abrir paso a las vías del ferrocarril en México, por lo que la naturaleza fue la más afectada con el orden y progreso que el gobierno porfirista impulsaba.

Conclusiones

Con la llegada del ferrocarril a Michoacán, sin duda se experimentaron nuevos cambios en el intercambio comercial, ya que las regiones que durante años se encontraron aisladas tuvieron la oportunidad de acceder a los principales centros ferrocarrileros, tanto del estado como del país. En este sentido, la proyección de rutas que se fijaron para abrir los caminos de hierro requirieron de una gran cantidad de tierras, las cuales en muchos de los casos fueron compradas a latifundistas, quienes lejos de negarse a venderlas vieron la oportunidad de negociar, para que sus propiedades quedaran entroncadas con las rutas que se habían diseñado para el tendido de las vías.

La vía del ferrocarril que se trazó durante la década de los años ochenta del siglo XIX entre los puntos de Acámbaro-Guanajuato hasta la ciudad de Uruapan, sirvió como una estrategia de comunicación, mediante la cual se pudieron comercializar y distribuir diversas mercancías hacia diferentes partes de México. Uno de los productos de mayor demanda fue el recurso forestal, que se destinó para la elaboración de durmientes, el cual se explotó en la zona central del estado de Michoacán con destino hacia entidades como Querétaro, Guanajuato, Ciudad de México y Tamaulipas. Esta conjetura tiene

congruencia, ya que durante los años ochenta del siglo XIX la Constructora Nacional Mexicana que construía las vías de Michoacán también realizaba trabajos en otros puntos del país, por lo que todo hace entender que la distribución y dotación de madera se hizo en estos mismos lugares.

Con el arribo del ferrocarril a Michoacán, no solamente se terminó por beneficiar a comerciantes, productores, pasajeros, etc., sino que también se abrió la posibilidad de un abanico amplio de oportunidades, que fue aprovechado por aquellos que se dedicaron al negocio de la compra venta y de maderas. Al respecto, Sandra Kuntz Ficker refiere que, durante el porfirio, uno de los principales productos que mayor tráfico tenía en el transporte ferroviario en sus diferentes rutas comerciales, fue el forestal, situación que refuerza la hipótesis de que la madera no sólo se empleó con fines de abastecimiento local en Michoacán.

Fuentes consultadas

Bibliografía

Figueroa Alvarado, Gloria Belén, *El ferrocarril y la modernización urbano-arquitectónica, Morelia, Pátzcuaro y Uruapan 1880-1910*, tesis de maestría, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Facultad de Arquitectura, 2008.

Gutiérrez Grageda Blanca (et, al), “Prosperidad y desgracias que la llegada del ferrocarril representó para Querétaro”, en Francisco Meyer (coordinador), *Ferrocarriles y la Revolución Mexicana; Antecedentes y desarrollo, 1885-1950*, Querétaro, Universidad de Querétaro, 2011.

Kuntz Ficker, Sandra, “Los ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880-1910,” en Kuntz Ficker, Sandra y Priscilla Connolly (coords.), *Ferrocarriles y Obras Públicas* (Lecturas de Historia Económica), México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, IIHUNAM, 1999.

Kuntz Ficker, Sandra (coordinadora), “La expansión ferroviaria en América Latina”, México, El Colegio de México, 2015.

Pérez Gil, Francisco, (comp.), *Primer Inventario de los bosques y montes de Michoacán 1885* (edición facsimilar), Morelia, Centro de Desarrollo del Estado de Michoacán, Instituto de Investigaciones Históricas y el Instituto de Investigaciones Agropecuarias y Forestales de la UMSNH, Secretaria de Desarrollo Agropecuario, Fundación PRODUCE Michoacán AC, Comisión Forestal del Estado de Michoacán y la Comisión Nacional Forestal, 2006.

Ponce Alcocer, María Eugenia Patricia, *La elección presidencial de Manuel González 1878-1880*, México, Universidad Iberoamericana, Departamento de Historia, 2000.

Sánchez Díaz Gerardo, (coordinador), *Pueblos Villas y Ciudades de Michoacán en el Porfiriato*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Consejo de la Investigación Científica, Instituto de Investigaciones Históricas, 1991.

Tortolero Villaseñor, Alejandro, *Notarios y agricultores: crecimiento y atraso en el campo mexicano, 1780-1920: propiedad, crédito, irrigación y conflictos sociales en el agro mexicano*, México, Siglo XXI, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, 2008.

Uribe Salas, José Alfredo, “Las Comunicaciones y medios de transporte 1870-1910”, en Florescano Enrique (coordinador), *Historia General de Michoacán*, Morelia, Gobierno del Estado de Michoacán, Instituto Michoacano de Cultura, Departamento de historia de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Volumen III, Tomo IV, 1989.

Uribe Salas, José Alfredo, *Empresas ferrocarrileras, comunicación interoceánica y ramales ferroviarios en Michoacán 1840-1910*, (historia y procesos 3), Morelia, Facultad de Historia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 2008.

Velasco, Alfonso Luis, *Geografía y estadística del estado de Michoacán* (edición facsimilar de 1895), Morelia, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Centro de Investigación y Desarrollo del Estado de Michoacán, 2006.

Archivo

Archivo Histórico Municipal de Morelia, caja 136 A, expediente 8, 14 diciembre de 1882.

Archivo Histórico General de Notarías de Michoacán (AHGNM), colección de copias de escrituras públicas, libro 4, escritura número 277, foja 745, Morelia, 5 de diciembre de 1881.

AHGNM, *Contratos Archivo Histórico General de Notarías de Michoacán*, colección de escrituras públicas, distritos de Zinapécuaro, Morelia y Pátzcuaro, libros 2-7, de los años de 1881- 1886.

AHGNM, colección de escrituras públicas, libro 7, escritura 133, foja 285, Morelia, 5 de junio de 1883.

AHGNM, colección de escrituras públicas, libro 7, escritura 136, foja, 295, Morelia, 8 de junio de 1883.

AHGNM, colección de escrituras públicas, libro 7, escritura 141, foja, 308, Morelia, 13 de junio de 1883.

AHGNM, colección de copias de escrituras públicas, libro 3, escritura 47, foja 167, Pátzcuaro, 5 de marzo 1881.

AHGNM, colección de copias de escrituras públicas, libro 4, escritura 247, Pátzcuaro, 15 de octubre de 1881.

AHGNM, colección de escrituras públicas, libro 7, escritura 141, foja 308, Pátzcuaro, 13 de junio de 1883.

AHGNM, escrituras públicas, libro 7, escritura 144, Ramón Huerta Notario Público, foja 314, Morelia, 16 de julio de 1883.

AHGNM, colección de escrituras públicas, libro 8, escritura 298, foja 316, Pátzcuaro, 5 de diciembre de 1883.

AHGNM, escrituras públicas, libro 7, escritura 163, Ramón Huerta Notario Público, foja 360, Morelia, 4 de julio de 1883.

AHGNM, escrituras públicas, libro 8, escritura 229, Ramón Huerta Notario Público, foja 109, Morelia, 23 de agosto de 1883.

AHGNM, escrituras públicas, número 6, Manuel Ruíz Durán Notario Público, fojas 15-27, Uruapan, 8 de enero de 1911.

Memoria presentada al Congreso de la Unión, por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco, correspondiente a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1882, Tomo II, México, Oficina de la Secretaría de Fomento, 1885.

Memoria presentada al Congreso de la Unión, por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, General Carlos Pacheco, correspondiente a los años transcurridos de enero de 1883 a junio de 1885, Tomo III, México, Oficina de la Secretaría de Fomento, 1888.

Periódico Oficial de Michoacán, Morelia a 5 de marzo de 1880, número 130, tomo I.

MIRADA FERROVIARIA, es una publicación electrónica cuatrimestral editada por el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Segunda sección del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 11 Norte 1005, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP. 72000. Teléfonos: 01 (222) 774 01 15 / 16 / 17, página web: <http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/publicaciones>, correo electrónico: cedif@cultura.gob.mx, Editor responsable: Román Moreno. Reserva de Uso Exclusivo: En trámite, ISSN: En trámite, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este Número, Luis Rodríguez, unidad editorial del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, fecha de la última modificación: 28 de abril de 2017.

Se prohíbe el uso de textos e imágenes que aparecen en esta publicación, sea de manera total o parcial, por cualquier medio impreso o electrónico, sin el previo permiso escrito emitido por el CNPPCF de la Secretaría de Cultura. Los contenidos de los artículos son responsabilidad exclusiva de los autores y no necesariamente reflejan la opinión de la Institución.



Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF) *Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF)*

inicio

sobre nosotros

normas editoriales

números anteriores