

# BOLETÍN

---

DEL ARCHIVO GENERAL  
DEL GOBIERNO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

NUEVA ÉPOCA

ENERO-JULIO DEL 2001 NÚMERO 20

**BOLETÍN DEL ARCHIVO GENERAL  
DEL GOBIERNO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO**

Nueva época.  
Núm. 20  
Enero – Julio del 2001

## CONTENIDO

|  | Pág.   |
|--|--------|
| Una Cofradía en Apaseo el Grande:<br>La Cofradía de la Purísima Concepción de María.<br>José Antonio Buenrostro Servin.....  | 7-13   |
| La formación económica de Guanajuato durante la Colonia bajo el<br>esquema primario extractivo exportador de bimetálico.<br>Mtro. Jorge Isauro Rionda Ramírez..... | 14-36  |
| Estudio biográfico de San Luis de la Paz.<br>Ángel Lino Arredondo.....   | 37-43  |
| La problemática del agua en el bajío (crónica).<br>J.A. Baltasar.....  | 44-46  |
| Panorama general de la minería guanajuatense de 1876 a 1910 en relación<br>con los años de 1821 a 1875.<br>L.H. Mónica Botello Rionda.....                         | 47-64  |
| <b>SECCIÓN ARCHIVO</b>   |        |
| Introducción<br>Catálogo de documentos para la historia del ferrocarril en Guanajuato<br>Amor Mildred Escalante.....   | 65-113 |

## UNA COFRADÍA INDÍGENA EN APASEO EL GRANDE LA COFRADÍA DE LA PURÍSIMA CONCEPCIÓN DE MARÍA.

José Antonio Buenrostro Servin.

Es posible asegurar que la veneración apaseense a la Purísima Concepción comienza en los orígenes de esta ciudad de Apaseo el Grande. Para poder asegurarlo así contamos varios testimonios, y el presente trabajo pretende realizar una enumeración de ellos.

Primeramente, en la “Relación de méritos de Don Pedro Martín del Toro”, se dice que Andrés Sánchez Eduhia construyó el primer templo católico de Apaseo, entre las dependencias que construyó a ese primer templo, se menciona al hospital<sup>1</sup>; desafortunadamente no tenemos la información cronológica pero el contexto es el de la fundación de Apaseo.

El día 20 de noviembre de 1542 fray Juan de San Miguel dictó un laudo arbitral en Apaseo en el pleito de aguas entre el pueblo de Apaseo y Hernán Pérez de Bocanegra.<sup>2</sup> Los cronistas franciscanos Muñoz y la Rea escriben que este religioso fundó “hospitales cercanos a las iglesias en donde se curan enfermos, vecinos y forasteros, se da posada a los caminantes y se administran los sacramentos de penitencia y extremaunción”. Estos hospitales se hallaban bajo el nombre de la Cofradía de la Purísima Concepción.<sup>3</sup>

Un dato interesante en relación con lo de arriba mencionado es recogido por Francisco del Paso y Troncoso; quien asegura que Fray Juan de San Miguel fundó aquí, en Apaseo, dos hospitales: Uno con indios michoacanos y otro con indios otomíes.<sup>4</sup>

Existe pues una relación directa, y por ello podemos asegurar que Fray Juan de San Miguel convenció a Andrés Sánchez Eduhia de construir el hospital y además introdujo la veneración a la Purísima Concepción en Apaseo.

El día 20 de septiembre de 1619 el Obispo de Michoacán, Fray Juan de Covarrubias, realizó una relación geográfica a solicitud de su majestad Católica, en relación con las cofradías de indios escribe “en cuanto a los pueblos de indios de este obispado así grandes como pequeños, cabeceras como sujetos, todos tienen su hospital, y los bienes de él son de la comunidad de todo el pueblo, porque todos en común acuden a hacer sementeras por el sustento de los pobres, y de lo que esto sobra, se gasta en pro y utilidad del propio hospital, y así mismo acuden a la guarda de los ganados menores de que se sustentan y esto

<sup>1</sup> Writgh, David. Conquistadores Otomíes en la Guerra Chichimeca. Gobierno del Estado de Querétaro. Querétaro. 1988. Colección Documentos 6. Pág. 38.

<sup>2</sup> González Leal, Mariano. Apaseo el Grande, Pasado y Presente de un Pueblo del Bajío. H. Ayuntamiento de Apaseo el Grande. México. 1988. Pág. 30.

<sup>3</sup> Ricard, Robert; La Conquista Espiritual de México; Ensayo sobre el Apostolado y los Métodos Misioneros de las órdenes Mendicantes en la Nueva España de 1523-1524 a 1572. (traductor: Ángel María Garibay K). F.C.E; México. 1986. Págs. 258 a 259.

<sup>4</sup> Del Paso y Troncoso. Francisco; Papeles de Nueva España. Relaciones Geográficas de la Diócesis de Michoacán. 1579-1580. Guadalajara, Col. Siglo XXI, N° 2, pág. 146 citado en Espinosa Mayorga, Susana y Ramírez Rosell, Elena Sofía. Un Pueblo en la Historia, San Miguel de Ixtla. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Historia. U.I. México. 1996. Pág. 85.

con gran voluntad y devoción, curándose en cada una de todas enfermedades, sirviendo en ello por semanas los mismos naturales, así hombres como mujeres, en que se aventaja este obispado a todos los demás de esta Nueva España, pues en ninguna de ellos se halla semejante instinto, caridad y devoción, teniendo salas divididas para mujeres y hombres, y la advocación de todos es de la Limpia Concepción, que tienen tal afecto y devoción que prestamente acuden y cantan los cantos por la mañana, las mujeres en hombros con guirnaldas en las cabezas a la iglesia donde se dice, y ellos oyen la misa de Nuestra Señora, pagando la limosna de lo que se recoge y junta al hospital, y con el mismo orden cantando himnos en su lengua en que están traducidos todos los que canta la Iglesia. Vuelven su imagen a la capilla del Hospital, que en general son todas adornadas y curiosas en lo material, que hay alguna que pudiera servir de principal iglesia de otras partes.<sup>5</sup>

Como vemos el Obispo Covarrubias dice que en todos los pueblos existían hospitales, celebrándose con gran pompa la festividad de la Purísima Concepción, algunos disponían de Capilla del Hospital, pero todos contaban con imágenes.

Pero el hospital de Apaseo fue un caso irregular en los hospitales de Michoacán, por el informe realizado por órdenes del Obispo Fray Francisco de Ribera en 1631, sabemos que en esa fecha en el hospital de Apaseo no se curaban enfermos. Esta situación era padecida a pesar, o debido a que, era una institución de recursos, ya que tenía una renta de cuatrocientos pesos, producto del arrendamiento de la hacienda llamada “La Labor de la Comunidad”.<sup>6</sup>

El día 4 de diciembre de 1641 el Obispo de Michoacán, Fray Marcos Ramírez del Prado, durante su visita pastoral, fundó la Cofradía de la Limpia Concepción de Nuestra Señora.<sup>7</sup>

Fray Marcos Ramírez del Prado regreso a Apaseo el día 6 de enero de 1646 el acta de visita asienta lo siguiente: “Visito su Ilustrísima la capilla que los naturales tienen hecha con el título de Hospital y les agradeció su trabajo y encargo se animen a hacer una galera para enfermería en que se curen los pobres naturales disponiendo que cada ocho días entren en el dicho hospital cuatro mujeres y cuatro hombres y cada persona ha de dar dos tomimes de limosna como se hace en todos los hospitales del obispado y estas personas han de hacer su granjería para que aya de que balerse en la cura y regalo de sus enfermos y asimesmo se han de hacer inventario en una hoja del libro del dicho hospital de los bienes que tubiere. Para hacer cargo a los oficiales que fueren electos a lo cual deben acudir pues es negativo pues es negocio de tanta utilidad suya y para que no se (ilegible) de hacerlo comete la exacción de ello al reverendo padre guardián y para que siendo necesario compelerlos con rigor”.<sup>8</sup>

El Obispo Fray Marcos Ramírez del Prado renovó su Visita Pastoral el 25 de agosto de 1651 el acta de visita dice “...asimesmo habiendo visitado por su persona la iglesia que

<sup>5</sup> Relaciones Geográficas del Obispado de Michoacán recopiladas por el Obispo de Michoacán Fray Baltasar de Covarrubias-1619. Biblioteca del Real Palacio de Madrid, Manuscrito II/2579.

<sup>6</sup> El Obispado de Michoacán en el Siglo XVII, Informe Inédito de Beneficios, Pueblos y Lenguas. Nota preliminar de Ramón López Lara. Fimax Publicistas. México. 1973. Colección Estudios Michoacanos III. Pág. 162.

<sup>7</sup> Archivo de la Parroquia de Apaseo.

<sup>8</sup> Archivo de la Parroquia de Apaseo.

tiene aquí el Hospital prohibió el que se dixese misa en ella por no tener puerta y estar muy indecente y hasta que le hagan se llebase a la iglesia la imagen de bulto y retablo que tiene de Nuestra Señora con todos los demás adornos del altar”.<sup>9</sup>

El día 15 de diciembre de 1656 Fray Marcos Ramírez del Prado volvió a visitar Apaseo, y ordena presentación de información. En la Acta de Visita se asienta que la Cofradía de la Limpia Concepción de Nuestra Señora de los naturales tiene ingresos por 832 pesos y 4 tomimes y gastos por 958 pesos y cinco tomimes, además realizó una visita a la capilla “que los naturales tienen hecha con título de hospital y les agradeció su trabajo y encargó se animen a hacer una galera para enfermería en que se curen los pobres naturales disponiendo que cada ocho días entren a ejercer en el dicho hospital cuatro mujeres y cuatro hombres y cada persona a dar cuatro tomimes de limosna como se hace en todos los hospitales del obispado y estas personas an de darse (ilegible) granjerías para que (ilegible) de que balerse en la cura y regalo de sus enfermos y así mismo se ha zer ynventario en una oja del libro de dicho hospital de los vienes que haya para hazer cargo a los oficiales que fueren electos a lo cual deven acudir pues es negocio de tanta utilidad suya”.<sup>10</sup>

El día 25 de enero de 1675 visitó Apaseo el Obispo de Michoacán, Francisco Verdín y Molina y en el acta de visita levantada se asienta que “se visitó la cofradía de nuestra señora de la concepción del hospital de dicho pueblo (de Apaseo) y por no tener forma de hospital se decretó en su libro lo que pareció más conveniente y necesario para el efecto y su conservación y mejor gobierno: (ilegible) cuentas con Juan Gomez, su mayordomo actual, a quien se hizo alcance de seis pesos y cuatro tomimes y medio de todo lo cual quedará en dicho libro.”<sup>11</sup>

Desafortunadamente el primer libro de la Cofradía de las Animas está perdido, pero podemos corregir que el galerón de enfermería del Hospital nunca se construyó; a partir del siglo XVIII vemos que la República de Indios se compromete cada vez más en los asuntos referentes a la Hacienda de la Comunidad por tanto podemos establecer que el Hospital de la Cofradía de las Animas sufrió una depreciación de sus prerrogativas.

En la Acta de Secularización de la Parroquia del día 17 de febrero de 1767 se asienta que “Objetos de plata en el templo parroquial:

...Item, Una corona sobredorada con varias piedras, que tiene la imagen de Nuestra señora la Purísima Virgen María de la Concepción, en cuyos dedos están cuatro sortijas y pertenece todo a su cofradía, que sirven los naturales.”<sup>12</sup> ... y continua el acta más adelante...”Item, otro dicho (altar) en el cuerpo de la dicha iglesia (parroquial) a mano derecha bajando del mayor, razonable (altar) de Nuestra Señora de la Concepción, con su tabernáculo nuevo, donde está la imagen de la Santísima Señora, dentro de vidrios finos, y su escultura de una bara (sic) de alto con su corona de plata sobredorada: dos lienzos laterales de Señor San Joachin y señora Santa Ana, otros dos chicos, y dos óvalos, que sirven de remate, un nicho en medio con la imagen de Señor San Joseph de más de tres

<sup>9</sup> Archivo de la Parroquia de Apaseo. Libro 1º de casamientos de indios. Folios 84 a 85.

<sup>10</sup> Archivo de la Parroquia de Apaseo.

<sup>11</sup> Archivo de la Parroquia de Apaseo.

<sup>12</sup> Archivo de la Parroquia de Apaseo. Acta de secularización de la Parroquia. Folio 2v.

cuartas de alto de escultura: otros dos de los mismo de más de tercias, uno de la Santísima Virgen y otro de un Santo Apóstol, en sus correspondientes nichos, que por no tener insignias no se advierte que santos sean: un cuadro con vidriera romana donde está la imagen de Nuestra Señora de los Dolores: un arco que sirve de (ilegible) con trece lienseros de la Santísima Verónica y los ángeles; el pie de dicho altar es de mampostería y pertenece a la Cofradía de la Concepción, que sirven los Naturales”.<sup>13</sup>

Podemos ver entonces que la Cofradía trasladó definitivamente a la Imagen y su retablo al templo parroquial en fecha aún desconocida y por razones que ignoramos, pero es notable la riqueza con que los cofrades indígenas alhajaron el motivo de su veneración.

Como decía esta perdido el primer libro de la Cofradía de la Purísima Concepción, afortunadamente el segundo se conserva y es por ello que podemos estudiar su organización y actividades, por ejemplo, ponemos el informe que realizó Don Joseph Manuel Gómez Valencia el 13 de diciembre de 1776 de los años (de 1775 y 1776) en que fue Mayordomo de la Cofradía de la Purísima Concepción.

Los recursos de la Cofradía procedían de cinco fuentes principales: la renta de una tabla de tierra de riego; que en ese año arrendó José Fernández de Herrera; un “aguinaldo” que se recogía en Apaseo durante la Pascua; una “demanda” que recogía dinero tanto en los demás pueblos de la jurisdicción de Apaseo como de la región, para cuyo efecto existían dos imágenes adicionales de la Purísima Concepción; estaban nombradas adicionalmente algunas mujeres para recolectar dinero en Apaseo, se llamaban tenanches; y finalmente, contribuciones de los cofrades. En 1775 y 1776 los ingresos a la Cofradía fueron 266 pesos 2 reales.

Las fiestas en que intervenía la Cofradía de la Concepción eran las siguientes: La Nochebuena, la Cofradía intervenía en las misas de gallo y de aguinaldo; se iniciaba la fiesta dando mantenimiento al altar y sus elementos, por ejemplo se gastaron doce reales aliñando la imagen de San José, ya para el día de la fiesta se decoraban los altares con velas, flores, cirios, cortinas y blandones que adornaban la imagen; al tiempo que se encargaba de contratar músicos, por ejemplo, en la Nochebuena gastaron cinco reales en músicos, pero el gasto en música no paraba ahí, en la misa de gallo la capilla (coro) de Don Sebastián de Arrieta cobró tres pesos y su pariente Don Joaquín de Arrieta, que tocaba el tiple (una especie de guitarra), cobró un peso, durante la Nochebuena la Cofradía gastaba también en fuegos de artificio, fueron diez pesos; la Cofradía corría con la reposición de los instrumentos musicales, fueron cuatro reales de cuerdas, un peso de un tambor y cuatro reales para “el maestro del violón”.

Otro gasto que Cofradía sufragaba eran las misas de gallo y aguinaldo, por sí mismas, fueron veinte pesos.

La Candelaria; en la cual se usaba palio, se adornaba la imagen y corría la Cofradía con los gastos de la misa, este día la Cofradía hacía un sustancioso gasto ya que gastaba seis libras y media de cera “del norte” para repartir durante la festividad mientras que los hermanos cofrades recibían entre todos nueve libras de cera “ordinaria”.

---

<sup>13</sup> Archivo de la Parroquia de Apaseo. Acta de secularización de la Parroquia. Folios 7v a 8f.

Las “Demandas” aunque eran un ingreso, también implicaban gastos; el día que salía la imagen de Apaseo se gastaban cuetes, y el día que regresaba, nuevamente cuetes; además la fiesta se alargaba dos días, en que los “músicos chirimeros” actuaban, cobraron cuatro pesos. La Cofradía además corría con los gastos, tanto viáticos como familiares de los que salían a la “Demanda” además pagaba por ellos el tributo al Rey de España.

La Cofradía de la Concepción se hacía cargo de varias misas durante el año, por ejemplo, durante el aniversario de las Animas y todo el año mandaba celebrar una misa los días sábado, esto representaba cincuenta y siete pesos.

El día de la Inmaculada Concepción se comenzaba con vísperas y un rosario, y nuevamente, fuegos artificiales, fueron ahora, diez y siete pesos y medio. El gasto de la función de Víspera fueron diez y seis pesos dos reales.

El día de la inmaculada, la Cofradía gastaba hasta una arroba y trece libras de cera, con un costo de cuarenta y siete pesos y medio; se adornaba el altar con hojas de plata voladora y oro volador; con ramilletes de rosas de mano; las lámparas y arañas del templo eran adornadas con bandas de tela, eran colgados además blandones adornados con flores.

En música ese día no solo se contrataba a músicos de Apaseo, como era el caso del coro de Don Sebastián de Arrieta, para la misa de función, sino que eran reforzados por cantores de Querétaro, todo esto importó veintitrés pesos.

Actuaban además clarineros, “tambuleros” y “chirimiteros” durante o antes de la misa de función.

El exterior del templo parroquial era también adornado, durante la noche, se encendieron candiles de sebo en la torre, de la cual se colgaban además gallardetes.

Durante este año de 1775 y 1776 la Cofradía gastó trescientos diez y nueve pesos seis reales; luego entonces el Mayordomo de la Cofradía tuvo un déficit de cuarenta y dos pesos seis reales, suma que pagó él y donó a la Cofradía.<sup>14</sup>

Con respecto a la Capilla de la Cofradía de la Purísima con el tiempo el Ayuntamiento se hizo cargo de la propiedad, pero no existe un documento explícito sobre esta transferencia. Pero existen restos materiales de lo que al parecer habría sido esta capilla en la antigua cárcel de Apaseo, donde aún hoy existe una bóveda de calicanto en el lado sur, aunque hay que hacer notar que ese edificio ha sufrido grandes modificaciones, pese a ello se conserva una placa de cantera con la siguiente inscripción:

Esta que miras fabrica elegante  
O muro de justicia permanente  
Ha de ser para siempre la triunfante  
Para castigar delitos de depravada gente

<sup>14</sup> Archivo de la Parroquia de Apaseo. Segundo libro de la Cofradía de la Purísima Concepción. Folios 78f a 82f.

Costo de la cárcel 4451 pesos 2 reales  
Concluyose su obra material  
El día 4 de febrero de 1823.<sup>15</sup>

Al parecer durante la época virreinal los mayordomos de la Cofradía de la Purísima Concepción no realizaron nunca un inventario de bienes, así pues el día 8 de noviembre de 1837 se realizó un inventario por órdenes del señor Cura José Joaquín Sánchez. Fueron comisionados para realizar el inventario los señores Trinidad Galván y Silverio Sánchez Mandujano.

En el inventario se reportan tres imágenes de la Purísima Concepción: La que se hallaba colocada en su altar en el templo parroquial y que era llamada “la original”, una segunda imagen conocida como “peregrina” y una tercera; conocida como “la bienvenida”, esta imagen nos informan, es la que salía a coleccionar limosna para la Cofradía en toda la jurisdicción de la Parroquia de Apaseo.

La Cofradía de la Purísima Concepción poseía “dos y media fanegas de tierra bajo beneficio de riego y se dividen en cuatro cajas de mayor a menor y sus límites son los siguientes: por el sur linda con el camino real que sale de este pueblo para Chamacuero y con tierras y ranchos de Don José Pablo Gómez y por el poniente sigue con tierras del referido Don Pablo Gómez y por el norte con tierras que nombran de los Rarones (sic) siguiendo por el mismo rumbo con tierras del rancho del finado Don Pedro Conejo de León y por el oriente con tierras que fueron del finado José Gabriel del Charco y con tierras de viviendas de los jesuses y valuada dicha tierra en su arrendamiento en cincuenta y dos pesos por cada un año”.

Los bienes de la Cofradía incluían además una caja de madera, para guardar las alhajas, que portaban las imágenes, un manto de raso azul, un mantel de cuatro varas, un plato de plata con su virgen de plata “con el que se colecciona las limosnas”, dos estandartes con cruces de plata, dos campanitas de bronce, “cuatro alvortantes de metal fino idem dos láminas con que se labraban estampas para los devotos que quieren dar su limosna a la Santísima Virgen”, un fierro de errar sin registro, una alcanciilla de hoja de lata, un tambor y un mecapal.<sup>16</sup>

La Ley de desamortización de fincas rústicas y urbanas propiedad de corporaciones civiles y eclesiásticas, llamada Ley Lerdo, se promulgó el 25 de junio de 1856, en treinta y cinco artículos.

<sup>15</sup> Placa de cantera en la fachada de la antigua cárcel del pueblo de Apaseo, Jardín Hidalgo Número conocido.

<sup>16</sup> Archivo de la Parroquia de Apaseo. Cuadernos de Inventarios donde constan las alhajas y tierras de Nuestra Señora de la Purísima Concepción que se venera en esta parroquia de este pueblo de San Juan Bautista de Apaseo, año de 1837. Sin folio.

Esta Ley atacó rudamente a la Cofradía de la Purísima Concepción de Apaseo ya que la Ley Lerdo dice en su artículo 1º. “Todas las fincas rústicas y urbanas que hoy tienen o administran como propietarios las corporaciones civiles o eclesiásticas de la República se adjudicarán en propiedad a los que las tienen arrendadas por el valor correspondiente a la renta que en la actualidad pagan, calculada como rédito al seis por ciento anual”. Mientras que en su artículo 3º. Dice “Bajo el nombre de corporaciones se comprenden todas las comunidades religiosas de ambos sexos, cofradías y archicofradías, congregaciones, hermandades, parroquias, ayuntamientos, colegios y en general todo establecimiento o fundación que tenga el carácter de fundación perpetua o indefinida”<sup>17</sup>.

La Cofradía sufre un serio golpe, ya no podrá más gastar fuertes sumas en festividades, pero todavía es mencionada como existente en 1860, por el Canónigo José Guadalupe Romero,<sup>18</sup> ya para 1900 no hay referencias a la Cofradía de la Purísima Concepción.

---

<sup>17</sup> Navarro, Ramiro. Las Leyes de Reforma. En Historia de México. Salvat Mexicana de Ediciones. 1978. Tomo 10; Págs. 2181 a 2204.

<sup>18</sup> Romero, José Guadalupe. Noticias para formar la Historia y la Estadística del Obispado de Michoacán. (Estado de Guanajuato). Edición extractada. 1992. Gobierno del Estado de Guanajuato. Pág. 144.

# LA FORMACIÓN ECONÓMICA DE GUANAJUATO DURANTE LA COLONIA BAJO EL ESQUEMA PRIMARIO EXTRACTIVO EXPORTADOR DE BIMETÁLICO

Mtro. Jorge Isauro Rionda Ramírez

## PRESENTACIÓN

El presente estudio trata de sostener la hipótesis histórica que afirma que durante el periodo colonial en México –y en especial para el caso de Guanajuato–, la minería sirvió de sector gravitacional del desarrollo socio-económico, el cual no sólo concentró y centralizó el plusproducto social obtenido bajo el esquema productivo colonial, sino que por otra parte, materializó tal plusproducto en un componente numerario (monedas de oro y plata) para su ulterior exportación a la península ibérica.

El objetivo procurado será dejar en claro el fundamento de tal hipótesis con base a una revisión histórica de sucesos que den base o sustento a tal elucubración, y no para el caso del hecho histórico en específico, sino como parte de una lógica inherente al desarrollo de un esquema primario extractivo exportador, bajo el contexto de una dependencia colonial metrópoli-periferia en un capitalismo de transición del mercantilismo bilateralista al capital industrial multilateralista.

Con esto también se visualiza cómo el llamado “desarrollo del subdesarrollo” es parte de nuestra herencia colonial, la cual es inminente y tangible como un hecho de vivencia actual y cotidiana, aunque los centros gravitacionales se hayan desplazado de la latitud trasatlántica al norte del continente.

La dinámica de desarrollo de aquel entonces, inclusive ahora, en mucho obedeció y sigue obedeciendo a intereses más propios de la estructura económica internacional, que a los propios de la nación, debido a que la economía mexicana, y en especial, las economías regionales no consolidaron un proyecto nacional de desarrollo, sino que se plasmaron desde su inicio en obediencia a intereses transnacionales y de colonización, durante diferentes fases del desarrollo económico del país.

Así, la estructura económica interna desde su origen fue madurando de manera desarticulada; con procesos de expoliación centralizadores, concentradores y extenuadores de las potencialidades naturales del territorio nacional, como de los propios hombres oriundos de las regiones de la nación mexicana.

No es excepción el desarrollo demográfico del Bajío, orientado a intereses siempre del capital extranjero, y no al desarrollo del bienestar de los habitantes de la nación.

Esta lógica reproductiva, se vino dando desde los esquemas coloniales, y más aún durante el periodo actual de sustitución de exportaciones y transnacionalización de la estructura económica nacional.

Desde luego no es un trabajo propiamente historiográfico sino de interpretación histórica. Quien esto escribe lo circunscribe como un acercamiento de historia económica. Las limitaciones y riesgo de la interpretación que aquí se hace y plantea dependen en mucho de los trabajos que los historiadores han hecho respecto a la historia de la minería en México, así como de la historia colonial, propiamente dicha.

El método de exploración histórica utilizado es la revisión y compilación de trabajos relativos al tema, los cuales han sido interpretados bajo la óptica del materialismo histórico, procurando velar aquellas contradicciones que caracterizaron a la minería como parte de un esquema de expoliación colonial. Así, propiamente dicho, el recurso metodológico es deductivo, el cual procura desenmarañar la lógica inherente en la formación social de Nueva España en cuanto al esquema reproductivo, propiamente infraestructural.

El método de interpretación histórica empleado es el sociológico el cual parte de comprender la lógica inherente de la fenomenología estudiada en lo general, de manera deductiva, y la corrobora a través de la inferencia estadística en las particularidades de fenómeno en cuestión. De esta manera se deducen las interacciones de las leyes que explican la fenomenología aquí tratada a nivel macro-social y posteriormente, se corroboran las aseveraciones planteadas como hipótesis de investigación a nivel micro.

El materialismo histórico, así como los planteamientos del revisionismo marxista servirán para encuadrar teóricamente el acercamiento del problema, sin ser esta corriente, necesariamente la radicalización de un punto de vista; y dejando abierto el espacio de la razón científica a las diferentes corrientes que puedan, durante el desarrollo del trabajo, aportar a la debida comprensión de la problemática estudiada, sin significar esto un sesgamiento de eclecticismo.

Queda entonces a su criterio si en el desarrollo de la presente se cumple con el objetivo de la presente exposición.

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo define una periodización que va acorde al cambio gravitacional en la formación social colonial de un modo de producción dominante sobre otro(s), y que con mucho explica los ciclos económicos que para entonces se dieron en la ascensión histórico-económica de la Nueva España.

Para tal periodización quien esto escribe parte de la delimitación cronológica que el Dr. Víctor M. Soria<sup>1</sup>, investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana (unidad Iztapalapa) establece para identificar la continua mutación de formación social con base en los cambios de directrices habidos entre los modos de producción.

Se tiene un primer periodo que va de 1521 a 1550 el cual sustenta la impostación en el modo de producción indígena -al cual se identifica como despótico tributario (MPDT)-, de los modos de producción europeo.

El modo de producción despótico tributario parte de la esclavitud de los indígenas, primeramente vía la encomienda y a la postre, el repartimiento como forma de expoliación económica, el que será el sustento de la apropiación del plusproducto social originario en la Colonia y del cual partirá la implementación de otros tres modos de producción: el modo de producción servil-mercantil (MPSM), como modo condicionante, el modo de producción artesanal (MPA) y en subsunción, el modo de producción extractivo-tributario (MPET), este último irá tomando relevancia conforme se vaya consolidando la infraestructura minera en el país.

Esto indica que no obstante el móvil de la conquista en un principio fue la búsqueda de riquezas materializadas en minerales preciosos, propiamente el oro y la plata -al menos durante el primer periodo de colonización-, la infraestructura que se dio no respondió en sí a una explotación minera pues la minería durante los primeros tiempos de colonia se dio con base a los yacimientos que los indígenas denunciaron a los españoles, por lo que fue una minería en gran parte basada en la explotación gambusina.

Aunque dentro del primer periodo referido se descubren los yacimientos de Zacatecas (1546) y Guanajuato (1554-1557), no es hasta la segunda mitad del siglo XVI que tomarán relevancia primaria en el esquema reproductivo colonial.

Algo que caracterizará al primer periodo de colonización es el inicio de la gran devacle demográfica de la población indígena en la Nueva España.

Con la llegada de los españoles a tierras de lo que hoy es México, la población indígena cae de manera abrupta. Para 1518, un año antes de arribo de Cortés a costas mexicanas la población indígena se estima fue de entre 16 y 25 millones de personas en la

---

<sup>1</sup> Soria, Víctor M. 1986.

parte central del país –esto según lo sostienen los trabajos de W. Borah<sup>2</sup>, Simpson y F. Cook-. Un siglo después dicha población apenas supera el millón de habitantes (propiamente 1 200 000), lo cual se explica especialmente a las terribles epidemias de viruela, sarampión y tifo (que indistintamente fueron llamadas por los nahuas como *cocoliztli* y *matlazahuatl*<sup>3</sup>), que asolaron a los nativos, quienes no tenían defensas naturales ante tales enfermedades (desconocidas para el Nuevo Mundo).

Así también a la enorme mortandad causa de las guerras de conquista y de reconquista –esta última emprendida por el nefasto Nuño de Guzmán para desconocer la labor de conquista de Hernán Cortés, lo que quedará patente en su labor durante la Primer Audiencia.

Otros eventos de tipo estructural tal como fue la interrupción del esquema productivo indígena, que posteriormente volverá a implementarse bajo la lógica de la encomienda, y al suicidio de los naturales ante el yugo del sometimiento, así como del homicidio de sus hijos antes que entregarlos a la esclavitud de los ibéricos, entre otras causas explican tal devacle demográfica.

No obstante la estabilidad que este primer periodo logra consolidar para 1550 en materia socioeconómica, y a la abolición de la esclavitud de los indígenas en 1548, la ley de población no se restablece y con ello surge un segundo que irá de 1551 a 1630.

En este segundo periodo la colonización del Bajío y poblamiento de minerales es un hecho bien vivido para la parte del altiplano de la Nueva España. Aquí es importante resaltar cómo la mentalidad metalista propia de los españoles va a ser desde un principio la principal causa de movilidad poblacional en la exploración de nuevos territorios tanto al norte como al sur novohispano. El bimetálico y su monetización serán la forma de materialización del plusproducto social extraído de las colonias hispánicas. Así, para la Corona española, el interés central será el atesoramiento de oro y plata que sustenten los compromisos financieros con otras naciones europeas, los gastos reales de la aristocracia y del clero, aparte de los avíos que eran necesarios para sostener otras actividades que en el seno de la colonización vinieron dándose.

El tercer periodo se da de 1630 a 1679 y comprende un lapso donde la provisión de mercurio a la Nueva España fue insuficiente, y continuamente se verá interrumpida. Esto provocó una recesión económica y social al verse fuertemente mermada la industria minera

---

<sup>2</sup> Así lo manifiestan Lira, Andrés y Muro, Luis. Op.Cit. atribuyendo las cifras a los trabajos de S.F. Cook y W. Borah.

<sup>3</sup> Al parecer el vocablo proviene del nahuatl y significa “mal de mujer” o “humor de mujer”. Humor no se refiere al estado de ánimo, sino que era como antes se denotada a la compenetración que las personas tenían sobre las cosas a través de su sudor y transpiración. Propiamente “enfermedad”. En la historia mexicana, a diversos males como el tifus o el sarampión se les denotaba con el mismo nombre, incluso es posible que no se distinguiera entre *matlazahuatl* y *cocoliztli*. Véase Leander, B. Op. Cit. P. 41.

y con ello, la incoherencia entre el sector primario-extractivo, creando contradicciones entre el esquema fiscal-monetario y del comercio interno y externo.

Se tiene un cuarto periodo que va de 1680 a 1810 donde la lógica reproductiva se centro en una fase extensiva-secundaria. Según nos hace notación el Dr. Víctor M. Soria, este periodo se puede dividir en dos subperiodos: “... uno de 1680 a 1766, y el otro de 1767 a 1810 ...”<sup>4</sup>.

En el primero puede afirmarse, se consolida el esquema reproductivo colonial bajo un esquema extractivo-secundario-exportador, y en el segundo se refiere al periodo en que hacen presencia las reformas Borbónicas, que serán un auténtico catalizador de la dinámica económica no obstante que durante ese mismo subperiodo se va a exacerbar la explotación de la Nueva España, la que presentará un continuo desgaste y pauperización de sus habitantes, lo que será un causal del estallido de la guerra de independencia de 1810 a 1821-23.

A raíz de las reformas Borbónicas, el carácter monopólico en la regulación extractiva se pierde, aunque sigue en manos de los españoles, no obstante la mercantilización de los minerales, y del comercio en particular se abre a la participación de otras naciones europeas más allá de la Metrópoli. Con ello el flujo del plusproducto social obtenido de las colonias americanas irradiará a otras regiones de la Europa que experimentará la ascensión industrial impulsada por el bimetal americano.

## DESARROLLO DEL TRABAJO

La hoy entidad guanajuatense se ha caracterizado históricamente por experimentar una de las dinámicas socio-económicas más interesantes y particulares del país. Esto es resultado desde luego de la estrecha integración y articulación económica regional entre sus sectores productivos –agricultura, ganadería y primario extractivo–, con el resto de la economía, lo que es resultado histórico que ha venido madurándose desde la colonia.

Es bien sabido por los historiadores que durante los primeros años de conquista, la migración de españoles a tierras de Nueva España realmente fue muy modesta, Alejandra Moreno Toscano<sup>5</sup>, nos dice que de 1509 a 1529, en 20 años las salidas de españoles a las Indias fueron de 3902 personas. Ante la conquista del Perú y el descubrimiento de importantes yacimientos de oro en dichas tierras del hemisferio sur, el contingente de migrantes se incrementó significativamente. Por decir, de 1533 a 1539, en 6 años, el número fue de 8000 personas.

---

<sup>4</sup> Soria, M. Víctor. Op. Cit. P. 7.

<sup>5</sup> 1981, p. 319. Esto lo sostiene la autora en base a una revisión en las listas de control de pasajeros a las Indias hechas por la Casa de Contratación de Sevilla desde 1509 y posteriormente por el Consejo de Indias.

Para el siglo XVI el flujo de europeos, en especial de españoles a los nuevos territorios descubiertos se da tanto por el anhelo personal de “hacer la España” y la fortuna que esto podía representar, así también para el siglo XVII por la terrible inflación y su efecto de miseria y empobrecimiento del pueblo español que el oro y la plata del Nuevo Mundo causaron en dicho país por aquel principio económico que se conoce como *Teoría Cuantitativa Clásica del Dinero* que sostiene que, conforme se inyecte dinero a una economía, los precios de las transacciones económicas presentan un alza alícuota. Y esto fue efecto inminente ante la inelasticidad que en aquel entonces presentaba la economía española que apenas surgía de un postramiento de 8 siglos de sumisión árabe, guerras de reconquista y el inicio de la consolidación de un esquema agropecuario por consolidar, y sobre todo, a que el oro y la plata de América no se utilizaron para fomentar el desarrollo industrial en España, sino todo lo contrario, lo frustraron y se asignó al consumo corriente, especialmente de bienes suntuarios comprados a otras naciones europeas, especialmente Inglaterra, que con una mentalidad cartalista (antimetalista), supo sacar provecho de este comercio internacional.

Así, mientras a España ingresaba el bimetálico del Nuevo Mundo, colateralmente emigraban españoles que sumidos en la pobreza que la monetización de los minerales ocasionaba, veían en los nuevos territorios la factibilidad de mejorar su situación patrimonial.

También debe considerarse la crisis agrícola que para fine del siglo XV España experimentó a raíz del término de la guerra de reconquista –expulsión de los moros quienes dominaron a España del año 711 a 1492-, que fue causa de que la vocación productiva de la meseta castellana virara de un desarrollo agrícola incipiente a una industria ganadera más desarrollada. Como efecto colateral, fue inmediato el depauperio de los trabajadores agrícolas y solariegos, quienes engrosaron los flujos de migrantes del campo a las ciudades, y a los nuevos territorios descubiertos.

Así, la migración de ibéricos, propiamente para el caso de España -como ya se explicó-, fue efecto de la mentalidad metalista que sustentaba que la riqueza estaba dada por Dios en la naturaleza a través de bienes preciosos, como eran los metales, y no del trabajo. Así el oro y la plata americanos fueron monetizados y destinados al consumo suntuario de las clases aristocráticas y clericales de la península ibérica (también para el caso de Portugal y sus colonias).

En ese mismo sentido Inglaterra, Holanda y Francia –quienes comerciaban bienes suntuarios con España y Portugal- van a encontrar en el bimetálico americano y el comercio internacional el avío de su desarrollo industrial, esto gracias a que estas naciones concebían la riqueza como producto del trabajo del Hombre, y no como una dotación divina en la naturaleza. Así, con relación a sus colonias, la movilidad poblacional hacia nuevos territorios fue posterior a la ibérica, y respondió a un excedente de población, resultado de la revolución industrial que aviaron el oro y la plata de América. Aquí la ley de población se manifiesta de otra forma.

Regresando a Nueva España, el descubrimiento de yacimientos minerales argentíferos en Zacatecas (1546) es el primer antecedente colonial para que la región norte del país comience a ser transitada por grandes contingentes humanos que iban y venían de la capital de la Metrópoli a la ciudad de Zacatecas y minerales aledaños, así como otros propios de Chihuahua y muy posteriormente de San Luis Potosí.

Para la debida comprensión del siglo XVI -como a inicios del presente trabajo se especificó-, se debe tener presente la especificación de dos diferentes periodos de interés: se tiene un primer periodo que va de 1521 a 1550, el cual sustenta la impostación en el modo de producción indígena -al cual se identifica como despótico tributario (MPDT)-, de los modos de producción europeo.

El modo de producción despótico tributario parte de la esclavitud de los indígenas. La encomienda y el repartimiento materializarán la forma de expropiación económica que será el sustento de la apropiación del plusproducto social originario en la Colonia. Del cual partirá la implementación de otros tres modos de producción: el modo de producción servil-mercantil (MPSM), como modo condicionante, y en subsunción el modo de producción artesanal (MPA) y el modo de producción extractivo-tributario (MPET).

La yuxtaposición de los modos de producción europeos al despótico tributario indígena definen la conformación social de los primeros tiempos novohispanos. La ruptura del esquema productivo amerindio generó graves y grandes contradicciones las cuales tuvieron una enorme trascendencia social y económica.

La catástrofe demográfica de los siglos XVI y XVII causó una terrible escasez de mano de obra, por otra parte y a razón de esto, la Corona y las autoridades virreinales protegieron a los indígenas de ciertos trabajos los cuales se consideraban inhumanos. Tal es el caso de la minería y algunas actividades agrícolas tal como la zafra en los ingenios azucareros, ciertos obrajes y fábricas de hilado. Por lo cual y ante la promulgación de la ley que derogaba la esclavitud de los indígenas (1548), a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII se trajeron negros de África para suplir la carencia de mano de obra, en especial en las tareas donde no se podían contratar indígenas.

Es curioso destacar que el descubrimiento de un mejor proceso para separar el mineral (plata) de las impurezas con que se acompañaba este en su extracción primaria a través de la amalgamación vía azogue (mercurio), va ahorrar a los mineros importantes flujos de trabajo esclavo, especialmente de indígenas. Es por eso que cuando se eximen a los indígenas de la esclavitud, son los negros quienes vendrán a suplirla por varias razones: primero, era una mano de obra más barata que la indígena; segundo, su rendimiento era mayor; y tercero, estaban menos protegidos por la Corona y por las autoridades virreinales que los indígenas. Por tal razón, la iniciativa no causa problema alguno entre quienes los utilizaban pues ya poco se les empleaba a los esclavos indígenas, gracias al descubrimiento en mención y a las ventajas que ofrecía la explotación de los negros.

Se debe en parte a la minería la introducción de negros a tierras novohispanas. Las leyes que procuraron proteger a los indígenas los eximían de ciertas tareas o faenas laborales que se consideraban inhumanas para estos. Tal es el caso de las labores mineras, así como en la agricultura, con la creación de ingenios y trapiches azucareros, la Corona ordenaba que en dichas actividades no trabajaran indígenas, por lo que se utilizó a los negros para tales labores.

Ya para el siglo XVII, las autoridades virreinales trataron de controlar la introducción de negros a las indias a través de las Casas de Contratación o "asientos". Sin embargo, es durante el siglo XVI que dicho tipo de población se desparramó en el territorio novohispano sin control alguno, en especial en las llamadas áreas de tierra caliente o costeras, donde el clima no favorecía a los indígenas, mientras que el aclimatamiento de los negros sería el principal atractivo para su utilización en todo tipo de trabajos, desde la servidumbre doméstica, como las labores del campo.

La población negra en Nueva España fue bastante representativa. Citan Andrés Lira y Luis Muro<sup>6</sup> que según estimaciones de Gonzalo Aguirre Beltrán<sup>7</sup> en 1580 había en el área novohispana 20 569 negros (0.6% de la población total). Para 1646 esta cantidad era 35 089 que representaba el 2% de la población de la Nueva España, y para 1792 la población era de 20 131 (0.8%). La población negra había disminuido. Esto se debió a que por una parte la población negra comenzó a diluirse con la población blanca, india y mestiza, y la proliferación de castas. Así como a la creciente presencia del grupo de mestizos que será un rasgo demográfico sobresaliente en el siglo XVII.

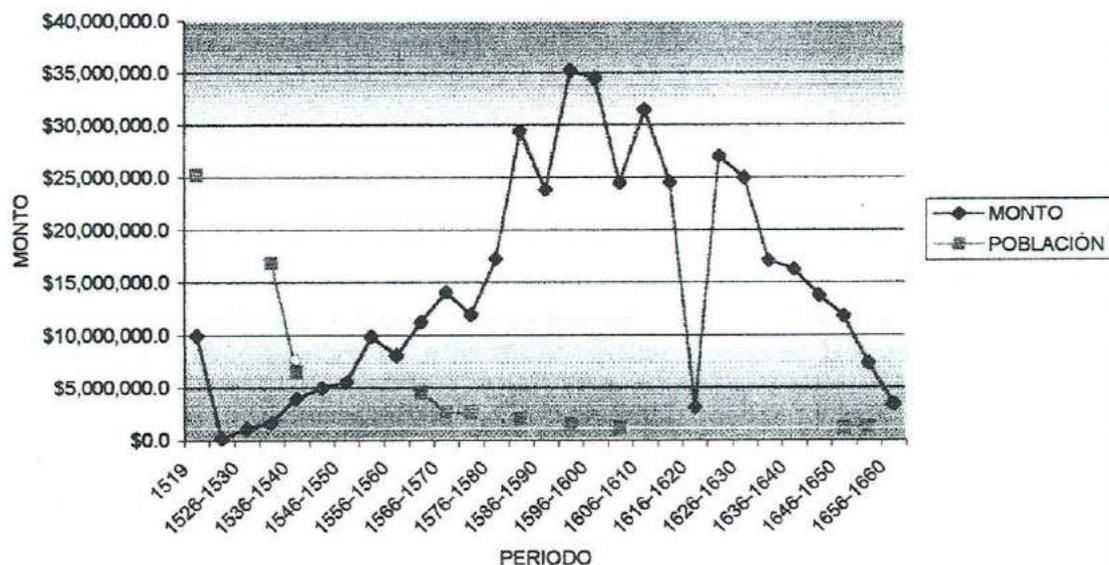
En los minerales no existieron -por la manera tan desordenada en que se vino dando el poblamiento de los mismos-, regulaciones sobre la población civil, por lo que la impunidad en el delito, la delincuencia, la violencia, el desorden eran parte de la cotidianidad que se vivía en estos lugares. Las regulaciones para contraer nupcias entre diferentes tipos de etnias, especialmente con negros, prácticamente no existieron, no obstante sí el etiquetamiento que se da a la cruce tales como las castas derivadas (pardos), esto una vez que se llevaba a los hijos a la parroquia para su bautizo. Asimismo, destaca que en la ciudad de Guanajuato, no obstante hubo un importante contingente de negros en las minas, su presencia será rápidamente absorbida por el resto de la población que se mestiza con ellos.

---

<sup>6</sup> Lira, Andrés y Muro, Luis. Op. Cit. P. 392.

<sup>7</sup> Aguirre Beltrán, Gonzalo. 1946. Pp. 199-245. Citado a pie de la página 13 por Borah, W. 1982.

EVOLUCION DE LOS EMBARCOS DE TESORO A ESPAÑA EN MARAVEDÍES Y LA POBLACION DE NUEVA ESPAÑA (SIGLOS XVI y XVII)



La devacle demográfica indígena vivida durante las centurias del XVI y XVII vino en perjuicio de la población blanca, puesto que la escasez de mano de obra ocasionó que mucho de los bienes y servicios de los que se proveían los blancos de los indígenas se encarecieran, y con ello, la expoliación tuvo que ser sutilizada. Así, no obstante la producción minera que sirvió de sector centralizador y concentrador del plusproducto social bajo su redituabilidad, la cual tuvo que ser sostenida con la importación de negros, así como de un cambio de trato laboral con indígenas “libres” jornaleros y peones. Con ello la extracción minera en mucho vino a aviar a otras actividades locales, y al propio consumo de los blancos ante la carestía, por lo que el volumen de maravedíz disminuyó colateralmente a como se fue presentando la crisis demográfica.

**EMBARCOS DE TESORO A ESPAÑA EN PESOS  
(MARAVEDÍES), POR QUINQUENIO.**

| PERIODO   | MONTO          | POBLACIÓN  | PERIODO   | MONTO          | POBLACIÓN |
|-----------|----------------|------------|-----------|----------------|-----------|
| 1519      | \$9,931,969.5  | 25,200,000 | 1586-1590 | \$23,832,630.5 |           |
| 1521-1525 | \$134,170.0    |            | 1591-1595 | \$35,184,862.5 | 1,375,000 |
| 1526-1530 | \$1,038,473.0  |            | 1596-1600 | \$34,428,500.5 |           |
| 1531-1535 | \$1,650,231.0  | 16,800,000 | 1601-1605 | \$24,403,328.0 | 1,075,000 |
| 1536-1540 | \$3,937,892.0  | 6,427,466  | 1606-1610 | \$31,405,207.0 |           |
| 1541-1545 | \$4,954,005.0  |            | 1611-1615 | \$24,528,120.5 |           |
| 1546-1550 | \$5,508,711.0  |            | 1616-1620 | \$3,012,450.0  |           |
| 1551-1555 | \$9,865,531.0  |            | 1621-1625 | \$27,010,678.5 |           |
| 1556-1560 | \$7,998,998.5  |            | 1626-1630 | \$24,954,526.5 |           |
| 1561-1565 | \$11,207,535.5 | 4,409,180  | 1631-1635 | \$17,110,854.0 |           |
| 1566-1570 | \$14,141,215.5 | 2,650,000  | 1636-1640 | \$16,314,602.0 |           |
| 1571-1575 | \$11,906,609.0 | 2,598,640  | 1641-1645 | \$13,763,802.5 |           |
| 1576-1580 | \$17,251,941.0 |            | 1646-1650 | \$11,770,547.0 | 1,079,221 |
| 1581-1585 | \$29,374,612.0 | 1,900,000  | 1651-1655 | \$7,293,767.0  | 1,200,000 |
|           |                |            | 1656-1660 | \$3,361,115.5  |           |

Esto no quiere decir que la crisis minera que sobrevino a fines del siglo XVI y casi todo el siglo XVII se explique por una causalidad demográfica. Hubieron entre otros factores problemas de agotamiento de yacimientos superficiales, lo que implicó una extracción más profunda y costosa, especialmente cuando tenían que afrontar problemas de desagüe. La falta de un debido aprovisionamiento de azogue, y fuertes cargas fiscales, pero no obstante, la carencia de mano de obra que ocasionó la caída de la población indígena sí tuvo que ver con ello. Ejemplificativo esto se tiene la gráfica anterior<sup>8</sup>:

<sup>8</sup> Gráfica derivada de información obtenida de Borah, W. Op. Cit. P.96.

Se puede ver cómo a principios de la colonia, a raíz de la disponibilidad de la abundante fuerza de trabajo indígena la minería creció de manera sostenida hasta 1600. Posteriormente la minería experimenta una contracción por los motivos antes expuestos a la par que la población indígena tiene que ser protegida de trabajar en la minería, por considerársele una labor muy pesada para estos.

No obstante la estabilidad que este primer periodo logra consolidar para 1550, la ley de población no se restablece —contrario a lo que sustenta Víctor M. Soria—, más sin embargo, es durante el segundo periodo que irá de 1551 a 1630 que la población blanca va en sustantivo aumento, y con ello se conforma el reparto económico novohispano (garantizado de manera consanguínea vía heredad), así como surgen los mestizos y otras castas, como rasgo que cada vez será más significativo en la formación social colonial.

En este segundo periodo la colonización del Bajío y el poblamiento en torno a las factorías de extracción minera es un hecho bien vivido en la parte del altiplano de la Nueva España. Aquí es importante resaltar cómo la mentalidad metalista propia de los españoles va a ser desde un principio la principal causa de movilidad poblacional en la exploración de nuevos territorios tanto al norte como al sur novohispano.

Para el caso de Nueva España, y en especial de la parte central de esta, se tiene el siguiente cuadro sinóptico que fue desarrollado por el Dr. Víctor M. Soria<sup>9</sup>, y que quien esto escribe retoma para que sirva de síntesis de la que puede afirmarse fue la conformación económica novohispana durante el primer periodo estudiado.

---

<sup>9</sup> Soria, Víctor M. Ibid.

**Modos de producción en un modelo primario-exportador novohispano.**  
**ELEMENTOS DE LOS MODOS DE PRODUCCIÓN DEL PRIMER PERIODO (1521 –1550)<sup>10</sup>**

Esquema: Pillaje y Acumulación-Extracción Colonial Originaria

Surge el modo de producción Despótico-Tributario sobre la base del MP tributario Azteca.

\* La encomienda y el Tributo real lo sobrecargan. El trabajo esclavo también sobrecarga a la comunidad indígena.

\* En los años 30 del siglo XVI se inicia el modo de producción artesanal, mayormente en las ciudades.

1. Trabajadores

MPDT                    Trabajadores incluidos en la comunidad indígena y sobrecargados por la encomienda y el tributo a la corona.

Los trabajadores esclavos indígenas se incluyen dentro de los medios de producción. A menudo son

MPA                    Alimentados por el tributo de encomiendas.

Trabajadores libres ligados al instrumento.

2. Forma de organización del trabajo

MPDT                    Colectiva-usufructuaria en la comunidad indígena.

Esclavos: Forzada-Dependiente.

MPA                    Artesanal-Jerárquica (maestros, oficiales, aprendices).

3. Propietarios

MPDT                    Usufructo en una comunidad real, limitado por la encomienda y el tributo real.

Encomendero-esclavista: propietario privado limitado.

MPA                    Propietario privado limitado.

4. Relaciones de propiedad

MPDT                    Propiedad comunal al interior del MPDT. La encomienda y la Corona establecieron de facto la propiedad

De los medios de subsistencia. Igualmente los esclavistas.

MPA                    Propiedad del instrumento.

5. Forma de apropiación del excedente

MPDT                    Tributo en trabajo y en especie. Después en dinero aunque se alterna con tributo en especie.

Apropiación directa del trabajo esclavo.

MPA                    Trabajo excedente de oficiales y aprendices apropiado por el maestro.

6. Relaciones técnicas de producción

MPDT                    Producción aislada y comunitaria.

Esclavos: Producción Organizada (yuxtaposición)

MPA                    Producción organizada.

No obstante los cuadros aquí expuestos, es importante subrayar que para el caso de Guanajuato, la conformación socio-económica es distinta a la de la mesa central debido principalmente a que esa región no solo ya tenía un fuerte número de moradores, sino que por otra parte, su desarrollo cultural, económico, y sobre todo social estaba establecido, mientras que para Guanajuato el esquema reproductivo estuvo ligado en relación directa a la conformación del esquema productivo minero del norte del país.

---

<sup>10</sup> Con base al desarrollo realizado por Socia, M. Víctor. Op. Cit. 33.

## ELEMENTOS DE LOS MODOS DE PRODUCCIÓN DEL PRIMER PERIODO (1551 -1630)

### Segundo Periodo: Acumulación-Extracción sostenida

Surge en los años de 1550 el Modo de Producción Servil Mercantil en la agricultura y la minería. La Hacienda aparece a principios del Siglo XVII. Termina la esclavitud indígena hacia 1570. Se conservan esclavos negros. Se desarrolla el Modo de Producción Capitalista Mercantil adosado a la pequeña minería de la plata. La encomienda declina y se afianza el Tributo Real en el Modo de Producción Despótico-Tributario.

#### 1. Trabajadores

- MPSM Agricultura: Rotativos-Asalariados (miembros de las comunidades indígenas) Complementados por asalariados libres. En las minas igual pero además por esclavos negros.
- MPCM Trabajador-proprietario complementados por rotativos.  
Asalariados y/o asalariados libres.

#### 2. Forma de organización del trabajo

- MPSM Repartimiento: forma dominante de trabajo rotativo-asalariado asignado por el estado. Se Complementa con el propietario en pequeñas unidades agrícolas y mineras; en Haciendas con Trabajadores asalariados. Libre y de arrendatarios y aparceros; en minas grandes por esclavos Negros y asalariados libres.
- MPCM Trabajador-proprietario sobrecargado por comerciante capitalista.

#### 3. Propietarios

- MPSM Propietario privado limitado.
- MPCM Propietario privado limitado sobrecargado por comerciante.

#### 4. Relaciones de propiedad

- MPSM Propiedad de los medios de subsistencia.
- MPCM Propiedad de los medios de subsistencia.

#### 5. Forma de apropiación del excedente

- MPSM Pequeña unidad agrícola; apropiación del trabajo excedente. Haciendas:  
Apropiación del trabajo excedente y renta de aparceros y arrendatarios.  
Minas: apropiación del trabajo excedente y renta de aparceros y arrendatarios.
- MPCM Apropiación por sobrecargo en el precio de los insumos habilitados y por usura.

#### 6. Relaciones técnicas de producción

- MPSM Producción organizada.
- MPCM Producción semi-organizada (por yuxtaposición)

La expansión de la agricultura y la ganadería del centro de México y la necesidad creciente de dotar de insumos básicos a la minería zacatecana, propiciaron el poblamiento de la zona del Bajío, donde comenzaron a conformarse Haciendas, la mayoría de ellas agrícolas, y otras tantas ganaderas (especialmente para el lado de León), aunque lo común, es que la Hacienda, como unidad económica, lo primero que atendió fue garantizar su autoconsumo, por lo que la forma de la Hacienda, en cuanto su vocación económica, debió especializarse tanto en actividades agrícolas, como ganaderas, esta última en subsunción de la primera. Posteriormente, la Hacienda se especializó en la dotación de insumos de la minería norteña. Así, unidad económica, con un sistema de reproducción simple, en un principio no estuvo en capacidad de abastecer con suficiencia las zonas mineras, por lo que

constantemente existía la necesidad de fomentar la actividad agrícola y ganadera a nuevos territorios más al norte por medio de mercedes, dotaciones de tierra y fundación de villas.

El mencionado descubrimiento de yacimientos minerales, predominantemente argentíferos, en los alrededores de la actual ciudad de Guanajuato entre los años 1554-1557, ocasionaron para 1564 la inmigración al área de un gran número de personas entre ibéricos, indios traídos por repartimiento especialmente Nahuas, Mazahuas, Tarascos y Otomís, así como negros, esto con el fin de garantizar la disponibilidad de fuerza de trabajo tanto para las Haciendas agrícolas del Bajío, como para la industria minera de la sierra guanajuatense. Para 1564 se inició la explotación formal de las minas de Guanajuato, y con ello, el poblamiento acelerado de esta parte del país.

El grupo español, conforme se va dando la colonización se vuelve bastante representativo en la región, en especial en el Bajío y en los minerales. Ante la explotación minera se traen negros del Africa occidental. A éstos se les concentra en minerales y algunas Haciendas en las cercanías de la actual ciudad de León. Por esta razón, con fuertes contingentes de población indígena, blanca y negra el acrisolamiento racial o mestizaje será *sui generis* como conformación étnica en el territorio guanajuatense.

En el siglo XVI el poblamiento se va a concentrar en los centros mineros, estancias de camino, presidios, congregaciones, y haciendas agrícolas y ganaderas. Los núcleos de población se ubican de acuerdo a las condiciones-restricciones físico-económicas del territorio estatal y regional.

En el primer periodo de colonización, el pillaje, la esclavitud de los indígenas y el desarrollo de un esquema primario de autoconsumo en materia agrícola, y de exportación en materia minera -aún que de manera muy incipiente esta última-, serán el sustento del ulterior desarrollo de lo que se podría definir como un sistema basado en la esclavitud y el saqueo del patrimonio indígena.

La formación social de la Nueva España resulta difícil encajarla en un esquema de tipo servil, al menos en lo que va de 1521 a 1550. Es durante la segunda mitad del siglo XVI que la esclavitud irá pasando de su modalidad de trabajo a relaciones serviles (propriadamente el peonaje), al menos para el caso de las castas que para entonces comienza a tener relevancia en el espectro racial de la Nueva España. No obstante, ni en su momento de esclavitud, ni en su ulterior desarrollo servil, se puede afirmar que la formación social novohispana de aquel entonces fue similar al periodo esclavista y feudal de Europa. Tiene su propia toponomía; con caracterizaciones que más bien respondieron a la expansión de un sistema capitalista-mercantil muy primario, con un fundamento comercial más tendiente al bilateralismo entre la Metrópoli y países europeos homólogos tales como Inglaterra, Francia, Holanda e Italia, y a la expoliación de la Metrópoli respecto a sus colonias, y a un metalismo ibérico exacerbado, que más que la promoción comercial, procuraba el atesoramiento de minerales tales como el oro y la plata.

Las relaciones entre españoles e indígenas durante la segunda mitad del siglo XVI mostrarán un cambio radical a raíz de una innovación tecnológica en la amalgamación de la plata.

El sector minero es el centro gravitacional del esquema colonial a partir del segundo periodo y servirá de “placenta” del esquema económico implementado para concentrar el plusproducto social y materializarlo en un numerario (moneda *maravedíe*), y de este modo estar en posibilidad de exportarlo a España.

Así, de una relación laboral esclavista surge el servilismo por medio del surgimiento del peonaje, tanto libre o naborío, como encasillado (peón simplemente).

Cita la autora Alejandra Moreno Toscano lo siguiente:

*“... cuando a mediados del siglo (refiriéndose al siglo XVI) Bartolomé de Medina ensayó un nuevo procedimiento (amalgama) para separar la plata con mercurio, la técnica pudo sustituir la exigencia de mano de obra y el fin de la esclavitud indígena –por la disminución de la población– corrió entonces paralelo con un aumento en la producción de metales.*

*Por lo anterior, la abolición de la esclavitud indígena decretada en 1548 se aceptó casi sin resistencias en una sociedad que había encontrado formas para suplirla ...”* (El primer entreparéntesis es nuestro, así como las negrillas).

Si el móvil original de la conquista fue el descubrir riquezas que se sumaran al tesoro real de la Corona española -puesto que para entonces, una nación rica era aquella que poseía las mayores reservas acuñadas en oro y plata principalmente-, Así entonces el surgimiento de la agricultura y la ganadería, desde un principio estará en subsunción del desarrollo de un sector extractivo primario exportador (propiamente la minería).

En el siglo XVI la Corona promoverá la emigración de agricultores peninsulares a los nuevos territorios en sus colonias, proveyéndolos de grandes extensiones de terreno aprovechable, como parte de una estrategia de consolidación de un modelo primario-extractivo que debía partir del desarrollo de la agricultura como condición imprescindible para que se dotara a la población “colonizante” de comestibles -así como a la población nativa sometida-, y de insumos industriales a la creciente minería. Especialmente esto sirvió de plataforma para el arranque de las actividades mineras en el norte del país que vinieron a imponerse a las actividades de explotación minera del centro, estas últimas típicamente de lavado de mineral, la cual tuvo una duración efímera<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> La minería de “lavado de mineral” o gambusina se desarrolló con base a la manera en que los indígenas se hacían del oro, y de los yacimientos descubiertos por estos, es por ello que se agotó rápidamente.

El poblamiento de la región que hoy comprende el actual territorio guanajuatense siguió estas pautas de sedentarización. El descubrimiento de yacimientos minerales en el norte es la causa motriz de la movilización de población de la parte central a esos territorios.

Donde se encuentra el mineral se establecen las poblaciones, las estancias de camino poco a poco se van poblando. Ranchos y rancherías se conforman con base al esquema de producción agropecuaria en el Bajío, y posteriormente, en el siglo XVII las Haciendas serán el motor del crecimiento poblacional en este territorio.

Por otra parte es relevante resaltar que, para el caso de la industria minera, el modo de producción característico será con base, en un inicio, a la esclavitud y posteriormente al peonaje. Con ello se establece un segundo modo de producción característico del primer periodo para el caso del Bajío al que se llamará modo de producción servil-agrícola (MPSA).

La formación social guanajuatense se articuló como un complejo económico donde destacaba la interdependencia de la minería, la agricultura y la ganadería. La primera subordinando a las dos últimas.

Como la economía Colonial estaba orientada “hacia fuera” (modelo primario-exportador), desde sus orígenes la economía de la Nueva España —especialmente para el caso de Guanajuato—, se desarrolló como un esquema excedentario-capitalista, aunque para ello se implementaron modos de producción dentro de una misma formación social que por su lógica de explotación de la fuerza de trabajo no se basaba en el asalariamiento de la mano de obra, sino en la esclavitud y en el servilismo; más, atado a la lógica inherente de un esquema internacional reproductivo, era parte del desarrollo primario de un capitalismo mercantilista bilateral naciente. Por ende, el capitalismo de la región estaba en subsunción directa y dependiente de la Metrópoli, en especial en la configuración de sus industrias mineras. De esta manera, las minas de la Sierra exigieron insumos que fueron necesarios producir en el Bajío, forjándose en consecuencia un esquema reproductivo regional interdependiente.

Los minerales van a atraer a indígenas llamados “naboríos”<sup>12</sup>, quienes eran personas en autoexilio de sus lugares de origen, huyendo de la esclavitud y los maltratos de los conquistadores, a quienes la Corona les había entregado en calidad de “encomienda y mercedes” sus comunidades indígenas con los terrenos que estos habitaban. Esto significa que un fuerte contingente del grupo humano que comenzó a poblar los minerales del norte del país se conformaba por esta clase de indígenas libres, y que una vez abolida la esclavitud en 1548, engrosaron la fuerza de trabajo que constituyó el peonaje.

<sup>12</sup> Según nos indica Woodrow Borah (Op. Cit. P. 84) el término *naborío* viene de las islas del Caribe “naborí”, el cual fue el vocablo original utilizado durante el siglo XVI y que por analogía a fines del XVII pasó a “laborío”, y se adoptó para denotar a trabajadores indígenas (jornaleros) libres. Distinto del peón el cual era un trabajador encasillado en un sistema de deudas, del tipo de endeudamiento que se practicó mucho en nuestro país desde el siglo XVII en las Haciendas.

Es interesante resaltar que la decadencia demográfica que sobrevino durante la última mitad del siglo XVI y la primera del siglo XVII -en la parte central del país- en mucho se explica a la emigración de indígenas a los minerales del norte y nuevas zonas de poblamiento, pues con ello se libraban del yugo de la encomienda y el repartimiento y obtenían un mejor nivel de vida como indios naboríos, trabajando como “buscones” en las minas o como pepenadores.

También resalta que la forma un tanto desordenada y anárquica en que muchos minerales del norte se vinieron poblando, resultó un alivio para muchos indígenas y negros de la Nueva España, puesto que en tales lugares el sometimiento del que eran sujetos en la parte central del país prácticamente no existía, así como había menos regulaciones sobre sus actividades económicas. Esto en mucho va a ser razón suficiente para que lugares como la actual ciudad de Guanajuato y minerales aledaños obtuvieran un importante contingente de población, aparte de aquellos amerindios y negros que de *ex profeso* para la explotación minera fueron traídos tales como Tarascos, Nahuas, otomís y Mazahuas.

Se puede afirmar que a raíz de la crisis que vivió la Nueva España a fines del siglo XVI y principios del XVII se determinan la conformación de sistemas de tenencia de la tierra y de trabajo. Así también, esta última centuria es determinante para comprender el esquema reproductivo colonial pues en este se consolida la economía de la Nueva España como un esquema colonial primario-extensivo exportador.

El rol de la minería es bastante importante pues los flujos económicos intrasectores tendrán como centro gravitacional el desarrollo minero, y será a través de la minería que el plusproducto social será concentrado y materializado en un valor numerario (monedas de oro y marcos de plata), para su ulterior exportación a Europa.

Con base a la periodización que marca el Dr. Víctor M. Soria, a esta fase corresponderían el tercer y cuarto periodos ya antes expuestos.

El tercer periodo se da de 1630 a 1679 y se refiere al lapso en que la provisión de mercurio a la Nueva España fue insuficiente, y continuamente se veía interrumpida. Esto provocó una recesión económica y social al verse fuertemente mermada la industria minera y con ello, la incoherencia entre el sector primario-extractivo y la lógica de expoliación colonial novohispana, creando contradicciones entre el esquema fiscal-monetario y el comercio interno y externo.

El cuarto periodo que va de 1680 a 1810 donde la lógica reproductiva se centro en una fase extensiva-secundaria. Según nos hace notación el Dr. Víctor M. Soria, este periodo se puede dividir en dos subperiodos: “... uno de 1680 a 1766, y el otro de 1767 a 1810 ...”<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Soria, M. Víctor. Op. Cit. P. 7.

El primero puede afirmarse, se consolida el esquema reproductivo colonial bajo un esquema extractivo-secundario-exportador, y el segundo se refiere al periodo en que hacen presencia las reformas borbónicas, que serán un auténtico catalizador de la dinámica económica, no obstante que durante ese mismo subperiodo se va a exacerbar la explotación de la Nueva España, la que presentará un continuo desgaste y pauperización de sus habitantes, lo que será un causal del estallido de la guerra de independencia de 1810 a 1821-23.

El desarrollo minero que será propiamente quien establece la pauta del crecimiento demográfico en la región, mantendrá un crecimiento sostenido hasta inicios del siglo XVII, propiamente hasta 1620-30. El rompimiento se debe sobre todo a la falta de un continuo suministro en el azogue (mercurio), que era el insumo básico para la amalgamación de la plata.

Para controlar la producción minera de plata, la Corona mantuvo un control monopólico del azogue (1559, 1580 y 1606)<sup>14</sup>. Así, las crisis en la minería argentífera mucho se debieron a la irregular producción que se tenía en las minas españolas de Almadén y en las austriacas de Indra. Aunque debe destacarse que también existieron serias deficiencias administrativas por parte de la Corona en el suministro de tal mineral a sus Colonias.

Son los blancos españoles quienes detentarán —desde un principio—, los medios de producción de la economía colonial, y en ellos estará la concentración del plusproducto social. Así, conforme aumente el número de moradores blancos en la Nueva España, con ello se tendrá como clara huella, que el desarrollo de la región se iba consolidando. El reparto económico seguirá las pautas de la heredad por consanguinidad, y conforme la población de blancos crezca en la Nueva España, los latifundios irán dimensionándose a escalas socialmente más aceptables bajo la óptica de la formación de unidades productivas agrícolas (Haciendas), que serán la base de la vida de los mexicanos aún a inicios del siglo XX. No obstante, la agricultura no podrá sostener a toda la creciente población, comenzará a agotarse el sistema de peonaje acasillado y en contraposición, en el norte comenzará la proletarianización de los trabajadores.

La inserción del esquema productivo colonial a la estructura económica internacional que implicaron las reformas borbónicas para nuestra nación, será el contexto que dará pie a una nueva forma de explotación: el asalariamiento. La aparición del salario a destajo o por jornada será una ventaja sutil de la explotación del trabajo. Ante la guerra de Independencia y ulteriores guerras tanto de intervención como de Reforma, traerán consigo un retraimiento de la producción minera. Empresas Inglesas, entre otras, reiniciarán el ciclo productivo que se vio interrumpido ante la guerra de Independencia en 1810-1823. No obstante, la expoliación colonial que originalmente enconaba el plusproducto a España, perderá su papel de concentrador y centralizador de tal plusproducto, ubicándose a otra

---

<sup>14</sup> Lira, Andrés y Muro, Luis. Op. Cit. P.422.

esfera, especialmente reorientándose hacia el norte del continente. Así, con la caída del esquema colonial de reproducción ampliada, la minería abiertamente pierde el papel relevante que el caracterizó por tres centurias, y no resurge hasta el periodo porfirista, pero con una dimensión mas modesta, y bajo una administración predominantemente inglesa y norteamericana.

La carencia de una reforma agraria desde el periodo de la independencia llevará como carga durante el siglo XIX la contradicción de un aumento de la población (y con ello de necesidades sociales) no acorde al reparto económico que había sido herencia colonial y que será causa de la revolución de 1910.

## A MANERA DE RESUMEN Y CONCLUSION

Con base en el anterior desarrollo, es prudente enumerar a manera de prolegómenos de la presente investigación, aquellos puntos que por considerarse relevantes en la corroboración de la hipótesis propuesta, destacan algunos de los aspectos que sintetizan el fundamento expresado:

- ↳ Durante el periodo colonial en México —y en especial para el caso de Guanajuato—, la minería sirvió de sector gravitacional del desarrollo socio-económico, el cual no sólo concentró y centralizó el plusproducto social obtenido bajo el esquema productivo colonial, sino que por otra parte, materializó tal plusproducto en un componente numerario (monedas de oro y plata) para su ulterior exportación a la península ibérica.
- ↳ Es importante resaltar cómo la mentalidad metalista propia de los españoles va a ser desde un principio la principal causa de movilidad poblacional en la exploración de nuevos territorios tanto al norte como al sur novohispano.
- ↳ El modo de producción despótico tributario parte de la esclavitud de los indígenas, primeramente via la encomienda y a la postre, el repartimiento como forma de expoliación económica, el que será el sustento de la apropiación del plusproducto social originario en la Colonia y del cual partirá la implementación de otros tres modos de producción: el modo de producción servil-mercantil (MPSM), como modo condicionante, el modo de producción artesanal (MPA) y en subsunción, el modo de producción extractivo-tributario (MPET), este último irá tomando relevancia conforme se vaya consolidando la infraestructura minera en el país.
- ↳ La debacle demográfica indígena vivida durante las centurias del XVI y XVII vino en perjuicio de la población blanca —detentora de los medios de producción y por ende del plusproducto social novohispano—, puesto que la escasez de mano de obra ocasionó que mucho de los bienes y servicios de los que se proveían los blancos de los indígenas se encarecieran, y con ello, la expoliación tuvo que ser utilizada.

↳ Por tanto, no obstante la producción minera que sirvió de sector centralizador y concentrador del plusproducto social bajo su rentabilidad, la cual tuvo que ser sostenida con la importación de negros, así como de un cambio de trato laboral con indígenas “libres” jornaleros y peones. Con ello la extracción minera en mucho vino a aviar a otras actividades locales, y al propio consumo de los blancos ante la carestía, por lo que el volumen de maravedíes disminuyó colateralmente a como se fue presentando la crisis demográfica.

↳ Durante la colonia el poblamiento sigue las pautas del desarrollo primario extractivo, lo cual es un hecho bien vivido para la parte del altiplano de la Nueva España.

↳ El bimetálico y su monetización serán la forma de materialización del plusproducto social extraído de las colonias hispánicas. Así, para la Corona española, el interés central será el atesoramiento de oro y plata que sustenten los compromisos financieros con otras naciones europeas, los gastos reales de la aristocracia y del clero, aparte de los avíos que eran necesarios para sostener otras actividades que en el seno de la colonización vinieron dándose.

↳ A raíz de las reformas Borbónicas en (1750 – 1808), el carácter monopólico de la Corona española en la regulación extractiva se pierde, aunque sigue en manos de los españoles, no obstante la mercantilización de los minerales, el comercio en particular se abre a la participación de otras naciones europeas más allá de la Metrópoli. Con ello el flujo del plusproducto social obtenido de las colonias americanas irradiará a otras regiones de la Europa que experimentará la ascensión industrial impulsada por el bimetálico americano.

↳ El sector minero es el centro gravitacional del esquema colonial a partir del segundo periodo y servirá de “placenta” del esquema económico implementado para concentrar el plusproducto social y materializarlo en un numerario (moneda *maravedíe*), y de este modo estar en posibilidad de exportarlo a España. El rol de la minería es bastante importante pues los flujos económicos intrasectores tendrán como centro gravitacional el desarrollo minero, y será a través de la minería que el plusproducto social será concentrado y materializado en un valor numerario (monedas de oro y marcos de plata), para su ulterior exportación a Europa.

↳ Son los blancos españoles quienes detentarán –desde un principio–, los medios de producción de la economía colonial, y en ellos estará la concentración del plusproducto social. Así, conforme aumente el número de moradores blancos en la Nueva España, con ello se tendrá como clara huella, que el desarrollo de la región se iba consolidando. El reparto económico seguirá las pautas de la heredad por consanguinidad, y conforme la población de blancos crezca en la Nueva España, los latifundios irán dimensionándose a escalas socialmente más aceptables bajo la óptica de la formación

de unidades productivas agrícolas (Haciendas), que serán la base de la vida de los mexicanos aún a inicios del siglo XX. No obstante, la agricultura no podrá sostener a toda la creciente población, comenzará a agotarse el sistema de peonaje acasillado y en contraposición, en el norte comenzará la proletarización de los trabajadores.

↳ La inserción del esquema productivo colonial a la estructura económica internacional que implicaron las reformas borbónicas para nuestra nación, será el contexto que dará pie a una nueva forma de explotación: el asalariamiento. La aparición del salario a destajo o por jornada será una ventaja sutil de la explotación del trabajo. Ante la guerra de Independencia y ulteriores guerras tanto de intervención como de Reforma, traerán consigo un retraimiento de la producción minera. Empresas inglesas y norteamericanas, entre otras, reiniciarán el ciclo productivo que se vio interrumpido ante la guerra de Independencia en 1810-1823. No obstante, la expoliación colonial que originalmente enconaba el plusproducto a España, perderá su papel de concentrador y centralizador de tal plusproducto, ubicándose a otra esfera, especialmente reorientándose hacia el norte del continente. Así, con la caída del esquema colonial de reproducción ampliada, la minería abiertamente pierde el papel relevante que el caracterizó por tres centurias, y no resurge hasta el periodo porfirista, pero con una dimensión mas modesta, y bajo una administración predominantemente inglesa y norteamericana.

## BIBLIOGRAFÍA REFERIDA Y CONSULTADA:

- Aguirre Beltrán, Gonzalo  
1946 La población negra en México, 1519 – 1810. México.
- Borah, Woodrow  
1982 El siglo de la depresión en Nueva España. Ed. ERA. México.
- Cook, Sherburne F. y Borah, Woodrow  
1980 Ensayos sobre historia de la población (México y el Caribe). T. II. Ed. Siglo XXI. Colección Nuestra América No. 29. México.
- 1980 Ensayos sobre historia de la población (México y California). T. III. Ed. Siglo XXI. Colección Nuestra América No. 29. México.
- Cook, Sherburne F. y Simpson, Lesley Byrd  
1948 The population of central Mexico in the sixteenth century. Ed. Universidad de California Iberoamericana. Berkeley, U.S.A.
- Florescano, Enrique  
1969 Precios del maíz y crisis agrícolas en México. Ed. El Colegio de México. México.
- Gibson, Charles  
1967 Los aztecas bajo el dominio español 1519-1810. Ed. Siglo XXI. México.
- Humboldt, A. de  
1973 Ensayo político sobre el reino de la nueva España. Ed. Porrúa. Libro II. México.
- Leander, Birgitta  
1980 Herencia cultural del mundo nahuatl. Ed. Setentas-Diana. No. 35. México.
- Lira, Andrés y Muro, Luis  
1981 “El siglo de la integración”, en Historia General de México. 3ra. Edición. Colegio de México. México.

López Lara, Ramón  
(Nota preliminar de)  
1973

El Obispado de Michoacán en el siglo XVII. (Informe Inédito de Beneficios, Pueblos y Lenguas). Ed. FIMAX. Morelia, Michoacán. México.

Moreno Toscano, Alejandra  
1981

“El siglo de la conquista”, en Historia General de México. 3ra. Edición. Colegio de México. México.

O’Crouley, Pedro Alonso  
1774

Ydea compendiosa del Reyno de Nueva España. Biblioteca Nacional de Madrid. España.

Rionda Arreguín, José Isauro  
1997

Capítulos de historia colonial guanajuatense. Universidad de Guanajuato. Guanajuato. México.

Rionda Ramírez, Jorge Isauro.  
1994

“500 años de poblamiento en Guanajuato” en Revista Gente, Consejo Estatal de Población. Impreso en Talleres Gráficos de Gobierno del Estado de Guanajuato. México.

Soria, Víctor M.  
1986

Crecimiento económico, regulación y crisis en la Nueva España, 1521 – 1810. UAM-I. México.

## ESTUDIO BIOGRÁFICO DE SAN LUIS DE LA PAZ.

Angel Lino Arredondo

Fue durante el virreinato español de Don Antonio de Mendoza (1535-1550) en que se descubrieron los yacimientos de plata de Zacatecas; consecuentemente se tuvo que establecer un camino que comunicara a Zacatecas con la ciudad de México.

Este camino atravesaría las zonas chichimecas de los guachichiles, guamares y pames. Estas tres razas hostilizaban las conductas de plata en el camino y las robaban.

Las zonas guachichiles y guamares pudieron ser medianamente controladas, pues el virreinato fortaleció la defensa del camino fundando villas y presidios; en Querétaro, San Miguel el Grande, San Felipe y Ojuelos.

Los difíciles fueron los chichimeco-pames, porque aparte de ser indios de espíritu guerrero por naturaleza, eran indios indómitos, crueles y sanguinarios.

Los chichimeco-pames era un grupo semi-nómada, por lo cual no ofrecían ningún frente donde ser combatidos, aparecían y desaparecían intempestivamente, operaban en cuadrillas de diez y hasta veinte individuos y con ser a veces varias cuadrillas y actuar al parecer independiente, no era así, pues seguían un mismo plan estratégico que hacía que las fuerzas virreinales no los pudieran perseguir para no caer en emboscadas.

Don Luis de Velasco I que siguió en el virreinato a Don Antonio de Mendoza desde el año de 1550, al enterarse del problema del camino a Zacatecas, en el año de 1552, decidió decretar una cédula, mediante la cual crearía la fundación de la Nueva Villa de San Luis para defender el camino, estableciéndola estratégicamente donde fuera la puerta natural de entrada a la Sierra Gorda, territorio de los chichimeco-pames, señalando como sitio, "donde se juntan dos ríos" (río de la Ciénega y río Colorado) exactamente donde ahora se encuentra San Luis de la Paz.

Para lograr tal efecto, ordenó trazos y medidas, enviando para que la habitaran a 45 familias de indios cristianos de la raza otomí, extraídas de Xilotepec.

Esta fundación no perduró, debido a que la asolaron los indios chichimeco-pames, iniciándose una lucha entre las fuerzas virreinales contra estos indios. Esta guerra duró cerca de cuarenta años, sin que los primeros vencieran a los segundos.

Por el año de 1576 las fuerzas virreinales se fortalecieron por este lugar haciendo un presidio en el lugar llamado Palmar de Vega (hoy Pozos).

Coincidente con este hecho, apareció, que por el sur y sureste de Sierra Gorda viniera el español Diego de Guzmán fundando villas y presidios, hizo que los guerreros chichimeco-pames se sintieran estrechados.

Este territorio, en lo eclesiástico pertenecía a la provincia de Michoacán para su evangelización, gobernada por los Jesuitas, por esa razón vieron a estas tierras a evangelizar indios.

Tocó al padre Gonzalo de Tapia venir a evangelizar este territorio un poco antes de 1590 y como este sacerdote Jesuita era un hombre muy virtuoso, con mucho don de gentes e instruido, supo penetrar en la mente y corazón de los chichimeco-pames a quienes se ganó y a su influencia y consejo resolvieron los indios enviar una embajada de pames a la ciudad de México y tener una entrevista con el virrey Velasco I antes del año de 1590 y proponerle un tratado de paz.

Fueron pues a la ciudad de México una embajada de chichimeco-pames, encabezada por Chupitantegna, quien era el jefe de ellos y en la entrevista presentaron sus condiciones los chichimecos que consistieron:

“Que nunca el virreinato en todo tiempo les quitara sus tierras, se les eximiera de todo tributo, además, se les dieron con o alimentos”.

Naturalmente estas condiciones eran totalmente contrarias al espíritu español que en su plan de conquista imponía tributos y condiciones a su favor.

La prudencia de los consejeros del virrey Don Luis de Velasco II aconsejaron a éste que aceptara las condiciones propuestas por los indios chichimeco-pames, puesto que para entonces el virreinato no había podido residir en nada a tales chicheemos, acordándose celebrar el solicitado “Tratado de Paz”, acordando las partes de la Nueva Villa de San Luis, de cuyo rumbo procedían los chichimecos, se le agregara el apellido “de la Paz”, con lo que en lo sucedido dicha villa se llamaría San Luis de la Paz.

Como en todo tratado deben existir ciertas formalidades que dieran cuerpo al tratado, en este caso, después de lo convenido en la ciudad de México, se determinó ratificar y hacer público el tratado, en los lugares que para el caso señalaron los chichimecos y fue en tres lugares distintos cercanos a esta villa y ante tres grandes grupos de indios pames.

El primer lugar fue el punto hoy conocido como Rosa Morada, el segundo, en lo que hoy se conoce como San Nicolás del Carmen y el último que fue el definitivo, el lugar que hoy se conoce como San Ignacio.

En los tres casos se contó con la presencia de los representantes del virreinato, entres los que tuvo que estar don Diego de Tapia, que en Querétaro se le tenía como capitán de chichimecas, reconociendo como su territorio la Sierra Gorda a la cual llamaban Sierra de Querétaro, y la consideraron en este tratado como pacificada.

Este municipio de San Luis de la Paz, adoptó como su escudo representativo, el Escudo y Blasón que ostentó don Diego de Tapia en aquel entonces para señalar sus dominios.

Para conmemorar en la posterioridad este Tratado de Paz, quedó la costumbre de celebrar cada año, el 24 de agosto, un encuentro de danzas folklóricas representativas que venían de San Juan del Río, de la ciudad de Querétaro, San Miguel de Allende y otros lugares, confrontándolas contra las de esta ciudad de San Luis de la Paz y Misión de Chichimecas, en los tres lugares donde se tratara la paz, Rosa Morada, San Nicolás de Carmen y San Ignacio.

Hoy, como en aquel tiempo, se reciben con bailes tradicionales, cantos o alaridos y somerios como humo de goma de copal que se quema con carbón ardiendo en recipientes de barro.

Otro indicio que confirma el Tratado de Paz, es el hecho de que todavía a principios de este siglo, todos los pobladores de Misión de Chichimecas no pagaban un solo centavo, ni al municipio, ni a la Iglesia católica, por los servicios que recibían de Registro Civil o bautizo, casamiento, o defunción; sólo se les comprometía a barrer algunas calles y alameda o atrios de los templos así como lavar periódicamente el manantial "Ojo de Agua", que abastecía de agua potable a la ciudad de San Luis de la Paz.

Para entender los acontecimientos que se van a narrar, es preciso ubicarse en el tiempo y lugar en que éstos sucedieron y así poder estimar su realidad.

Esta observación se hace, porque no faltará quien, al leer este estudio, se proponga analizar lo dicho viendo las realidades actuales.

Lo que se va a manifestar se encuentra sucedido hace más o menos 400 años atrás.

Por los años de 1590 y 1620 de nuestra era. Lo que hoy conocemos como Laguna Seca, no estaba como hoy está; hoy es solamente un vaso vacío, sin agua, árido. En aquel entonces no era así. Esta era una laguna de agua permanente, porque el tiempo normal de lluvias era generoso. Laguna Seca es el fondo de una cuenca cerrada, cuya agua no tiene salida para ningún lado, se abastecía de aguas pluviales, pero también tenía la entrada de aguas provenientes de manantiales; el área de escurrimiento de aguas hacia la Laguna Seca se estima en unos 2,000 Kilómetros cuadrados, tomados de los municipios de Doctor Mora, San José Iturbide y lo propio de San Luis de la Paz.

Cuando el tiempo de lluvias era muy abundante, esta laguna se agigantaba alcanzando grandes dimensiones, se le podía llamar con propiedad Lago Grande. Este lago o laguna grande proporcionaba a los chichimeco-pames mucha alimentación: Peces, patos, ranas, culebras y demás sabandijas comestibles que el agua produce.

Hace cuatrocientos años la flora de nuestros valles y serranías estaba en estado virgen. La planicie de esta región era impenetrable selva de mezquites, huizaches, nopal,

cardón, garambullos, órganos y mucha variedad de plantas espinosas, que solo el animal salvaje o el indio aborigen la podía penetrar. La serranía de este territorio, zona alpina, también virgen, estaba íntegra en su flora, nadie la había destruido, y como con ello no se había roto la ecología climática, las lluvias eran abundantes que creaban muchos pastizales que hacían que la fauna se reprodujera maravillosamente. Propiciaban la existencia del venado, del jabalí, del guajolote silvestre, del conejo, tejón, tlacuache, en fin, multitud de animales propios del bosque, el indio tenía a su alcance mucho animal que cazar para alimentarse.

Después de ubicarnos en este cuadro imaginario hoy, buscamos el nombre que pudo haber señalado estos lugares y así tenemos que algunos historiadores dedicados a investigar la historia de la Nueva Villa de San Luis, hoy San Luis de la Paz, cuando se refieren al lugar habitado por los chichimeco-pames, lo llaman “Juague nande”, esto es “Lago Grande”, esto nos ubica con la Laguna Seca actual. O quizá se trate de algún lugar aledaño a la laguna. Por ejemplo, hay un lugar que conocemos con el nombre de Carángano que tiene aproximadamente la antigüedad de los 400 años; este nombre lo usaron los españoles para referirse a los chichimeco-pames, que así los llamaron, para señalarlos como piojos pegajosos y molestos en la guerra, esto quizá originó el nombre de este lugar.

Otros nombres señalados a lo que había de ser la Nueva Villa de San Luis son “Donasi” o “Domagila”. La poetisa Ma. Dolores Pozada, en su Himno a San Luis de la Paz, llama a este lugar “Donasi”; y el Profesor Manuel Pérez Calzada en su Monografía a San Luis de la Paz dice: Que el nombre primitivo del lugar es “Domagila” o “Donasi”, del idioma otomite, estos vocablos son de la tradición que recopiló Don Fulgencio Ramírez o el Padre Esteban Ramírez. Consultados que han sido unos Chichimeco-pames contemporáneos éstos opinan, que éstos términos, pueden estar deformados, que la palabra Donasi, la reconocen como “Donagi”, esto es: “Amigo bueno”. La profunda investigación que se haga en la posteridad, encuentre o defina el nombre que llevó San Luis de la Paz en la época precortesiana.

Este territorio, como se dijo, “selvático”, era el hábitat natural y del dominio del chichimeco-pames, más no del español, por lo tanto, ventajoso para el primero y desventajoso para el segundo. Esto prueba como el pame pudo tener como cuarenta años de guerra contra el español sin haber sido vencido.

El tratado de paz trajo a la comarca, la tranquilidad ansiada por todos. El camino de la plata de México a Zacatecas y viceversa, se pudo transitar con comodidad, sin riesgo del asalto, del robo o sufrir una muerte terrible a manos del chichimeco-pames. Lugares como San Juan del Río, Querétaro, San Miguel el Grande (hoy de Allende) y otros, ya no sufrieron de ser asolados por las huestes pames. La paz llegó como un regalo de Dios.

Sin embargo, como sucede en empresas humanas, donde hay unos que están conformes, otros no lo están. Ciertamente la mayoría pame estuvo conforme con la paz, pero hubo una minoría que no lo estuvo. Fueron aquellos que no aceptaban vivir en comunidad como era el deseo del virreinato; se negaban a abandonar el nomadismo. Para ellos, eso, era vivir esclavizados, sin la libertad de que disfrutaban antes. Ahora había que ganarse la vida trabajando, hacer desmontes, cultivar la tierra en milpas,

huertos u hortalizas, pastorear ganados diversos, hacer trabajos artesanales y otros quehaceres, a los que no estaban acostumbrados. Ellos, para alimentarse bastaba ir a cazar cualquier animal y comer o alimentarse sin límite con los productos que el campo les proporcionaba, como mezquites, tunas, mezcal de maguey, comer víboras y cuantas sabandijas su hábitat le proporcionaba.

Pero lo que más les incomodó a estos inconformes fue que ya no podían asaltar a nadie, guerrear, matar, robar, chupar la sangre de sus víctimas.

Otro incómodo fue la nueva forma de vida que les sugerían los misioneros jesuitas.

Estos les pedían que abandonaran sus antiguas costumbres de hacer daño a los demás y por el contrario, dentro de un amor cristiano, ahora se trataba de dar la vida por los demás, como un Cristo crucificado que les presentaba. Que ya no habría más guerras, muertes y robos. Eso no lo admitían.

Ante tales circunstancias los indios inconformes resolvieron oponerse a esta nueva forma de vida y para ello se propusieron a crear problemas, molestar a las autoridades virreinales y a los misioneros jesuitas. Esta actitud de los indios inconformes dio origen a las siguientes anécdotas o leyendas.

Acostumbrados como estaban al nomadismo, acordaron los indios inconformes a taponar en todo lo posible los manantiales que abastecían de agua potable y para uso agrícola a la Nueva Villa de San Luis. Esto perjudicaría a la autoridad virreinal y a los misioneros. Consideraban que los ahuyentarían del lugar.

Por varias noches estuvieron reuniendo los pames gran cantidad de piedras, tierra y ramas junto a los manantiales; y llegado el momento acordado entre ellos; una noche, taponaron todos los manantiales de los ríos de esta Villa, utilizando todo el material que habían reunido; al parecer habían logrado su propósito, pero el agua con su presión busca o construye nuevas corrientes o salidas y aparecieron en los ríos nuevos manantiales. Se cuenta, que el agua tomó o hizo una corriente subterránea que fue a salir a San Miguel el Grande. Difícil de creer, más existe la tradición de que esta agua fue a salir por allá con basuras y ramas de las utilizadas a taponar los manantiales y que esto lo certificaba.

A partir de la década de 1970, los geólogos que buscaron el agua subterránea para la perforación de pozos para uso agrícola, siguieran la ruta a San Miguel de Allende; cómo un camino de aguas hacia allá.

Los pozos perforados en esa línea, aun no se han agotado, en cambio, los perforados en otros lugares, al bajar el nivel freático de sus aguas, muchos ya se han secado, sigue persistiendo esa tradición.

Viendo los indios inconformes el resultado casi nulo de sus malas intenciones; pues como se dijo, el agua de los manantiales taponados salió por otros lugares, se propusieron luego a molestar, sobre todo a los misioneros y a los que ejercían la autoridad

con todo tipo de amenazas o maltratos e insistentemente, de modo que el acoso se estaba volviendo insoportable. No obstante, había indígenas que al aceptar la paz, aceptaron la nueva forma de vida y ofrecieron su apoyo a los misioneros quienes, con su predicación y ejemplo, se ganaron la voluntad y cariño de los indios.

Sucedió que tanto autoridad como misioneros, iniciaron la construcción y edificación de las casas; los primeros, el lugar donde ejercían su autoridad y los segundos, sus casas habitacionales, templos y capillas donde impartir su evangelización.

Estos misioneros jesuitas, como eran muy industriosos, al hacer sus casas, templos y capillas, construyeron al mismo tiempo algunos pozos y cisternas, según costumbre europea, para tener agua emergente o conservarla y disponer de ella en todo tiempo.

Al cavar las cepas para los cimientos de sus casas, escarbar los pozos y construir cisternas, descubrieron los jesuitas que el lugar donde se asentaba la Nueva Villa de San Luis, su suelo lo constituía una capa de tepetate muy fuerte, muy difícil de romper, como de dos a cuatro metros de espesor, bajo la cual seguía otra capa de tepetate o tierra más suave, por lo que vieron la posibilidad de poder hacer túneles en esta última capa, sirviendo la primera de techo que no se derrumbara, lo que aprovecharían para comunicarse sus casas entre sí, o estas con los templos o capillas, librándose así del acoso de los indígenas inconformes.

Esta comunicación secreta causó desconcierto en el pame inconforme. Les resultaba misterioso y sorprendente que vieran al misionero en sus casas y después aparecieran en los templos o capillas, o al revés, estimaron al misionero de apariencias milagrosos e hizo que al poco tiempo abandonaran su actitud los indios inconformes.

Lo dicho se puede apoyar comentando los indicios que a la fecha se tienen conocimiento de su existencia, pero citarlos a todos es mucho escribir, baste algunos más importantes.

Durante el periodo de gobierno del presidente Don Adolfo Ruiz Cortines, por conducto del Ministerio de Comunicaciones y Transportes Walter Buchanan, se devolvió a la parroquia el local contiguo que antes fuera su curato y después cuartel militar, para que se hiciera en él una escuela.

Al ser derrumbado el edificio con maquinaria pesada y emparejado su piso, apareció en lo que hoy es la casa cural, como a dos metros de profundidad, la parte alta de un arco de cantera perfectamente labrada como entrada a un sótano o túnel; no se investigó, se tapó y construyó arriba lo nuevo. Esta casa cural tiene su frente a la calle de Michelena.

Por esa calle Michelena, esquina con la de Allende, existe una casa muy antigua, con ventanas, portón y símbolos jesuitas.

También por esa calle de Michelena, que corre de norte a sur pero por la acera poniente, en varias casas aparecen fragmentos de túnel; no se investigó, se tapo y construyó arriba lo nuevo. Esta casa cural tiene su frente a la calle Michelena.

Por esa calle de Michelena, que corre de norte a sur pero por las casas de la acera poniente, en varias casas aparecen fragmentos de túnel.

Antes de construir la segunda torre de la parroquia, se decía, que antes no se había hecho porque debajo de la cimentación de esta torre cruzaba por debajo un túnel que iba de la parroquia al poniente, esto es, rumbo al antiguo templo de la Soledad. Dentro de este tramo, por la calle de Morelos, en las casas, antes 38, 40 y 42, pasa un túnel; sus antiguos moradores, cada uno lo taponó en sus linderos y lo uso para letrina.

Del antiguo templo de la Soledad, se estima, partía un túnel rumbo a San Luisito y en la finca que ocupaba la esquina de las calles de Bravo y J. Ascencio, hace unos 60 años, tenía un pozo como de 6 metros de profundidad y en su base tenía dos cruceros, esto es un túnel que iba rumbo a la Soledad y otro que iba rumbo a San Luisito. Este pozo debió ser una lumbrera del túnel para darle aire a su interior, pues la falta de aire u oxígeno del túnel sería mortal para las personas. Este pozo fue aterrado por su dueño para evitar a sus hijos caer en él; luego, después se construyó para sacar agua de él, pues el espejo del agua en esa zona tiene más de 30 metros de profundidad.

Y como se dijo antes, existen bastantes indicios de la existencia de túneles en la ciudad, pero en mérito de la brevedad se omiten, más nadie hasta ahora se ha dedicado a investigar profundamente este motivo, tanto porque no hay quién se interese como por falta de recursos económicos y más por el peligro que ello entraña.

## LA PROBLEMÁTICA DEL AGUA EN EL BAJÍO. CRÓNICA

J.A. Baltasar

A algunos hasta parecerá extraño que se haga entrar en la moral, el respetar los reinos mineral, vegetal y animal, pero debe recordarse que estos reinos, constituyen la morada humana, el escenario de nuestra vida.

Alfonso Reyes

En el municipio de Valle de Santiago, situado al sur del río Lerma, existe un complejo volcánico reciente, cuya característica, es haberse formado algunos cráteres lago, que funcionaron como un banco de niveles naturales, relacionados con los mantos freáticos existentes.

Los expertos en la materia nos dicen que: El actual Bajío, fue un antiguo lago, azolvado por las acciones milenarias del río Lerma, en una de las fosas tectónicas, generadas por la revolución Laramide sobre las fallas continentales escalonadas, de allá por el Paleoceno – Eoceno.

Así que, el proceso de azolvamiento, manifiesto en las tobas lacustres, descubiertas en la construcción del parador del cráter la Alberca, nos muestra la construcción de nuestro subsuelo, con las variantes de afloramientos del tipo calcáreo más antiguos (primeros diastrofismos) y que han sido descubiertas por excavaciones, para la extracción de material de revestimiento carretero.

Enterados pues del material de nuestro subsuelo, e imaginando la cantidad de agua conservada en y entre las tobas lacustres, que constituyen el azolve del “gran lago”, y que en realidad fue relativamente poca.

Recordaremos ahora al Bajío, cuando el nivel freático se encontraba a menos de cinco metros en cualquier parte del Laborío de Valle de Santiago, que, cuadriculado de canales de riego, enriquecían los mantos, con las aguas excedentes de cultivos. Amén de los esporádicos desbordes del “padre Lerma”, que inundaba desde su cause hasta la vía del ferrocarril, en terrenos de San Vicente.

Al sur de la población existe un cerro llamado “del Tule”, porque efectivamente, crecían tules en sus barrancas, su fuente, las muchas lluvias que en un denso bosque de encinos generadores de hojarasca, penetraban al suelo, en lugar de rodar por la pendiente, que por el arroyo de Camémbaro y el canal de Labradores, llegaría al río Lerma y este se la brindaría al mar.

Los manantiales que lucían ciudades del Bajío, como Apaseo el Grande, (El Nacimiento, después Tunal), Cortazar, o Celaya, ya son cosas del pasado, y en período de transición los de Santiago Maravatío, Apaseo el Alto, etc., nos preguntaremos que es lo que pasa, o confesaremos: Que fue lo que pasó. Será más saludable lo segundo.

Lo que pasó fue que, poniéndose difícil la adquisición de agua rodada, por los muchos requisitos burocráticos para recibirla a tiempo, y por haberse atravesado un año de poca lluvia, a algún agricultor “progresista” se le ocurrió no “ver caras” e instaló su sistema de bombeo propio, fácil fue imitarlo por otros “progresistas” que de cualquier somera noria sacaban el agua que a su voluntad e intereses convenía, esto constituyó un auge de producción. Y, cómo no aplaudir que con el agua necesaria y a su tiempo se produjeran preciosas cosechas con, óptimas ganancias, como no encomiar los progresos de la agricultura de la producción, de la camioneta nueva, del carro del año para la familia, etc.

Los vallenses habíamos observado, que no obstante el bombeo de carácter agrícola, (moderado) nuestros niveles naturales, constituidos por nuestros cráteres lagos, bajaban, pero después del tiempo de aguas, subían a su estado normal, el mas notorio, tal vez por ser el mas cercano, era la Alberca.

Todos estaban bien, hasta el año de 1972, que bajó,.. pero, ya no subió y, de allí tiempo adelante, jamás volvió a restituirse su nivel anterior, es más, a los años siguientes continuó bajando el agua no solo en la Alberca, sino con mas notoriedad, en la hoya de San Nicolás Paranguero en la cual, decían los vecinos del lugar, el agua “se enfermo”, formándose una nata espumosa, de color verdoso, el “mosco manso” desapareció dejando en su lugar, otra variedad de insecto, que poco tiempo después, también desapareció y el cráter lago se secó.

A la sazón se había reunido un grupo de amigos que se dio en llamar “Amigos de Valle A.C.”, los cuales se echaron a cuestras la tarea de conservar nuestra herencia natural y cultural. En la segunda se logró la formación de un Museo y el Archivo Histórico Municipal pero en la primera creo que fracasamos, pues aunque tratamos de conscientizar, moviendo resortes turísticos y aún llevamos diaporamas a la Secretaría de la Reforma Agraria, cuya titular después de nuestra sentida exposición fotográfica nos “consolo” diciéndonos que en todos lados estaba sucediendo lo mismo.

Cuanta similitud encuentro cuando otra persona nos “consuela” diciéndonos que en lo de incendios: Nos faltaba lo mejor en el mes de mayo.

Tocó su turno a otra “luminaria” aquella en que alguien dijo: Las aguas de Cíntora, donde las estrellas bajan cada noche sin causar enojos, a admirar el color, color de los ojos que tienen y lucen todas sus doncellas y parece que no solo a los vallenses nos duele el agotamiento de nuestros mantos freáticos, pues en Santiago Maravatío existían unos manantiales que les decían “los ojos del municipio” y que ahora, son cuencas vacías que ya jamás verán el cielo.

Si se buscaran culpables, menos pintas tendría un leopardo y menos achaques la muerte, si se buscan soluciones, sobrarán opiniones.

¿Qué haremos?, me preguntaban estudiantes de CONALEP, después de conscientizados al principio de esta década, RESTITUIR los mantos freáticos, les contesté, PERO... Según informes dados a la prensa por el Ing. Romero Chávez de que "En el Estado de Guanajuato el consumo anual de 15,500 pozos era de 2,500 millones de metros cúbicos, y que la captación: 1,700, en años llovedores, con un déficit anual de 800 millones de metros cúbicos que provocaban un desnivel hasta de tres metros anuales". Y qué será ahora que se han casi duplicado las perforaciones, pues no obstante la veda, se sigue perforando y, con solo pagar una multa se regulariza, con estos pasos acelerados pronto llegaremos, y ya estamos llegando, en el mes de marzo se notificó a la Secretaría de Desarrollo Agrícola y Regional, que cerca de cincuenta pozos de consumo humano se están secando, pero que a la Comisión Nacional del Agua se le asignan 65 millones de pesos, (?) también, que hay necesidad de dar agua potable a las comunidades de Lagunilla de Mogotes y al Armadillo, proyectos para borderías, también, opiniones certeras como la del C. Luis Nieto Montoya, Presidente de la Asociación de Agricultores de Valle de Santiago: Que de seguir bajando los mantos acuíferos, de 5 a 6 mts. anuales, dentro de 8 a 10 años, ESTO (el Bajío) se convertirá en desierto.

Esto no es de que "viene el lobo" sino que: YA está aquí.

SOLUCIÓN única y a muy largo plazo: Que no salga una gota de agua de la que caiga en el Bajío, déjese trabajar a los Técnicos y por favor; (a quién corresponda) no los estorben con planes o proyectos con tendencias publicitarias, porque, son de gran efectividad los sistemas de slogan y logotipo, deben diseñarse logotipos alusivos sin malicia. Además del precioso slogan: "en Guanajuato, todos por el agua". (cuidando de no revolverla, porque en río revuelto...)

## PANORAMA GENERAL DE LA MINERÍA GUANAJUATENSE DE 1876 A 1910 EN RELACIÓN CON LOS AÑOS DE 1821 A 1875.

A diferencia del período que va de 1821 a 1875, la minería guanajuatense, durante los años del porfiriato en que llegaron los capitales norteamericanos, se caracterizó porque tuvo un gran desarrollo debido a la estabilidad política que dio el gobierno de Díaz, estabilidad que no se había conseguido por las luchas entre conservadores y liberales. Dicho desarrollo se logró también gracias a la contribución de los operarios que realizaban el trabajo, a las nuevas técnicas de explotación y beneficio y a las fuentes de energía empleadas, que ya existían en el país (vapor), o que introdujeron los extranjeros (cianuración), y con las cuales se logró una mayor producción.

### LOS OPERARIOS MINEROS

Durante la Colonia y los períodos de 1821 a 1875 en que se explotaron las minas, ya existía una división del trabajo, ya fuera dentro o en el exterior de las minas, sin embargo los operarios podían realizar otras actividades de carácter agrícola o ganaderas, etc., las herramientas utilizadas en la explotación del mineral (cincales, martillos, marros) eran propiedad del dueño de la mina, sin embargo, sobre todo en el siglo XVIII en que los trabajadores eran libres y asalariados casi socios de los dueños de la mina gracias al sistema de Partido, se les permitió que emplearan sus propias herramientas.

Tanto en la Colonia como en el período posindependiente los gambusinos o buscones explotaban las minas abandonadas con su propia herramienta.

En el Porfiriato no ocurrió lo mismo, pues las condiciones de explotación modernas exigieron una repartición más categórica de las labores, lo que condicionaba a cada hombre a realizar solo una actividad dentro del proceso productivo, evitándole muchas veces la oportunidad de dedicarse a otras labores.

En la explotación de las minas se usaron las nuevas máquinas y fuentes de energía introducidas por los extranjeros, las cuales desplazaron a las herramientas antes utilizadas y en ocasiones a los mismos operarios.

La división del trabajo se manifiesta en los diferentes salarios que recibían los operarios, depende tanto de la actividad que desarrollaban –barretero, amalgamador, peón, palero, etc.,- como del grado de calificación del obrero.

Dicha calificación consistía en el adiestramiento que había recibido el operario antes de desarrollar su trabajo. Adiestramiento que era requerido por la maquinaria y técnicas nuevas, resultantes de la ya mencionada Revolución Industrial y que habían sido introducidas por las compañías extranjeras.

Los salarios a nivel nacional eran según el grupo a que se pertenecía:

| GRUPO  | AÑO    |      |      |            | FRECUENCIA<br>Diarios |
|--|--------|------|------|------------|-----------------------|
|  | 1893   | 1903 | 1907 | 1909-1910  |                       |
| 1. - "Técnicos:                                      |        |      |      |            |                       |
| Contratistas   | \$---  | 1.85 | 3.66 | 5.00-10.00 | "                     |
| Capataz  | ---    | "    | "    | " "        | "                     |
| Maquinista   | ---    | "    | "    | " "        | "                     |
| Ademadores   | ---    | "    | "    | " "        | "                     |
| Destajeros   | ---    | "    | "    | " "        | "                     |
| 2.- Encargados de<br>Preparación y<br>Fortificación: |        |      |      |            |                       |
| Capataz de Mina                                      | ---    | 1.48 | 2.12 | 0.62-2.00  | Diarios               |
| Capataz de Peones                                    | ---    | "    | "    | " "        | "                     |
| Capataz de Patio                                     | ---    | "    | "    | " "        | "                     |
| 3.- Ocupaciones rudas y<br>peligrosas:               |        |      |      |            |                       |
| Barretero Ordinario                                  | \$0.28 | 0.36 | 0.56 | 0.50-1.00  | Diarios               |
| Peón de la pepena                                    | "      | "    | "    | " "        | "                     |
|  | "      | "    | "    | " "        | " 1                   |

Sin embargo, existió un grupo mejor remunerado –trabajadores de confianza- del que formaban parte los directores, ingenieros, topógrafos, mineros superiores y oficinistas. Estos cargos se desarrollaron hasta la llegada de los norteamericanos, pues antes no se hablaba de ellos, y recibían un sueldo superior, pues a la semana ganaban de 30 a 120 pesos.

1 Nava Guadalupe. Jornales y Jornaleros en la Minería Porfiriana. México, Ed. Colegio de México, S/F, P. 62.

Entonces, al igual que ahora, los salarios variaban de acuerdo con la situación geográfica de las minas, a la producción y a los minerales que se explotaban. Por ello en la región centro de la que forma parte Guanajuato eran:

| GRUPO | AÑOS |      |      |      | FRECUENCIA<br>Diarios |
|-------|------|------|------|------|-----------------------|
|       | 1902 | 1903 | 1904 | 1907 |                       |
| 1. -  | 1.00 | 2.36 | 4.10 | ---  | “                     |
| 2. -  | 0.30 | 0.36 | 0.59 | 0.50 | “                     |
| 3. -  | ---- | 0.30 | 0.42 | 0.32 | “ “<br>2              |

Sobre el primer grupo podemos advertir que los salarios en Guanajuato aumentaron de un año a otro, debido a que los trabajos eran realizados por operarios calificados y extranjeros; el segundo grupo aumentó poco su ganancia, pero el tercero casi nada si lo comparamos con el salario que recibían los operarios dedicados a las mismas actividades en 1822 y 1826 que era de \$ 0.25 a 0.50 diarios respectivamente. La diferencia no es mucha por lo que no podemos hablar de mejora en lo que respecta a salarios y mucho menos si se toma en cuenta que el costo de la vida aumentó cómo se puede apreciar enseguida en algunos productos alimenticios:

| PRODUCTOS | AÑOS        |      | CANTIDAD<br>Kgs. |
|-----------|-------------|------|------------------|
|           | 1904        | 1907 |                  |
| Maíz      | \$0.30-0.06 | 0.08 | “                |
| Frijol    | 0.06        | 0.10 | “                |
| Arroz     | 0.10        | 0.13 | “                |
| Chile     | 0.57        | 0.67 | “ “<br>3         |

Aparte quedaban gastos de renta si es que no era propia la casa en que vivían, luz o combustible para alumbrarse, ropa y calzado del trabajador y de su familia, etc.

El bajo salario y la suspensión del Partido en Guanajuato a mediados del siglo XVIII, incrementaron los robos de mineral y herramientas por parte del trabajador que los vendía a precios menores del valor real del producto para aumentar un poco sus ingresos.

<sup>2</sup> Cosío Villegas Daniel. Historia Moderna de México. "El Porfiriato, vida económica". México. Ed. Hermes, 1974. P. 256.

<sup>3</sup> Archivo Histórico de Guanajuato. Estadística de la República Mexicana, 1880, T.I. Semanario Oficial del Gobierno de Guanajuato., 1861. T. 3.

A pesar del bajo salario el porcentaje de la población total de Guanajuato que se dedicaba a la minería a lo largo de varios años no vario mucho: Durante la época de la Colonia la población aumentó década con década (1792-1810) y los operarios fueron en promedio el 11% de ella. Posteriormente, tras el movimiento de Independencia y durante las luchas por el poder, se dio una baja de la población lo que debió provocar la disminución de los operarios mineros ya que durante el siglo XIX la minería fue la ocupación que más trabajadores absorbió.

Los datos anteriores se pueden observar en el siguiente cuadro:

| AÑO                      | POBLACIÓN         | OPERARIOS | %               |
|--------------------------|-------------------|-----------|-----------------|
| 1792                     | 55,000 Habitantes | 5,900     | 11              |
| 1803                     | 70,000            | -----     | --              |
| 1810                     | 90,000            | -----     | --              |
| 1825                     | 33,400            | -----     | --              |
| 1848 (Bonanza de la Luz) | 49,000            | -----     | --              |
| 1869                     | 69,500            | -----     | --              |
| 1882                     | 106,968           | 11,075    | 10              |
| 1895                     | 82,416            | 8,533     | 10              |
| 1900                     | 88,900            | 9,123     | 10              |
| 1910                     | 76,436            | -----     | -- <sup>4</sup> |

La población en Guanajuato aumentó en los primeros años del Porfiriato (1876 – 1900), y los operarios mineros representaron aproximadamente el 10% del total. Durante la primera década del siglo XX, la población en Guanajuato disminuye y posiblemente el porcentaje de operarios mineros también debió bajar por varias causas:

1. - La nueva tecnología y maquinaria introducida por los extranjeros para emplearla en la minería, desplazo en ciertos casos a los operarios mineros, algunos de los cuales se vieron obligados a emigrar a otras regiones en busca de empleo.
2. - El interés de los norteamericanos por explotar además de metales preciosos (oro y plata), los minerales industriales también propicio la emigración, pues estos minerales resultaron incosteables al operario que los robaba para venderlos y aumentar su salario.
3. - Otro elemento que determinó en parte la disminución de la población fueron las constantes inundaciones, cómo las de 1902 y 1905, la que causó una de las mayores perdidas materiales y personales que haya habido en Guanajuato.

<sup>4</sup> Archivo Histórico del Gobierno del Estado de Guanajuato. Anuario de la República Mexicana 1900. Fondo Gobierno, Serie Censos y Estadísticas 1900 y 1901.

Cómo ya se mencionó, solo algunos operarios desempleados tuvieron que emigrar, pues en esos momentos en Guanajuato se llevó a cabo la construcción de vías férreas y de edificios monumentales que proporcionaron trabajo y salario al resto de la población desempleada. El ferrocarril se convirtió en un importante medio de comunicación que en 1882 llega a Marfil y después a las orillas de Guanajuato al construirse la estación de Tepetapa.

Las construcciones monumentales que se realizaron fueron varias, pero no todas prestarían función social al pueblo al momento de quedar concluidas, tal fue el caso del Teatro Juárez (1873 – 1903) que fue construido con la intención de tener un teatro moderno, amplio y suficiente para cubrir las exigencias de un grupo privilegiado, que además de excluir a la mayoría del pueblo deseaba plasmar su tendencia europeizante en la arquitectura así como en las operas, comedias y conciertos a los que asistían.

Hubo otras obras que favorecieron al pueblo tanto al realizarse como al quedar concluidas: La Presa de la Esperanza (1887 – 1893) que resulta hasta nuestros días una obra utilitaria para el pueblo, ya que surte de agua a la ciudad junto con la Presa de la Soledad, la de la Olla y los nuevos Pozos; el Palacio de Poderes Legislativo y Judicial (1893 – 1896), al quedar terminado lo ocupan los tres poderes del Estado; el Túnel del Cuajín (1882 – 1908) mejor conocido como Túnel Porfirio Díaz, obra de máxima importancia pues gracias a ella se evitaron las constantes inundaciones que habían asolado a la ciudad: el empedrado de calles de la misma y poblados mineros cercanos; la extensión de cables eléctricos en la mayor parte de la ciudad, minas y haciendas; el tendido de tubería para conducir el agua a toda la ciudad (1893); la colocación de hidrantes públicos; y la construcción del Mercado Hidalgo (1909 – 1910), que además de resultar funcional hasta la actualidad, representó al igual que los otros edificios de la época el estilo de arquitectura europea.

Cómo se puede apreciar, todas estas obras fueron de beneficio social.

El minero, durante el Porfiriato siguió organizándose en turnos matutino o nocturno y en ambos estaba expuesto a los mismos peligros que tenía desde la Colonia como inundaciones de las minas (caso de la mina de “San Rafael”, en 1895 y “Mineral de Marfil” en 1902), incendios, hundimientos por ablandamientos de las lamas en tiempo de lluvia (Pingüico y Sirena 1907) y sobre todo las enfermedades que contraían.

La minería en Guanajuato siguió en estos años empleando hombres, mujeres y niños, los dos últimos en trabajos menos pesados pero con salarios muy bajos y pagados con vales, por medio de los cuales el dueño recuperaba parte del salario dado cuando el operario los cambiaba en la Tienda de Raya de la mina o compañía que la trabajaba.

La Tienda de Raya en Guanajuato se estableció desde el siglo XVIII en la mina de “Rayas” y en la Hacienda de Burras cuando se suspendió el Partido, tal suspensión no se logró en todas las minas pues en “Valenciana” siguió hasta 1790, y en “Real del Monte”, cuando se quiso suprimir se provocaron huelgas y levantamientos.

Durante el Porfiriato, el operario minero se caracterizó por ser siempre el menos beneficiado en su situación económica y social con respecto al operario minero

norteamericano que recibía mejores salarios por realizar labores menos rudas en las mismas minas o haciendas de beneficio. Esto a pesar de que en el siglo XX, en Guanajuato los operarios recibieron el adiestramiento necesario que los convertía en operarios calificados, lo que significaba que serían ascendidos de categoría.

## EL ESTÍMULO AL RENGLON EDUCATIVO

Como se puede apreciar, en estos momentos (Siglo XIX y XX) el operario necesitaba tener ciertos conocimientos para emplear la nueva maquinaria y tecnología introducida y recibir un mejor salario, motivo que impulsó a extender la educación a los adultos y a mejorar las instalaciones así como la calidad de la enseñanza de las ya existentes: Escuelas primarias, oficiales y particulares.

En dichas escuelas se impartía lectura, escritura, gramática, aritmética y costura a las niñas.

La Escuela Normal para señoritas y las de varones que empezaron a funcionar en 1871 y que en la actualidad es la Normal Oficial de Guanajuato.

La Escuela de Artes y Oficios para el pueblo establecida en 1873 y en cuyas instalaciones se preparaba mano de obra que la planta manufacturera en crecimiento demandaba, por lo que los recursos incluían clases de carpintería, zapatería, curtiduría, herrería, dibujo, cerámica además de la instrucción primaria en todos sus ciclos. Y sobre todo, el Colegio del Estado, institución que data del siglo XVIII cuando Doña Josefá Teresa de Busto y Moya se propuso crear un Colegio de Padres de la Compañía de Jesús, aprovechando el auge minero de Guanajuato propicio para solventar los gastos de fundación y desarrollo, y sobre todo para solidificar, aún más, el prestigio minero de la Villa de Santa Fe de Guanajuato.

El Colegio abrió sus puertas a todos los jóvenes que no tenían oportunidad de ir a estudiar a otros lugares y durante la dirección de los Jesuitas (1732 – 1767) y de los Felipenses (1785 – 1806) en la institución se impartieron cursos de filosofía, gramática y teología, se enseñaba a leer y escribir en castellano y en latín todo ello con el propósito de formar buenos teólogos que podrían dedicarse al servicio eclesiástico, pero no a profesiones prácticas que despertaran el espíritu de investigación y de duda que condujera a conocer la verdad.

A la biblioteca del Colegio solo tuvieron acceso maestros y alumnos ya que la mayoría de la población no sabía leer, pues “los trabajadores que carecían de lo preciso para alimentar su familia ven la instrucción de sus hijos cómo un bien remoto o cómo un obstáculo para conseguir el sustento diario”.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Cosío Villegas Daniel. Historia Moderna de México. La República Restaurada. Vida Social. México, Ed. Hermes. 1974. P. 634.

En la primera parte del siglo XIX el Colegio quedo bajo la dirección del Gobierno del Estado y fue entonces cuando se implantó la educación laica, se empezaron a enseñar las ciencias exactas, el idioma francés, se reformo el edificio. Se doto de mobiliario.

Se inauguró la biblioteca que contó con el material que había pertenecido al primer gabinete de lectura establecido en Guanajuato en 1823. Se dio acceso a esta biblioteca a todo lector en general que pudiera asistir, y se crearon las cátedras de Medicina y Minería, esta última muy necesaria para preparar personal idóneo que lograra el resurgimiento de la minería que había decaído por las luchas de la guerra de Independencia.

En el Colegio del Estado, debido a la influencia del Positivismo introducido en México por Gabino Barrera, durante el gobierno de don Florencio Antillón (1867 – 1876) se llevó a cabo una reforma educativa que consistía en instruir a los hombres en profesiones basadas en las ciencias exactas y naturales. Para ello, aparte de la educación preparatoria se crearon las carreras de ingeniería, derecho y la educación técnica (acompañada por la práctica) así se implantó un reglamento que dispuso que los alumnos que habían terminado sus estudios de ingeniero minero hicieran dos años de prácticas: la mitad del primer año la dedicarían a estudiar el laboreo de minas, las ordenanzas y leyes mineras, y la otra mitad a practicar; los otros cuatro meses del segundo año estaban destinados a estudiar metalurgia otro tanto a practicar y el resto a visitar minas.

En 1870 los estudios profesionales se reorganizaron y se establecieron las profesiones de abogado, escribano, farmacéutico, ingeniero minero, geógrafo, metalurgista y ensayador; se importó material europeo para la cátedra de mineralogía y de zoología impartidas por el francés Alfredo Duges, mineralogista de Montpellier, que fundó el museo donde aparecían sus trabajos de zoología, actualmente en una sala del Museo de la Alhóndiga de Granaditas se muestra varios instrumentos empleados en su investigación científica realizada en los años en que fue maestro del Colegio.

La instrucción profesional en Guanajuato recibió un serio impulso y el Colegio fue de los mejores dotados que existieron en la República.

Para 1875 ya se contaba con una magnífica biblioteca pública, gabinetes y laboratorios para física, zoología, botánica y mineralogía, todos con maquinaria, aparatos e instrumentos necesarios y además constantemente se les dotaba de lo más importante que ofrecían los descubrimientos recientes.

Durante la década que comprendió de 1871 a 1881, en el Colegio estudiaron 2,751 alumnos de los cuales solo se recibieron 86: 43 abogados, 1 escribano, 9 ingenieros mineros, 10 topógrafos, 17 farmacéuticos y 6 médicos.

Con lo anterior concluimos que en el Colegio del Estado de 1810 a 1876 se formaron varios profesionistas entre ellos ingenieros mineros, pero los adultos analfabetas no participaron del impulso dado a las diferentes carreras debido a que carecían de la enseñanza elemental y no contaban con los recursos económicos necesarios para ingresar a la institución.

En el Porfiriato el Colegio llegó a la plenitud de la Belle Epoque Mexicana pues se reorganizó su biblioteca y los laboratorios, se instaló el observatorio, existían las carreras de abogado, escribano, médico, ingeniero minero, geógrafo, etc., y nació la idea de realizar concursos fraternales como medio entrañable de reunión de los hijos del Colegio.

Volviendo a los propósitos de educar al adulto y mejorar la enseñanza, en el Porfiriato se llevaron a cabo Congresos Pedagógicos Nacionales en los que se decidió:

En el primero realizado en 1882:

- a) mejorar las condiciones de los edificios escolares y el mobiliario.

En el segundo de 1889 – 1890:

- a) que la enseñanza elemental fuera obligatoria y laica, su horario comprendería de 8 a 12 de la mañana y de 3 a 5 de la tarde.
- b) crear escuelas rurales y de párvulos.
- c) que hubiera escuelas para los adultos, ya que era necesario educar a los que no habían podido hacerlo a su edad escolar. Estos recibirían la instrucción elemental sobre matemáticas, lectura y conocimiento técnicos durante un periodo de 2 a 4 años.

En el último congreso efectuado de 1890 a 1891 se acordó:

- a) desterrar el sistema Lancasteriano creado por Lancaster y Bell, implantado en México hacia 1822 por Manuel Codorníu y en Guanajuato, en 1825.

La educación mutua como también se le llamo al sistema, utilizaba un método mediante el cual una escuela podría instruirse así misma bajo la vigilancia de un solo maestro, resultando tal el éxito que en 1840 el Gobierno se interesó por estas instituciones y fundó escuelas nocturnas y dominicales. Dos años más tarde se hicieron libros de texto, se organizaron Escuelas Normales y se fundaron en las ciudades del interior donde se impartían las cátedras de lectura, escritura, aritmética, civismo, gramática, dibujo y ciencias naturales.

Hacia 1840 declinó la enseñanza mutua en Guanajuato y en 1870 en México, lo que ocasionó que en 1890 se disolviera la Compañía Lancasteriana, ya que nuevas y mejores escuelas fueron creadas y sostenidas por el Estado.

- b) Que en las escuelas hubiera tantos maestros como años escolares.

Como resultado de estos Congresos, en 1892 las escuelas para adultos se fundaron en las cárceles, estimulando a los sentenciados con la disminución de la pena en proporción a su adelanto escolar. Además se distinguieron dos tipos de escuelas para los adultos, las

suplementarias que regularizaban a quienes carecían de la educación elemental y las complementarias que acrecentaban los conocimientos elementales. Cuatro años después, en 1896, se reglamentaron las escuelas nocturnas y diurnas para adultos, en ambos casos se daría instrucción elemental sobre matemáticas, lectura y conocimientos técnicos.

Más generalizado fue el deseo de fundar escuelas para trabajadores ya que adquirir conciencia la clase obrera, no sufriría impasible los reproches como entonces ocurría, así se fundaron escuelas dominicales para obreros y artesanos dedicadas a la enseñanza de varias ramas del saber; instrucción primaria, técnica, moral, etc.

La cárcel de Guanajuato, ubicada en el actual museo de la Alhóndiga de Granaditas, en el año de 1897 tenía escuela primaria academias de dibujo y música y 16 talleres; los reos salían de ella con un oficio y algún dinero ahorrado durante su reclusión.

Las escuelas para los adultos en Guanajuato, no se establecieron en forma durante el Porfiriato, sin embargo, como nos dio a conocer la maestra Josefina Zozaya Viuda de Romero, “Un grupo de adultos se reunía para acudir a algún maestro que educaba a los niños y le pedían que les instruyera a ellos en lo elemental como era leer, escribir, contar y sobre todo les explicara los instructivos de la nueva maquinaria que manejaban. Las horas de estudio para los adultos fueron después de que salían los estudiantes de primaria, a las 7 de la tarde y terminaban a las 9 de la noche. Esta instrucción se realizaba en las mismas escuelas primarias y acudían tanto cargadores, mineros, obreros, como mujeres que prestaban sus servicios en casas a cambio de un sueldo, en general, acudía todo tipo de población que carecía de instrucción”. El pago al maestro no era con dinero. “Los alumnos como muestra de agradecimiento, hacían regalos como animales, bocadillos, invitaciones a comer en sus respectivas casas, etc.”

Los adultos no recibían ningún certificado puesto que este sistema de educación no estaba reglamentado, sin embargo persistió mas o menos hasta 1940.

Como mencionó la maestra Zozaya “yo eduque un gran número de analfabetas, no recuerdo la cifra exacta, en la Escuela Tipo ubicada a un costado de la Alhóndiga de Granaditas, el horario era de 7 a 9 igual que antes y no percibía un sueldo, pues era como prestar un servicio social”.

Como podemos apreciar este sistema de educar al adulto persistió en Guanajuato por algún tiempo a pesar de que en 1917, la Constitución de este año impuso, en el artículo 123, como obligación a los empresarios nacionales o extranjeros, el proporcionar a los trabajadores escuelas, enfermerías y otros servicios indispensables. No se tienen los elementos necesarios para decir que esta ley se aplicó en Guanajuato, sin embargo estos establecimientos educativos, debieron de haber existido puesto que en 1920 se fundo una biblioteca popular dedicada a los obreros, su ubicación fue en lo que hoy es la planta baja de la facultad de arquitectura y en forma muy modesta compartió el espacio con el Hospital Civil, el servicio era vespertino y nocturno, se abría a las 3 de la tarde y cerraba a las 12 de la noche y era visitada por muchos operarios de las minas.

La biblioteca fue auspiciada por el Colegio del Estado, donaciones de particulares y empresarios de las minas, sobre todo norteamericanos, pues tenían una buena disposición

para instalar la biblioteca donde consultarían los obreros. Los encargados de cuidar el establecimiento era estudiantes que aportaban unas horas de su tiempo para ayudar a que los obreros se superaran. La institución duró en servicio hasta 1944, cuando su existencia se consideró innecesaria y el acervo bibliográfico paso a la biblioteca del Colegio del Estado.

La resolución de educar a los adultos, llevada a cabo durante el Porfiriato, fue muy significativa para la minería, pues en estos momentos (finales del siglo XIX y principios del XX) las nuevas técnicas y maquinaria empleada en la extracción y beneficio del mineral, requerían de operarios calificados lo cual implicaba tener ciertos conocimientos, por ejemplo sobre matemáticas para saber que cantidad de tiempo era el mínimo y máximo que podía durar trabajando una máquina, también fue muy útil que supieran leer ya que mediante las instrucciones podían hacer uso de los adelantos tecnológicos introducidos.

Esto no había sido tan necesario en la época de la Colonia, pues las técnicas e instrumentos empleados exigían más que nada ciertas habilidades del trabajador, como en el caso de la venta del mineral, denominada Rescate, y del beneficio por Patio, en donde las labores eran a ojo de buen cubero.

Gracias a la instrucción del operario, en el Porfiriato se logró tener hombres de entendimiento y de voluntad que pudieron manejar la nueva tecnología y maquinaria, y no artefactos de memoria movidos por la petulancia de una experiencia adquirida con el tiempo.

## TECNOLOGÍA EMPLEADA

En lo referente a este aspecto la minería mejoró en el Porfiriato, pues se introdujeron cambios en la tecnología y herramientas empleadas en el siglo XIX.

Durante la primera parte del siglo, se emplearon en la extracción y beneficio del mineral recursos, herramientas y métodos que variaban conforme se presentaron las necesidades de procesos técnicos nuevos.

Se emplearon fuentes de energía (electricidad) más baratas y efectivas, además se implemento la estrategia para poner fin a la dependencia de productos como pieles, granos, forrajes, fuerza animal, y se pensó en dejar de utilizar la pólvora, el mercurio y la sal, principalmente para evitar la sujeción económica de México a otros países que suministraban estos productos. Sin embargo, por lo que respecta a las pieles, granos, forrajes y animales, fueron productos que no pudieron dejar de consumirse debido a que representaban insumos necesarios, como alimentos y fuerza de trabajo para el desarrollo de la minería, motivo que obligó a esta a seguir dependiendo de ellos.

Por lo que respecta al uso de la pólvora, sal, azogue, hierro, acero, reatas, madera, cebo y velas, se puede decir que eran recursos difíciles de conseguir. Se reglamentó la venta de la pólvora a mediados de siglo. La sal se importó hasta 1890, año en que se explotaron las salinas del país. El azogue o mercurio, empleado durante todo el siglo XIX

en el método de Patio, se obtuvo de minas mexicanas, pero por escaso y costoso tuvo que importarse cómo se hacía en la Colonia.

Ante tales necesidades de aumentar la producción, los cambios no se hicieron esperar y en la segunda parte del siglo, al malacate lo reemplazó primero la máquina de vapor (1870) (los ingleses habían traído una 1823-1824 pero sin éxito, debido a las malas condiciones en que llegó por el pésimo camino y transportes que existían de Veracruz y Tampico a Guanajuato) y más tarde la fuerza hidroeléctrica (1890). Esta última, logró que una locomotora eléctrica con catorce hombres sustituyera a la máquina de vapor que empleaba cuarenta y cinco. Además, la electricidad permitió aprovechar vetas de baja ley<sup>6</sup> y tratar mineral acumulado en algunas minas de Guanajuato porque por el método de Patio sólo se recuperaba el 60% y con la electricidad y el método de cianuración se aprovechaba el 92%.

La electrificación minera disminuyó el gasto de desaguar una mina, pues con un malacate de vapor el costo era de \$282.00 semanales y con bomba eléctrica solo de \$82.00; al sustituir la perforación a mano por una máquina eléctrica el gasto bajo de \$0.58 a \$0.19 por tonelada; el costo de un arrastre pasó de \$0.8 a \$0.1 y conforme disminuyeron operadores cómo leñadores, fogoneros y ayudantes, la operación pasó de \$400.00 a \$60.00.

Esta mejora y ahorro económico no favoreció en nada al trabajador en lo que respecta a su salario, pues el aumento de 1826 a 1893 solo había sido de \$0.25 a \$0.28 diarios, en cambio los dueños de las minas ahorraron cómo vimos en gastos de desaguar, perforar y disminuir el número de operarios, lo que les otorgó mayores ganancias.

La electricidad, las nuevas máquinas y el método de cianuración para beneficiar (introducido en 1902 en Guanajuato por Hamilton Ches Bitters Co.), lograron que no se emplearan más leñadores, perforadores, fogoneros ni animales y convirtieron a la minería en una de las actividades consumidoras de electricidad. Esta fuente de energía se estableció en la ciudad en los primeros años del siglo XX, después de que el norteamericano Leonard Curtis se enteró –por los informes de George W. Mc. Elhiner y George W. Bryant- que Guanajuato sería un buen sitio minero si se rehabilitaban sus minas que por falta de capital y tecnología nueva no se explotaban cómo debieran. Curtis y otros formaron The Guanajuato Power and Electric Co., que funcionó después de que ingenieros civiles aprobaron que su instalación resultaría benéfica.

Así se emprendieron trabajos para instalar la planta hidroeléctrica que saciaría las necesidades de Guanajuato y aprovechando el río Duero en Zamora, se hizo ahí la instalación. Pronto la compañía aumentó su capacidad y formó otras dos compañías subsidiarias: The Michoacán Power Co. y The Central México-Ligth and Power Co., construyendo al efecto otras dos plantas en Botello y Sabino, del distrito de Puruándiro Michoacán aprovechando para ello las aguas del río Angulo.

---

<sup>6</sup> Ley Baja y Ley Alta de un Mineral. Un mineral es de ley baja si tiene poco metal remunerable económicamente y si aquel cuenta con gran cantidad de metal, es mineral de ley alta.

Gracias a todos los adelantos mencionados la minería cobró un gran desarrollo que notaremos al hablar de su producción.

## PRODUCCIÓN

A diferencia de la época que va de 1821 a 1875, la minería mexicana durante el Porfiriato logró—gracias a la contribución de los operarios, las nuevas técnicas, fuentes de energía y capital extranjero —una buena producción de mineral. Entre 1821 y 1875, como consecuencia de la lucha de Independencia 1810-1821, las minas se habían destruido por el abandono de que fueron objeto y por falta de mantenimiento de obras existentes o del abandono de las que se estaban realizando, pues era necesario un cuidado constante en tiros, colados y desagües.

Otras de las causas de la poca producción, en relación con la época Porfirista, fue la falta de una legislación que nulificara las ordenanzas de la Colonia favorables a la metrópoli y de ninguna manera benéficas al México independiente que necesitaba en esos momentos garantizar seguridad y ganancias a las inversiones extranjeras, y también terminar con la anarquía reinante que en ningún momento proporcionaba protección a los inversionistas nacionales o extranjeros, que preferían no arriesgar su capital.

Con esto no quiero decir que la producción fuera nula en las diferentes zonas mineras del país, pues en Guanajuato se dio la bonanza de “La Luz” y de “San José de los Muchachos” durante casi veinte años (1843-1863), y de 1850 a 1876 la zona minera de Guanajuato aportó el 18% (900.00 Kg.) de los 5 millones de kilogramos que se produjeron en toda la República.

Lo que ocurrió en el Porfiriato y que propició el aumento del producto minero mexicano, fue que se introdujo la energía eléctrica, la nueva maquinaria, el método de cianuración, las inversiones de capital extranjero y sobre todo, que aparte de explotar (cómo era costumbre desde la Colonia) los metales preciosos, también se produjeron minerales industriales.

Antes de ver cómo influyó la explotación de minerales industriales en el aumento de producción, es importante darnos cuenta de que la infraestructura productiva mejoró, y una parte de las inversiones se destinó a la construcción de los edificios monumentales ya mencionados. El resto de los recursos se emplearon en resolver algunas necesidades populares de las que hablamos anteriormente, así cómo en llevar a cabo el citado impulso a la educación.

La explotación de otros minerales además del oro y la plata se debió a las necesidades de la industria desarrollada en todo el mundo y por la cual estos minerales, así cómo los combustibles fueron el leit motiv a medida que los avances de la época lo exigían: Así ocurrió con el petróleo que fue empleado cómo combustible, el cobre que sirvió para fabricar hilos conductores eléctricos, la bauxita materia prima del aluminio, el hierro usado en la producción de acero, y el tungsteno y aluminio con el que se construyeron aviones.

Sin embargo no se olvidó la explotación de oro y plata para exportarlos y emplearlos tanto en la industria nacional de la joyería cómo en la actividad fotográfica que en Guanajuato se había desarrollado favorablemente (teniendo cómo máximos exponentes a Francisco Leal del Castillo, Mariano Leal y Zavaleta, Vicente Contreras y Romualdo García, este último el más representativo de la época Porfirista). El proceso fotográfico que empleaba la plata fue el de Colodión Húmedo en el que cada fotografía implicaba desgrasar, pulir y lavar una placa de vidrio, recubirla con una placa de Colodión y una vez evaporado el éter o solvente, se sumergía en una solución de nitrato de plata para sensibilizarla, se tomaba la foto y la placa se llevaba a un cuarto oscuro para revelarla, la placa debía permanecer húmeda pues de lo contrario perdía sensibilidad.

Por ello la producción minera de la República la formaron dos grupos: Metales preciosos que se explotaron cómo únicos hasta 1892 y los minerales industriales que se aprovecharon de 1892 en adelante. Ambos grupos produjeron aumentos en su producción pero en diferentes proporciones pues los industriales crecieron en un 507 % de 1892 a 1910-1911, mientras los preciosos en un 197 %. Los Estados Unidos se interesaron más en explotar los minerales que les permitieron desarrollar su industria; tales fueron los casos del hierro, cobre, plomo y estaño (para hacer balas, acero), petróleo y carbón (cómo combustibles) y yeso (para la construcción).

Así bien, por el momento fueron más importantes las materias primas para seguir ampliando su industria de transformación. Sin embargo, el oro y la plata se siguieron explotando, pero en menor cantidad.

Estados Unidos poseía minas pero les resultaba más barato explotar y exportar los minerales mexicanos porque la mano de obra, cómo actualmente sucede, era más barata que la norteamericana.

Otro de los factores que tuvo que ver en el aumento de la extracción de minerales industriales en relación con los preciosos, fue que eran más abundantes las zonas que en la República los poseían:

La zona norte formada por Chihuahua, Zacatecas, Coahuila y Tamaulipas, producían carbón, cobre con oro y plomo aliado con plata.

La zona pacífico norte que comprendía Baja California y Sonora poseía yacimientos auríferos, níquel, carbón y antracita.

De la zona pacífico sur Guerrero y Oaxaca, proporcionaban hierro, cobre y plomo.

La zona centro formada por Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, México, Michoacán y San Luis Potosí solo abastecía de oro y plata por lo que estaba en desventaja a pesar de que años antes, en 1877, produjeron el 47 % del total de la producción minera de la República. Dicha desventaja propició el resurgimiento de nuevas regiones económicas al norte, cambio que, ocasionó que la zona centro, cuyo principal núcleo minero era Guanajuato, disminuyera en importancia a nivel mundial cómo productora, no porque haya dejado de

producir, sino porque lo que aportaba (oro y plata) había perdido importancia frente a los productores de estaño, hierro, cobre, etc.

La inferioridad en la producción y la pérdida de importancia como productora a nivel mundial, se compensó con los altos porcentajes de mineral que se beneficiaron y la producción de moneda en el centro, existían Casas de Moneda en México, Guadalajara y Guanajuato.

La Casa de Moneda de México, nos dice Humboldt “esta contigua al Palacio de los Virreyes de la época de la Colonia”. Fue fundada en 1536 y funcionó en el siglo XIX junto con las de Guanajuato, Guadalajara, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Oaxaca y Chihuahua hasta 1895 en que terminaron los contratos de los arrendadores, quedando solo las de México, Guadalajara, Zacatecas, y Guanajuato, pero en 1905, las tres últimas por ley fueron clausuradas al no permitirse a los Estados acuñar moneda y solo siguió la de México.

La de Guadalajara se creó en la segunda década del siglo XIX para aliviar la escasez de moneda en México, provocada por los asaltos de las tropas insurgentes a los convoyes que llevaban el metal a la Casa de Moneda de México, única hasta entonces. Como ya se mencionó, esta Casa fue de las que en 1895 siguieron acuñando, después del fin de su contrato de arrendamiento, y se clausuró hasta 1905.

Sobre la Casa de Moneda de Guanajuato, se sabe que la estableció Don Miguel Hidalgo y Costilla en la Hacienda de San Pedro el 29 de septiembre de 1810 con el objeto de poner en circulación la plata en pasta existente y la que producían las minas. Sin embargo, el establecimiento no funcionó sino hasta 1821 en que los ataques de los realistas a la ciudad llegaron a su fin.

Desde entonces y hasta 1823 la Casa de Moneda trabajó por cuenta del Gobierno del Estado, en 1824 la arrendó la Compañía Anglo-Mexicana cuyo contrato duró hasta 1867. En 1876 la manejó el gobierno de Guanajuato, de 1877 a 1895 la arrendó la Compañía Guanajuatense-Zacatecana, de 1895 a 1905 el gobierno federal y en 1905 se clausuró, al no permitirse a los Estados acuñar moneda.

En las Casas de Moneda de México, Guadalajara y Guanajuato se beneficiaron:

| AÑO  | PORCENTAJE DE MINERAL BENEFICIADO                |
|------|--|
| 1877 | 47 % del total del mineral de toda la república. |
| 1900 | 32.5 % “ “ “                                     |
| 1907 | 43 % “ “ “ 7                                     |

<sup>7</sup> Orozco Rafael. La Industria Minera en México: Distrito de Guanajuato. México. Ed. SEP, 1921.P. 28.

En el cuadro siguiente se puede apreciar cómo aumentó la producción de mineral en la república durante el Porfiriato:

| ZONA           | AÑOS   |        |                    |
|----------------|--------|--------|--------------------|
|                | 1877   | 1900   | 1907               |
| “norte         | 42 %   | 49 %   | 42 %               |
| pacífico norte | 0.13 % | ---    | 0.02 %             |
| pacífico sur   | 1.00 % | 1.00 % | 2.00 %             |
| centro         | 47 %   | 27 %   | 41 %” <sup>8</sup> |

Al analizar este cuadro nos damos cuenta que en 1877 la zona centro fue la que tuvo un mayor porcentaje de producción, debido a que los metales preciosos que producía (oro y plata) se explotaron como únicos hasta 1892. Las zonas norte y pacífico norte también produjeron metales preciosos, pero en menor cantidad porque estas zonas eran más ricas en minerales industriales, los cuales se empezaron a aprovechar a partir de 1892, además porque había una gran inseguridad causada por el descontento de grupos indígenas como los Yanquis y Mayos que habían sido despojados de sus tierras durante el Porfiriato, cuando las compañías deslindadoras “para obtener terrenos necesarios donde establecer a los inmigrantes extranjeros, deslindaron y fraccionaron los terrenos comunales que había en la república”.<sup>9</sup>

Otras de las causas por las que fue menor la producción de las minas de la zona norte y pacífico norte en 1877 fueron, la imposibilidad de que la población se desplazara a las minas y la escasez de capital para trabajar.

La baja de producción de mineral en el centro, en 1900, se debió a que los minerales industriales tuvieron desde 1892 mayor demanda que los metales preciosos, por los diversos usos: Combustibles, beneficiadores en herrería y revestidores de acero. El alza del porcentaje de los productos oro y plata hacia 1907 se debió fundamentalmente a las inversiones y nuevas técnicas de extracción y beneficio que introdujeron los norteamericanos en Guanajuato, principal región minera de la zona centro.

Para lograr dicha producción, el gobierno tuvo que aplicar un programa de desarrollo económico encaminado a difundir los postulados de la fase de Libre Competencia en lo que se refiere a extraer materias primas para exportar y construir vías de comunicación que unieran diferentes partes de la República, para ello era necesario atraer capital extranjero, lo cual se logró al empezar a exportar a los Estados Unidos e Inglaterra

<sup>8</sup> Cardozo Ciro (coordinador). México en el Siglo XIX (1821-1916). Historia económica y de la estructura social. México. Ed. Nueva Imagen S.A., 1981. Pags. 339-341.

<sup>9</sup> Contreras Mario y Tamayo Jesús. Antología. México en el Siglo XX, 1900-1913. Textos y Documentos. México, UNAM/Centro de Estudios Latinoamericanos. F.F.L., 1975. P. 34.

desde 1877 la abundante riqueza que poseía México: Metales preciosos y minerales industriales.

El cierre de las Casas de Moneda en los Estados provocó que el metal precioso, el níquel, el cobre y el bronce que habían empleado quedaran como excedentes y por lo tanto se exportaran. Igualmente quedó como excedente y también se exportó el metal empleado en las artesanías, que en esos momentos eran reemplazadas por artículos hechos en serie, menos laboriosos y por lo tanto con un mínimo de metal. Por ejemplo las vajillas y cubiertos de plata que usaban las clases altas son sustituidos por vajillas de vidrio y cubiertos de plata aliada con níquel; las joyas de oro y plata dejan su lugar a las de latón; las jarras de barro son suplidas por las de vidrio en la clase obrera que además puede poseer figurillas hechas de amalgama de plata y consistencia de barro que después de hornearlas presentan una apariencia porosa y con granos por los que resultan más baratas que las figuras de plata pura.

También hubo una baja de 73 % en 1892 a 44 % en 1910 del azogue y sulfato de cobre empleado porque el método de beneficio llamado de cianuración no los consumía como lo había hecho el de Patio. Cosa similar sucedió con el antimonio que en 1910 se vendió todo al exterior por falta de consumo interno.

En lo que se refiere al cobre, México lo exportó en tan grandes cantidades que en ocasiones se vio en la necesidad de importarlo. La plata entre 1877-1904 se mandó a los Estados Unidos al principio sin beneficiar, luego en barras y moneda acuñada y fue tal la exportación de ese metal que en 1877 un barco norteamericano se llevó de Mazatlán a San Francisco más de 176 mil pesos de plata en sus diferentes formas.

Con el carbón, empleado como combustible, no sucedió lo mismo pues éste fue consumido por la nación en las minas, en la construcción de vías férreas y demás industrias.

Ahora, considerando que cuando llegaron los norteamericanos a Guanajuato hicieron producir más minas, que obtuvieron mineral de más alta ley y además que nunca "las compañías norteamericanas declararon las cantidades de oro y plata que producían, pero por el valor monetario que invertían de millones de dólares, los índices de producción de oro y plata debieron ser muy altos".<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Kranz Lasse. *Minería y Marginalidad. Estudios socioeconómicos de Guanajuato. Guanajuato/México. Escuela de Ingeniería Mina y Metalurgia de Guanajuato, 1978. P. 30.*

Es fácil darnos cuenta, al ver el siguiente cuadro, cuántos millones salieron al exterior:

| AÑO        | VALOR DE LA PRODUCCIÓN OBTENIDA (ORO Y PLATA) |
|------------|---|
| “1900-1901 | \$ 4' 512, 215.00                             |
| 1901-1902  | \$ 4' 156, 586.00                             |
| 1902-1903  | \$ 4' 383, 956.00                             |
| 1903-1904  | \$ 3' 671, 368.00                             |
| 1904-1905  | \$ 3' 802, 989.00                             |
| 1905-1906  | \$ 4' 669, 164.00                             |
| 1906-1907  | \$ 5' 723, 234.00                             |
| 1907-1908  | \$ 7' 324, 761.00”. <sup>11</sup>             |

Si comparamos la producción del cuadro con la obtenida en un periodo de la Colonia, época en la que no existía tecnología tan avanzada para extraer y beneficiar mineral y las minas que se explotaban eran menos ya que muchas vetas se fueron descubriendo conforme se iban trabajando las ya existentes, reafirmamos que se exportaron grandes cantidades.

| EPOCA      | AÑOS         | VALOR DE LA PRODUCCIÓN OBTENIDA (ORO Y PLATA) |
|------------|--------------|---|
| “Colonia   | 1766-1775    | \$50' 320, 503.00                             |
| Porfiriato | 1900-1907-08 | \$39' 243, 973.00”. <sup>12</sup>             |

La producción obtenida durante los años de la Colonia es mayor, lo que se puede atribuir: A que las vetas resultaban más ricas porque no tenían mucho de explotadas, a que el mineral era de más alta ley, por lo tanto la utilidad resultaba mayor, etc., sin embargo, si recordamos que las compañías norteamericanas nunca declararon las cantidades de mineral producido, podemos concluir que el dato de producción de los años del Porfiriato no es muy confiable, puesto que con las nuevas técnicas, maquinaria y fuentes de energía como la electricidad, se debió haber producido más, ventajas de las que no disfrutó Guanajuato pues los países inversionistas, principalmente los Estados Unidos, se apoderaron de las riquezas de la zona en que invertían.

<sup>11</sup> Archivo Histórico del Gobierno del Estado de Guanajuato. Informe sobre la producción minera en Guanajuato, 1908.

<sup>12</sup> Humboldt. Alejandro de. Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España, México, Ed. Porrúa, S.A., 1984. P. 347.

## BIBLIOGRAFÍA

- Alamán Lucas. Historia de México. México. Ed. Jus, V. 1 (Col. Grandes Autores Mexicanos) 442. P. 1942.
- Antúnez Echeagaray Francisco. Monografía Histórica Minera del Distrito de Guanajuato. México. Consejo de Recursos Naturales No Renovables. 130 P. 1964.
- Babewell P.J. Minería y Sociedad en el México Colonial, Zacatecas. (1546-1700). México. Ed. Fondo de Cultura Económica. 387 P. 1984.
- Brading D.A. Mineros y Comerciantes en el México Borbónico. (1763-1810). México. Ed. Fondo de Cultura Económica. 498 P. 1983.
- Cardoso Ciro. México en el Siglo XIX (1821-1910). Historia Económica y de la Estructura Social. México. Ed. Nueva Imagen, S.A. 525 P. 1981.
- Cervantes Enrique. Bosquejo del Desarrollo de la Ciudad de Guanajuato. México, S/Ed. 29 P. 1942.
- Cosío Villegas Daniel. Historia Moderna de México. "El Porfiriato, Vida Económica". México Durante El Siglo XVIII. 1978, México. Ed. CEHMO. (Col. Cuadernos Obreros).
- Chávez Orozco Luis. Los Salarios y el Trabajo en México Durante el Siglo XVIII. México. Ed. CEHMO..(Col. Cuadernos Obreros). 104 P. 1978.
- González Leal Mariano. La Universidad a través de la Historia de Guanajuato. Guanajuato. S/Ed. 1982.
- Rionda Arreguín Isauro. Fausto El Huyar y la Minería en Guanajuato. Guanajuato. Universidad de Guanajuato en Colmena Universitaria. Año 7. Número 43. Febrero.
- Rionda Arreguín Isauro. La Mina de San Juan de Rayas, 1670-1727. S/F.S/P.I..67 P.
- Valadés C. José. Alamán, Estadística e Historiador. México. UNAM. 1977.

# CATÁLOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO

## INTRODUCCIÓN

El presente catálogo se debe a la gran importancia que tuvo el ferrocarril en el país durante el periodo del Porfiriato (1876-1910), ya que fue cuando se dio más apoyo e impulsó para su construcción y explotación, es la época en que se construyen la mayoría de las vías férreas que actualmente existen en nuestro país.

Anteriormente a estas fechas solo se había construido la línea férrea de Veracruz a la ciudad de México, la cual se inauguró en 1873, ya que la inestabilidad política del país por las continuas guerras, impidió que se llegaran a desarrollar otras. Con la subida de Don Porfirio Díaz a la presidencia y sus ideas de conseguir la paz, el orden y el progreso, se dio todo el apoyo y las facilidades para la construcción del ferrocarril, porque éste significaba mayor y mejor comunicación en el país, lo que facilitaría la explotación y utilización de los recursos naturales, así como la agilización del transporte de éstos, porque era muy difícil hacerlo en los medios de transporte que entonces existían, en carrozas y animales; además de que los caminos tampoco eran buenos ni seguros. El tren transportaría grandes cantidades de materiales más rápido, era un medio más seguro contra robos y más eficaz para evitar la descomposición de alimentos.

La estabilidad Política del Porfiriato, facilitó la explotación de recursos naturales, el comercio y atrajo inversionistas, estos capitalistas ayudaron a mejorar la economía instalando empresas manufactureras y de otros géneros. Fueron atraídas dos empresas norteamericanas, interesadas en construir líneas del ferrocarril, que contribuyeron a la rápida instalación de estas. La Compañía Ferrocarril Nacional Mexicano construyó la línea de la Ciudad de México a Paso del Norte y otros ramales y la Compañía Ferrocarril Central Mexicano la línea de la Ciudad de México a Laredo; ambas pasaban por Guanajuato.

La información se encuentra en uno de los cinco Fondos documentales históricos; Unidad: Poder Ejecutivo del Estado de Guanajuato; Fondo: Secretaría de Gobierno siglos XIX y XX; Sección: Secretaría de Gobierno /1806 (1816-1953) 1970/ y; Sección: Municipios 1821-1962.

La documentación de estas dos secciones contiene información que en su momento fue enviada o recibida por los jefes políticos y entidades tanto públicas como privadas; los asuntos que tratan son relativos a: Nombramientos, leyes, informes de obras y estado de vías férreas, peticiones de ciudadanos y de las compañías del ferrocarril, pagos (subvenciones), autorizaciones, decretos, contratos de concesiones del ferrocarril, estadística, líneas férreas urbanas y permisos.

Además, el Archivo General del Estado cuenta con acervos de apoyo como lo es la Hemeroteca que contiene periódicos que datan de 1878 a 1910, en ellos se encuentra información importante tal como: Artículos, noticias, quejas, accidentes, inauguraciones, comentarios, opiniones, reflexiones, itinerarios, tranvías, acontecimientos del ferrocarril y cuestiones diversas. Todo esto referente al Ferrocarril en el Estado de Guanajuato y en el País.

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                        |                       |   |                      |
|----------------------|------------|------------------------|-----------------------|---|----------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA            | ASUNTO                | DESCRIPCION   | UBICACION            |
| 1                    | 1878-1-30  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | NOMBRAMIENTO          | Nombramiento de inspector del Ferrocarril de Celaya a León otorgado por Francisco Z. Mena, Gobernador del Estado a Juan N. Auza.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 397-EXP.1-F6       |
| 2                    | 1878-1-28  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | TRASPASO DE CONCESIÓN | Decreto N° 69 en que Francisco Z. Mena cede a la compañía formada por los Sres. Franco y Felipe Parkman, Gregorio Jiménez, Francisco Glennie, Francisco de P. Castañeda y Joaquín Hordieres los derechos de la concesión del 21 de diciembre de 1877.<br>Lugar: Guanajuato. | C 397-EXP.5-F52-53   |
| 3                    | 1879-12-12 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | OBRAS                 | Se termina el sexto tramo de vía de cinco kilómetros, aprobado por el inspector y piden se pague la subvención correspondiente.<br>Lugar: Guanajuato.   | C401-EXP.4-F25       |
| 4                    | 1879-3-14  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | PRESTAMO              | Se prestaron a la Compañía del Ferrocarril de Celaya a León instrumentos del Colegio del Estado y exigen la devolución por tener necesidad de éstos.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 401-EXP.10-F233    |
| 5                    | 1880-8-21  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | OCURSO                | Ocurso con documentos anexos del ferrocarril para que se resuelva lo que se estime conveniente.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 404-EXP.1-F119     |
| 6                    | 1880-12-11 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | TARIFAS               | Tarifas de Celaya a Irapuato que no van de acuerdo a la Ley General y se pide se suspendan.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 404-EXP.1-F120-121 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                        |                    |   |                      |
|----------------------|------------|------------------------|--------------------|---|----------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA            | ASUNTO             | DESCRIPCION   | UBICACION            |
| 7                    | 1881-12-24 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | TRABAJOS EN MARFIL | Se pide información sobre los trabajos que se han llevado a cabo en el ramal o tramo de Silao a Marfil, Gto.<br>Nota: duplicado de fecha 29 del mismo en la foja 123<br>Lugar: Guanajuato.                                  | C 404-EXP.1-F122     |
| 8                    | 1881-11-18 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | PETICIÓN           | Petición de la ciudad de León para que se construya la Estación ahí.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 404-EXP.1-F124     |
| 9                    | 1881-11-25 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | INDEMNIZACIÓN      | Se pide indemnización de terreno particular de Lino Lafuente que ocupó la Compañía Ferrocarrilera y que se niega a indemnizar.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 404-EXP.1-F125     |
| 10                   | 1881-12-26 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | GARANTÍA           | Se otorga escritura de los 60 kilómetros construidos por la compañía del ferrocarril con que se garantiza al Estado el cumplimiento de sus obligaciones.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 404-EXP.1-F126     |
| 11                   | 1882-2-28  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | SUBVENCIÓN         | Se pide el pago de la subvención de cincuenta mil pesos por los trabajos realizados el año pasado.<br>Lugar: Irapuato.  | C 404-EXP.1-F127-129 |
| 12                   | 1882-5-15  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | PETICIONES         | Se pide que la Estación se sitúe en el Rancho de los Rincones, que se termine el puente del río de Silao, que se construya una vía recta entre el puente y la Estación y construir así mismo una calzada.<br>Lugar: México. | C 404-EXP.1-F130-131 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                        |                       |  |                    |
|----------------------|-----------|------------------------|-----------------------|--|--------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA            | ASUNTO                | DESCRIPCION  | UBICACION          |
| 13                   | 1882-3-15 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | PETICIÓN              | Manuel Leal pide que la vía del Ferrocarril de Irapuato sea directamente a Marfil y no a Silao.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 404-EXP.1-F132   |
| 14                   | 1882-3-31 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | DICTAMEN              | Se dicta que la vía troncal sea directamente al Mineral de Marfil.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 404-EXP.1-F133   |
| 15                   | 1882-5-31 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | TARIFAS               | Se pide reducción de tarifas en el tramo de Marfil al Cantador.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 404-EXP.1-F134   |
| 16                   | 1882-7-4  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | CALZADA DE GUANAJUATO | Entrega de la Calzada de Guanajuato a Marfil cuando se termine ésta.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 404-EXP.1-F135   |
| 17                   | 1882-8-10 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | PERMISO               | Se pide permiso para utilizar unos calicantos de la vía de Garita de Marfil a Silao y el trazo de la Estación al Cantador.<br>Lugar: Guanajuato.                   | C 404-EXP.1-F136   |
| 18                   | 1882-8-12 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | AUTORIZACIÓN          | Se autoriza para utilizar la barda y pilares de la vía de Garita y se recuerda que hay que hacer el trazo de la línea de Marfil al Cantador.<br>Lugar: Guanajuato. | C 404-EXP.1-F137   |
| 19                   | 1880-8-23 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | SUBROGACIÓN           | Decreto N°108 que acepta la subrogación que fue otorgada en México, debiendo hacer las reformas convenientes al contrato del ferrocarril.<br>Lugar: Guanajuato.    | C 405-EXP.4-F34-35 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                        |   |   |                    |
|----------------------|------------|------------------------|---|---|--------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA            | ASUNTO                                      | DESCRIPCION   | UBICACION          |
| 20                   | 1880-11-23 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | TRASPASO DE CONCESIÓN                       | Decreto N°14 en que se aprueba el contrato de traspaso de concesión de la Compañía del Ferrocarril de Celaya a León a la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.<br>Lugar: Guanajuato.                     | C 405-EXP.6-F3-4   |
| 21                   | 1882-5-18  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | EXONERACIÓN DE PAGO                         | Se exonera del pago de derechos a los materiales y objetos para la construcción del ferrocarril urbano, se faculta para que se reglamente los términos de la concesión.<br>Lugar: Guanajuato.                 | C 413-EXP.1-F38    |
| 22                   | 1882-9-1   | SECRETARÍA DE GOBIERNO | SECCIÓN DE RENTAS                           | Se acuerda establecer una sección de resguardo de las oficinas de rentas en los puntos o estaciones por donde pasa el Ferrocarril Central para el despacho de las mercancías.<br>Lugar: Guanajuato.           | C 413-EXP.7-F26-27 |
| 23                   | 1883-8-25  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | TARIFAS                                     | Denuncia de cobro de tarifas irregulares por transporte de artefactos en el tren de Toluca a México (73km), siendo casi igual a la tarifa de México a Salamanca (333km).<br>Lugar: Guanajuato.                | C 414-EXP.1-F255   |
| 24                   | 1883-4-20  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | SUNBVENCIÓN                                 | Ocurso que se remite al Congreso para que se pague a Francisco Ederra dos mil ochocientos pesos por la subvención del Ferrocarril de Celaya a León.<br>Lugar: Guanajuato.                                     | C 414-EXP.1-F78    |
| 25                   | 1883-5-23  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | REVISIÓN DE SOLOCITUD DE PAGO DE SUBVENCIÓN | Acuerdo que pide se remita la solicitud de Francisco Ederra relativa al crédito que pide y cual es la deuda del erario a favor de los accionistas de la antigua línea de Celaya a León.<br>Lugar: Guanajuato. | C 414-EXP.1-F79    |
| 26                   | 1883-12-7  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | PAGO DE SUBVENCIÓN                          | El Congreso aprueba que se pague el adeudo de subvención a Ederra en el presupuesto del año entrante, la cantidad de \$2800.00<br>Lugar: Irapuato.  | C 414-EXP.1-F80    |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                        |                                 |   |                    |
|----------------------|------------|------------------------|---------------------------------|---|--------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA            | ASUNTO                          | DESCRIPCION   | UBICACION          |
| 27                   | 1885-2-7   | SECRETARÍA DE GOBIERNO | RECHAZO DE SOLICITUD            | No se acepta la solicitud de Josefa Juárez y Francisco Ederra para que se abone del erario para pagar una cantidad que deben.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 414-EXP.1-F81    |
| 28                   | 1885-9-3   | SECRETARÍA DE GOBIERNO | PETICIÓN                        | Petición de Josefa Juárez y Francisco Ederra para que de 400 pesos que les deben del erario, quede ahí mismo como pago de contribuciones sobre fincas.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 414-EXP.1-F82    |
| 29                   | 1892-3-11  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | SOLICITUD DE PAGO DE SUBVENCIÓN | Se pide al erario se pague un adeudo a los señores Franco y Felipe Parkman la suma de \$2320.80 por el pago de la subvención de la extinguida Compañía del Ferrocarril de Celaya a León.<br>Lugar: Guanajuato.                | C 414-EXP.1-F83    |
| 30                   | 1891-12-17 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | SOLICITUD DE PAGO DE SUBVENCIÓN | Petición de Felipe Parkman para que se pague la cantidad de \$2321.80 pesos por la subvención del Ferrocarril que se debe.<br>Nota: se repite el documento en la foja 85.<br>Lugar: Guanajuato.                               | C 414-EXP.1-F84    |
| 31                   | 1892-3-14  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | PAGO DE SUBVENCIÓN              | Se accede a pagar el saldo de Felipe Parkman en pagos de 250 pesos hasta saldar la cuenta.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 414-EXP.1-F86-87 |
| 32                   | 1894-4-23  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | ATAQUE AL TREN                  | Informe sobre un ataque al tren por unos muchachos que apedrearon a un vagón y rompieron una vidriera.<br>Lugar: México.  | C 414-EXP.1-F88    |
| 33                   | 1882-4-21  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | NUEVOS RAMALES                  | Decreto N° 101 en que se autoriza al ejecutivo para que haga las gestiones necesarias a fin de que se permita construir ramales de ferrocarril que comuniquen a las principales poblaciones del Estado.<br>Lugar: Guanajuato. | C 417-EXP.3-F27    |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                        |                          |   |                      |
|----------------------|------------|------------------------|--------------------------|---|----------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA            | ASUNTO                   | DESCRIPCION   | UBICACION            |
| 34                   | 1882-5-23  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | EXONERACIÓN DE IMPUESTOS | Decreto N° 110 en que se exonera de pago de derechos a los materiales que se introduzcan a esta ciudad para la construcción del ferrocarril urbano.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 417-EXP.3-F29      |
| 35                   | 1886-6-5   | SECRETARÍA DE GOBIERNO | REPORTE SOBRE LA VÍA     | Reporte del mal estado de la vía férrea del tramo que pasa por Irapuato.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 424-EXP.1-F123-125 |
| 36                   | 1888-11-30 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | SUBVENCIÓN               | Decreto N° 11 que concede a José Domeneck una subvención de tres mil pesos por kilometro del ferrocarril que se construya de Salamanca al Valle de Santiago, cuya vía puede prolongarse hasta Jaral.<br>Lugar: Guanajuato.                                | C 428-EXP.4-F11      |
| 37                   | 1890-7-5   | SECRETARÍA DE GOBIERNO | CONTRATO DE CONCESIÓN    | Carta de Manuel González pidiendo a José Bribiesca Saavedra para que mande a México, al Senador Pedro Diez Gutiérrez un ejemplar de la concesión hecha al Sr. Hoffman para la construcción de un ferrocarril en el Estado de Guanajuato.<br>Lugar: Silao. | C 430-EXP.12-F13     |
| 38                   | 1891-12-23 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | ESTADO DE LA VÍA FÉRREA  | Acuse de enterado del estado que guarda la vía férrea en el kilómetro quince.<br>Nota: Hoja partida.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 432-EXP.1-F4       |
| 39                   | 1891-6-1   | SECRETARÍA DE GOBIERNO | REPORTE SOBRE VÍA        | Se enteró al Gobierno que se encontró una piedra y una silleta de fierro obstruyendo la vía del ferrocarril en Marfil<br>Lugar: Guanajuato.   | C 432-EXP.1-F15      |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                        |                       |   |                    |
|----------------------|-----------|------------------------|-----------------------|---|--------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA            | ASUNTO                | DESCRIPCION   | UBICACION          |
| 40                   | 1904-2-17 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | CONCESIÓN             | Se otorga a Emilio H. García la concesión para el establecimiento de una línea de tranvías entre San Francisco del Rincón y Purísima del Rincón.<br>Lugar: Guanajuato.                  | C 435-EXP.1-F10-14 |
| 41                   | 1910-7-18 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | CONSTRUCCIÓN DE RAMAL | Se pide al Gobierno de plazo de tres años para construir el ramal de la Hacienda de San Cristóbal, en Acámbaro, a la villa de Jerécuaro.<br>Lugar: Acámbaro.                            | C 435-EXP.1-F15    |
| 42                   | 1893-5-24 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | CONTRATO DE CONCESIÓN | Decreto en que se aprueba el contrato para la construcción del ferrocarril de Guanajuato a Dolores Hidalgo, que puede prolongarse hasta San Luis de la Paz.<br>Lugar: México.           | C 435-EXP.1-F16    |
| 43                   | 1893-2-15 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | CONTRATO DE CONCESIÓN | Contrato del ferrocarril de Guanajuato a Dolores Hidalgo y San Luis de la Paz.<br>Lugar: México.  | C 435-EXP.1-F17-20 |
| 44                   | 1912-11-2 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | PLANOS DE FERROCARRIL | Se pide a la Secretaría de Gobierno los planos de la sección primera para la construcción del ferrocarril de Acámbaro a Jerécuaro.<br>Lugar: Querétaro.                                 | C 435-EXP.1-F21    |
| 45                   | 1906-8-2  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | CONCESIÓN             | Decreto N° 63 que aprueba otorgar a Jesús Fonseca la concesión de un ferrocarril partiendo de la Hacienda de San Cristóbal, en Acámbaro, a la villa de Jerécuaro.<br>Lugar: Guanajuato. | C 435-EXP.1-F22-27 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                        |                            |   |                    |
|----------------------|-----------|------------------------|----------------------------|---|--------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA            | ASUNTO                     | DESCRIPCION   | UBICACION          |
| 46                   | 1893-S/F  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | REFORMAS A CONTRATO        | Reformas a algunos artículos de un contrato del ferrocarril.<br>Lugar: S/L  | C 435-EXP.1-F28-29 |
| 47                   | 1893-S/F  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | REFORMA A LEY              | Modificación a la ley sobre ferrocarriles urbanos de 16 de Diciembre de 1881.<br>Lugar: S/L   | C 435-EXP.1-F32-39 |
| 48                   | 1894-8-31 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | ESCRITURA                  | Copia simple de la escritura otorgada por propietarios de la Hacienda de Cerritos a favor de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 439-EXP.1-F31-36 |
| 49                   | 1895-2-8  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | ITINERARIO                 | Antonio Bibriesca pide un itinerario del ferrocarril a Pedro M. Ybargüengoitia.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 444-EXP.4-F148   |
| 50                   | 1896-10-9 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | PERMISO                    | Se pide al Gobierno y da permiso para derrumbar un cuartito que ocupaba el administrador de rentas en la Estación cerca de la Hacienda del Rincón, siempre y cuando se construya otro a un lado por si se llegara a necesitar.<br>Lugar: Guanajuato y México. | C 447-EXP.1-F24-27 |
| 51                   | 1896-6-15 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | LEY DE TRANVÍAS            | Se pide se establezcan las condiciones bajo las cuales se registrarán las líneas de tranvías entre los distritos de Dolores Hidalgo, San Luis de la Paz y Mineral de Pozos.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 449-EXP.3-F7     |
| 52                   | 1899-3-14 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | FERROCARRILES NO FEDERALES | Contestación al cuestionario sobre ferrocarriles que no sean de concesión federal en el Distrito de Irapuato.<br>Lugar: Irapuato.   | C 450-EXP.1-F1     |
| 53                   | 1899-3-15 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | FERROCARRILES NO FEDERALES | Acuse de recibo de contestación del cuestionario sobre los ferrocarriles que no sean de concesión federal.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 450-EXP.1-F2     |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                        |                                   |   |                      |
|----------------------|-----------|------------------------|-----------------------------------|---|----------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA            | ASUNTO                            | DESCRIPCION   | UBICACION            |
| 54                   | 1899-3-11 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | FERROCARRILES NO FEDERALES        | Se recibió el cuestionario en la jefatura de Irapuato para saber si hay ferrocarriles que no sean de concesión federal.<br>Lugar: Irapuato.   | C 450-EXP.1-F3       |
| 55                   | 1897-1-4  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | ROBO AL TREN                      | Aviso de robo al tren del Ferrocarril Central Mexicano en Tlalnepantla.<br>Nota: documento en mal estado.<br>Lugar: Toluca.   | C 452-EXP.3-F2       |
| 56                   | 1897-2-15 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | LESIÓN DE UN TRABAJADOR           | Exhorto del Juez de primera instancia de Cuautitlán al Juez de Silao para que haga las averiguaciones sobre las lesiones y muerte causadas por un tren al garrotero Rafael Fernández del Ferrocarril Central.<br>Nota: sucio.<br>Lugar: Toluca. | C 452-EXP.3-F3-5     |
| 57                   | 1898      | SECRETARÍA DE GOBIERNO | FERROCARRILES NO FEDERALES        | Noticias de los ferrocarriles que existen en el Estado y que no son de concesión federal.<br>Nota: Documento repetido en C 457-EXP.1-F253-255.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 454-EXP.3-F4-6     |
| 58                   | 1898-8-18 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | INFORME DE VÍAS FÉRREAS GENERALES | Se remite el original del oficio que dirigió la Secretaría del Despacho de Guerra del Gobierno del Estado, solicitando estadísticas sobre vías férreas generales y urbanas.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 454-EXP.3-F147-152 |
| 59                   | 1899-3-9  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | FERROCARRILES NO FEDERALES        | Se pide contestación a un cuestionario que especifica datos sobre el ferrocarril que no sea de concesión federal, sino solo del Estado.<br>Nota: se repite varias veces, no se adjunta cuestionario F203-213.<br>Lugar: Guanajuato.             | C 456-EXP.1-F202     |
| 60                   | 1899-7-22 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | LÍNEA URBANA                      | Circular telegráfica que pide datos sobre la línea urbana, se reportan de León, Salamanca y Salvatierra.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 456-EXP.1-F219-222 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                        |                            |   |                         |
|----------------------|------------|------------------------|----------------------------|---|-------------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA            | ASUNTO                     | DESCRIPCION   | UBICACION               |
| 61                   | 1899-10-29 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | TRANVÍAS                   | Se pide responder a un cuestionario sobre coches para pasajeros, furgones, plataformas y acimulas que tengan en servicio los tranvías.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 456-EXP.1-F236        |
| 62                   | 1899       | SECRETARÍA DE GOBIERNO | FERROCARRILES NO FEDERALES | Cuestionario sobre ferrocarriles que no sean de concesión federal y las contestaciones respectivas de los municipios de Guanajuato.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 456-EXP.1-F243-293    |
| 63                   | 1899       | SECRETARÍA DE GOBIERNO | VÍAS FÉRREAS GENERALES     | Cuadro que manifiesta el número de vías férreas y demás dependencias que existen en las diferentes municipalidades del Estado de Guanajuato hasta el año de 1899.<br>Nota: Difícil de leer porque se está borrando.<br>Lugar: Guanajuato. | C 456BIS-EXP.3-F109-110 |
| 64                   | 1899-3-6   | SECRETARÍA DE GOBIERNO | SITUACIÓN DE FERROCARRILES | La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas pide información sobre la situación que tienen los ferrocarriles.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 457-EXP.1-F256-257    |
| 65                   | 1899-3-7   | SECRETARÍA DE GOBIERNO | FERROCARRILES NO FEDERALES | Se remitirán los datos que se piden sobre el desarrollo de las vías férreas que no sean de concesión federal en Guanajuato.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 457-EXP.1-F258-260    |
| 66                   | 1899-1-28  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | ANUARIO ESTADÍSTICO        | Se pide información para corregir cuadros relativos a Ferrocarriles, Telégrafos y Teléfonos para publicarlos en el Anuario Estadístico de 1898.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 457-EXP.1-F275-277    |
| 67                   | 1899-10-26 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | TRANVÍAS Y LÍNEAS URBANAS  | Se pide información sobre los tranvías y líneas urbanas del Estado de Guanajuato. Se anexa cuadro de tarifas.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 457-EXP.1-F280-283    |
| 68                   | 1899-6-17  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | VÍAS URBANAS               | Noticia sobre vías urbanas y medios de transporte de Valle de Santiago y Purísima del Rincón.<br>Lugar: Guanajuato, Valle de Santiago y Purísima.   | C 457-EXP.2-F104-112    |

## CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                        |                       |   |                      |
|----------------------|------------|------------------------|-----------------------|---|----------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA            | ASUNTO                | DESCRIPCION   | UBICACION            |
| 69                   | 1900-12-31 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | VÍAS GENERALES        | Ferrocarriles existentes en el Estado hasta el 31 de diciembre de 1900.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 461-EXP.1-F321-322 |
| 70                   | 1900       | SECRETARÍA DE GOBIERNO | VÍAS GENERALES        | Cuadro que manifiesta el número de vías y demás dependencias que existen en las municipalidades de Guanajuato.<br>Lugar: Guanajuato.                                | C 461-EXP.2-F123-127 |
| 71                   | 1902-7-17  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | VÍAS GENERALES        | Nota de los ferrocarriles construidos en el Estado de Guanajuato durante el año de 1901.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 463-EXP.1-F39      |
| 72                   | 1901-5-1   | SECRETARÍA DE GOBIERNO | CONTRATO              | Se aprueba el contrato para la construcción de un ferrocarril que una San Francisco y Purísima del Rincón.<br>Lugar: Guanajuato.                                    | C 465-EXP.15-F3-13   |
| 73                   | 1904-3-25  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | VÍAS GENERALES        | Noticia de las líneas de ferrocarriles en el Estado de Guanajuato y comparación de éstas con las de los demás Estados de la República.<br>Lugar: Guanajuato.        | C 473-EXP.8-F1-6     |
| 74                   | 1904-4-5   | SECRETARÍA DE GOBIERNO | TRAZO DE LÍNEA FERREA | Aclaraciones sobre la línea del ferrocarril de Salamanca a Valle de Santiago y a Jaral.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 473-EXP.8-F11      |
| 75                   | 1907-1-30  | SECRETARÍA DE GOBIERNO | CONTRATO              | Se pide transformar en Federal la concesión del Ferrocarril Central a Jerécuaro y hacer el contrato correspondiente.<br>Lugar: Guanajuato.                          | C 477-EXP.11-F119    |
| 76                   | 1882-4-18  | MUNICIPIOS             | RAMALES               | Se remite el Decreto que autoriza la construcción de ramales del ferrocarril a las principales poblaciones del Estado con las vías generales.<br>Lugar: Guanajuato. | C 231-EXP.7-F16      |
| 77                   | 1884       | MUNICIPIOS             | MAPA                  | Mapa de vía entre San Miguel Allende y Saltillo del Ferrocarril Nacional Mexicano.<br>Lugar: Guanajuato.  | C 233-EXP.12-F7      |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                     |                       |  |                      |
|----------------------|-----------|---------------------|-----------------------|--|----------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA         | ASUNTO                | DESCRIPCION  | UBICACION            |
| 78                   | 1890-6-26 | MUNICIPIOS          | MEJORAS               | Se pide a la Compañía Limitada de Tranvías del Centro que haga las mejoras al Jardín del Cantador.<br>Lugar: Guanajuato.                     | C 238-EXP.16-F20     |
| 79                   | 1887-1-18 | MUNICIPIOS          | EXCENSIÓN DE DERECHOS | Se dispensa de derechos de importación de materiales concedida a la Compañía Limitada de Tranvías.<br>Lugar: Guanajuato.                     | C 238-EXP.16-F18-19  |
| 80                   | 1890-11   | MUNICIPIOS          | AGENCIA DE FLETES     | Agencia de fletes de la Estación de Marfil a la Plaza de la Paz.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 238-EXP.3-F1       |
| 81                   | 1894-4-3  | MUNICIPIOS          | TRANVÍA               | Acuse de recibido del expediente relativo al ferrocarril urbano.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 241-EXP.4-F1       |
| 2                    | 1898-9-23 | MUNICIPIOS          | VÍA GENERAL           | Documento que expone lo relativo a las vías férreas generales.<br>Lugar: Guanajuato.   | C 245-EXP.5-F58-60   |
| 83                   | 1898-9-26 | MUNICIPIOS          | VÍAS URBANAS          | Esqueleto de vías urbanas de Santa Catarina.<br>Lugar: Santa Catarina.   | C 245-EXP.5-F213-216 |
| 84                   | 1898-8-29 | MUNICIPIOS          | TRANSPORTES MILITARES | Se inician las labores de la sección de transportes militares, sobre datos estadísticos de vías férreas de Guanajuato.<br>Lugar: Guanajuato. | C 245-EXP.5-F218-230 |
| 85                   | 1898-9-21 | MUNICIPIOS          | TRANSPORTES MILITARES | Contestación a cuestionario sobre transportes militares.<br>Lugar: La Luz.   | C 245-EXP.5-F252-254 |
| 86                   | 1901-7-19 | SECRETARÍA SIGLO XX | NOTICIAS DE VÍAS      | Noticia sobre vías férreas, telegráficas y telefónicas del Estado de Guanajuato.<br>Lugar: Guanajuato.                                       | C 2-EXP.5-F64-81     |
| 87                   | 1902-6-9  | SECRETARÍA SIGLO XX | NOTICIAS VARIAS       | Se pide noticia de los ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, rentas, presupuestos, etc., del Estado de Guanajuato.<br>Lugar: Guanajuato.     | C 4-EXP.7-F146-153   |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES    |            |                                  |                           |   |  |
|-------------------------|------------|----------------------------------|---------------------------|---|--|
| Nº                      | FECHA      | PROCEDENCIA                      | ASUNTO                    | DESCRIPCION   | UBICACION  |
| 88                      | 1903-4-30  | SECRETARÍA SIGLO XX              | NOTICIAS DE FERROCARRILES | Datos y noticias del desarrollo de los ferrocarriles del Estado y los particulares.<br>Lugar: Guanajuato.                                 | C 5-EXP.1-F19-21   |
| 89                      | 1906-3-28  | SECRETARÍA SIGLO XX              | CONCESIÓN                 | Se otorga concesión de un ferrocarril de la Calzada de Guadalupe a la Estación del Ferrocarril Central en Irapuato.<br>Lugar: Guanajuato. | C 8-EXP.9-F2   |
| 90                      | 1882-11-21 | COLECCIÓN AGUSTÍN LANUZA         | INAUGURACIÓN              | "Reseña de las fiestas de inauguración del Ferrocarril Central en Guanajuato".  | Colecciones especiales, Col. Agustín Lanuza, N° 119-14.1.5 |
| FUENTES HEMEROGRAFICAS. |            |                                  |                           |   |  |
| 91                      | 1881-6-19  | DOÑA CARALAMPÍA (SJC) (GTO.)     | LÍNEA TRONCAL             | El gobierno aprueba que la línea troncal del Ferrocarril Central pase de Irapuato a Silao.  | 2° época-N° 3-Pag.3  |
| 92                      | 1894-10-21 | LA VOZ DEL COMERCIO (SJC) (GTO.) | TRANVIAS                  | Servicio de tranvías, tarifas, horarios y lugares que recorre en la ciudad de Guanajuato.   | Tomo 1-N° 36-Pag.1   |
| 93                      | 1895-5-26  | EL CAMPEÓN DE LA FE (SJC) (GTO.) | PROYECTO DE LEY           | Menciona proyecto de ley para aplicar la pena de muerte a todo aquel que robe algo perteneciente al ferrocarril.                          | Año 1-N° 31-Pag.1-2  |
| 94                      | 1893-10-15 | LA LINTERNA (SJC) (GTO.)         | DESCARRILAMIENTO          | Descarrilamiento del tren cerca de Santa Teresa.  | Tomo 1-N° 21-Pag.4   |
| 95                      | 1893-11-26 | LA LINTERNA                      | QUEJAS SOBRE TRANVIAS     | Pésimo servicio de tranvías en la ciudad de León.   | Tomo 1-N° 27-Pag.4   |
| 96                      | 1893-12-10 | LA LINTERNA                      | ITINERARIO                | Se cambiará el itinerario del Ferrocarril Central.  | Tomo 1-N° 29-Pag.5   |
| 97                      | 1893-12-24 | LA LINTERNA                      | ITINERARIO                | Cambio del itinerario del Ferrocarril Central.  | Tomo 1-N° 31-Pag.5   |
| 98                      | 1983-12-24 | LA LINTERNA                      | ABUSOS                    | Abusos en el Ferrocarril Central al perder un equipaje y no indemnizar al afectado.   | Tomo 1-N° 31-Pag.4   |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                       |                       |   |                    |
|----------------------|-----------|-----------------------|-----------------------|---|--------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA           | ASUNTO                | DESCRIPCION   | UBICACION          |
| 99                   | 1898-4-8  | EL FERROCARRIL (GTO.) | INAUGURACIÓN          | Invitación para la inauguración de trabajos del ferrocarril en Celaya.  | Tomo 1-Nº 1-Pag.1  |
| 100                  | 1878-4-22 | EL FERROCARRIL        | RAMAL                 | Se busca el punto conveniente para un ramal a Valle de Santiago de la línea principal de Celaya a León.       | Tomo 1-Nº 3-Pag.3  |
| 101                  | 1878-5-15 | EL FERROCARRIL        | LÍNEAS NACIONALES     | Líneas férreas que existen en la república.   | Tomo 1-Nº 6-Pag.3  |
| 102                  | 1878-5-15 | EL FERROCARRIL        | AVANCES DE OBRA       | Avances de los trabajos de los ferrocarriles en Querétaro, de Progreso a Mérida y en el Estado de Guanajuato. | Tomo 1-Nº 6-Pag.4  |
| 103                  | 1878-5-23 | EL FERROCARRIL        | OBRAS DE CONSTRUCCIÓN | Se sabe que se terminarán en junio los primeros 5 kilómetros del Ferrocarril en Celaya.                       | Tomo 1-Nº 7-Pag.4  |
| 104                  | 1878-6-1  | EL FERROCARRIL        | NOTICIA DE OBRAS      | Noticia de las obras del ferrocarril, sobre la llegada de una nueva remesa de rieles y compra de material.    | Tomo 1-Nº 8-Pag.2  |
| 105                  | 1878-6-1  | EL FERROCARRIL        | OBRAS                 | Se concluyó un kilómetro de vía del Ferrocarril en Celaya.  | Tomo 1-Nº 8-Pag.3  |
| 106                  | 1878-6-7  | EL FERROCARRIL        | OBRAS                 | Noticia sobre obras del Ferrocarril de Celaya a León e inspección de éstas.                                   | Tomo 1-Nº 9-Pag.3  |
| 107                  | 1878-6-17 | EL FERROCARRIL        | OBRAS                 | Se terminan tres kilómetros de vía del Ferrocarril de Celaya a León.  | Tomo 1-Nº 10-Pag.3 |
| 108                  | 1885-8-20 | EL OBSERVADOR (GTO.)  | EXPLOTACIÓN           | Entre la Estación central de Celaya y la del Ferrocarril Sullivan han comenzado a correr los vagones urbanos. | Año 1-Nº 11-Pag.3  |
| 109                  | 1885-8-20 | EL OBSERVADOR         | ITINERARIO            | Itinerario Nº 2 del Ferrocarril Central Mexicano.   | Año 1-Nº 11-Pag.4  |
| 110                  | 1885-8-27 | EL OBSERVADOR         | REPORTAJE             | Reportaje que habla sobre la crisis económica de México atribuida a la construcción del ferrocarril.          | Año 1-Nº 13-Pag.1  |
| 111                  | 1909-4-17 | LA PRENSA (GTO.)      | TRANVÍAS              | Se abre nueva línea de tranvías urbanos en Cantarranas.   | Año 1-Nº 12-Pag.2  |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                                 |                               |   |                       |
|----------------------|------------|---------------------------------|-------------------------------|---|-----------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA                     | ASUNTO                        | DESCRIPCION   | UBICACION             |
| 112                  | 1909-5-29  | LA PRENSA                       | HORARIOS                      | El Ferrocarril Central necesita cambiar las horas del servicio de trenes del ramal de Silao a Guanajuato. | Año 1-Nº 18-Pag.4     |
| 113                  | 1895-12-29 | LA OPINIÓN LIBRE (GTO.)         | EMPRESA FERROCARRILERA        | La Empresa Ferrocarrilera y el Señor General Mena.  | Tomo 1-Nº 35-Pag.3    |
| 114                  | 1899-8-13  | EL PUEBLO CATÓLICO (SJC) (GTO.) | RAMAL                         | Ferrocarril a Piedragorda.  | Año XVII-Nº 33-Pag. 2 |
| 115                  | 1901-6-23  | EL COMERCIO (SJC) (GTO.)        | SERVICIO ESPECIAL DE TRANVÍAS | Se adicionan más viajes al servicio de tranvías por los días de fiestas en la Presa de la Olla.           | Tomo 1-Nº 11-Pag.1    |
| 116                  | 1901-6-30  | EL COMERCIO                     | ACCIDENTE                     | Accidente en un tranvía por no traer Garrotero.   | Tomo 1-Nº 12-Pag.2    |
| 117                  | 1893-10-8  | LA LINTERNA (SJC) (GTO.)        | TRANVÍA                       | El ferrocarril urbano de El Cantador a Marfil.  | Tomo 1-Nº 20-Pag.4    |
| 118                  | 1890-1-26  | EL OBSERVADOR (SJC) (GTO.)      | ITINERARIO                    | Itinerario del ferrocarril de Salamanca al Valle de Santiago  | Año IV-Nº 472-Pag.4   |
| 119                  | 1890-2-2   | EL OBSERVADOR                   | PRODUCTOS                     | Noticia sobre los productos del Ferrocarril Central Mexicano.   | Año IV-Nº 474-Pag. 3  |
| 120                  | 1890-3-13  | EL OBSERVADOR                   | PRODUCTOS                     | Productos de ferrocarriles.   | Año IV-Nº 485-Pag.3   |
| 121                  | 1890-5-18  | EL OBSERVADOR                   | DETENCIÓN                     | Detención de empleados del ferrocarril.   | Año IV-Nº 504-Pag.4   |
| 122                  | 1890-6-29  | EL OBSERVADOR                   | DESCARRILAMIENTO              | Descarrilamiento en Cerro Blanco, jurisdicción de Celaya.   | Año IV-Nº 516-Pag.4   |
| 123                  | 1890-7-17  | EL OBSERVADOR                   | MAL SERVICIO                  | Grave mal en el servicio de los ferrocarriles.  | Año IV-Nº.521-Pag.1   |
| 124                  | 1890-7-17  | EL OBSERVADOR                   | ESTACIÓN                      | "Una luz por el amor de Dios", no hay luz en la Estación de Marfil.                                       | Año IV-Nº 521-Pag.3   |
| 125                  | 1890-7-27  | EL OBSERVADOR                   | TRENES                        | Se pide reparación de trenes que van de Guanajuato a Silao.   | Año IV, N° 524-Pag.3  |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                              |                      |   |                       |
|----------------------|------------|------------------------------|----------------------|---|-----------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA                  | ASUNTO               | DESCRIPCION   | UBICACION             |
| 126                  | 1890-8-21  | EL OBSERVADOR                | MAL SERVICIO         | "Baños intempestivos", malos servicios de tranvía en pleno aguacero.                          | Año IV-Nº 531-Pag.3   |
| 127                  | 1890-9-28  | EL OBSERVADOR                | PRODUCTO             | El Ferrocarril Central y su producto.   | Año IV-Nº 542-Pag.3   |
| 128                  | 1890-9-28  | EL OBSERVADOR                | DESCARRILAMIENTO     | Un tren se descarrila entre Celaya y San Miguel Allende.                                      | Año IV-Nº 542-Pag.3   |
| 129                  | 1890-10-16 | EL OBSERVADOR                | TELÉGRAFO            | Trenes de ferrocarril con telégrafo.  | Año IV-Nº 547-Pag.3   |
| 130                  | 1890-10-16 | EL OBSERVADOR                | PRODUCTOS            | Productos de ferrocarriles.   | Año IV-Nº 547-Pag.3   |
| 131                  | 1900-2-17  | EL BARRETERO (SJC) (GTO.)    | ITINERARIO           | Cambio de itinerario del tranvía para encontrar los horarios con el tren.                     | Época 2-Nº 144-Pag.3  |
| 132                  | 1900-2-24  | EL BARRETERO                 | ROBO                 | Robo en la Estación de Silao.   | Época 2-Nº 145-Pag.2  |
| 133                  | 1900-2-24  | EL BARRETERO                 | TRANVÍA              | Una persona pega las ruedas del tranvía a la vía.   | Época 2-Nº 145-Pag.3  |
| 134                  | 1901-12-7  | EL BARRETERO                 | ESTACIÓN             | Grave peligro porque no hay luz al llegar el tren a la Estación de Marfil.                    | Época 3- Nº 260-Pag.4 |
| 135                  | 1901-12-7  | EL BARRETERO                 | ACCIDENTE            | Es machucada una persona por el tren.   | Época 3-Nº 260-Pag.4  |
| 136                  | 1898-10-14 | LA OPINIÓN LIBRE (SJC) (GTO) | DESCARRILAMIENTO     | Descarrilamiento entre Silao y León.  | Año IV-Nº 172-Pag.1   |
| 137                  | 1898-10-14 | LA OPINÓN LIBRE              | DESGRACIA            | Desgracia en el camino de Marfil.   | Año IV-Nº 172-Pag.3   |
| 138                  | 1899-2-12  | LA OPINIÓN LIBRE             | NUEVA VÍA            | Una vía férrea entre Marfil y la mina de San Gregorio.  | Año IV-Nº 198-Pag.1   |
| 139                  | 1899-4-23  | LA OPINIÓN LIBRE             | FERROCARRIL AGRÍCOLA | Ferrocarril Agrícola Decauville entre San Francisco del Rincón, Piedra Gorda, Romita y Silao. | Año IV-Nº 208-Pag.1   |
| 140                  | 1899-6-18  | LA OPINIÓN LIBRE             | FERROCARRIL AGRÍCOLA | Ferrocarril Agrícola de San Francisco del Rincón a Irapuato.                                  | Año V-Nº 216-Pag.1    |
| 141                  | 1899-7-2   | LA OPINIÓN LIBRE             | OBRAS                | Se inician los trabajos del ferrocarril a San Gregorio.                                       | Año V-Nº 218-Pag.1    |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                            |                       |  |                     |
|----------------------|-----------|----------------------------|-----------------------|--|---------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA                | ASUNTO                | DESCRIPCION  | UBICACION           |
| 142                  | 1899-7-30 | LA OPINIÓN LIBRE           | OBRAS                 | El ferrocarril a San Gregorio da noticia de los primeros trabajos.   | Año V-Nº 222-Pag.1  |
| 143                  | 1899-7-30 | LA OPINIÓN LIBRE           | DESCARRILAMIENTO      | Descarrilamiento del tren cerca de Silao.  | Año V-Nº 222-Pag.3  |
| 144                  | 1886-2-14 | EL OBSERVADOR (SJC) (GTO.) | MOLESTIAS EN TRANVÍAS | Se pide se resuelvan molestias del tranvía en la Presa, "Segunda amonestación" y "Y sigue el amor la llama". | Año 1-Nº 62-Pag.3   |
| 145                  | 1886-2-14 | EL OBSERVADOR              | ITINERARIO            | Itinerario del ferrocarril urbano.   | Año 1-Nº 62-Pag.4   |
| 146                  | 1886-2-18 | EL OBSERVADOR              | REPORTAJE             | Ferrocarriles, opinión de americanos sobre el Ferrocarril Central y el Ferrocarril Nacional.                 | Año 1-Nº 63-Pag.1   |
| 147                  | 1886-2-18 | EL OBSERVADOR              | QUEJAS                | Quejas del tranvía, "Con éste van tres", y "Los vagones de la línea de la Presa".                            | Año 1-Nº 63-Pag.3   |
| 148                  | 1886-2-18 | EL OBSERVADOR              | ACCIDENTE             | Atropellamiento a una señora que murió.  | Año 1-Nº 63-Pag.3   |
| 149                  | 1886-2-21 | EL OBSERVADOR              | DIFICULTADES          | Dificultades en el Ferrocarril Central Mexicano.   | Año 1-Nº 64-Pag.2-3 |
| 150                  | 1886-2-25 | EL OBSERVADOR              | ACCIDENTE             | Atropellamiento por un tranvía.  | Año 1-Nº 65-Pag.3   |
| 151                  | 1886-4-11 | EL OBSERVADOR              | QUEJAS                | Consecuencia de la ineptitud del Ferrocarril Central.  | Año 1-Nº 78-Pag. 1  |
| 152                  | 1886-4-11 | EL OBSERVADOR              | ROBO                  | Supuesto robo en el ferrocarril de San Francisco del Rincón.   | Año 1-Nº 78-Pag. 1  |
| 153                  | 1886-4-11 | EL OBSERVADOR              | PRODUCTO              | Producto del Ferrocarril Central.  | Año 1-Nº 78-Pag. 3  |
| 154                  | 1886-4-15 | EL OBSERVADOR              | ROBO                  | Robo del Ferrocarril Central en San Francisco del Rincón.  | Año 1-Nº 79-Pag. 1  |
| 155                  | 1886-4-15 | EL OBSERVADOR              | FERROCARRIL           | El Ferrocarril Central es nombrado espina dorsal de la red ferrocarrilera.                                   | Año 1-Nº 79-Pag.4   |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |               |                         |   |                       |
|----------------------|-----------|---------------|-------------------------|---|-----------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA   | ASUNTO                  | DESCRIPCION   | UBICACION             |
| 156                  | 1886-4-15 | EL OBSERVADOR | FERROCARRILES DEL MUNDO | Edad de los ferrocarriles en diversos países.   | Año I-Nº 79-Pag. 4    |
| 157                  | 1886-4-15 | EL OBSERVADOR | TRENES DE RECREO        | Trenes de recreo entre Guanajuato y Aguascalientes.   | Año I-Nº 79-Pag.4     |
| 158                  | 1886-4-18 | EL OBSERVADOR | REPORTAJE               | Importancia de los tranvías para facilitar el tráfico en las poblaciones.                           | Año I-Nº 80- Pag. 3   |
| 159                  | 1886-4-18 | EL OBSERVADOR | ITINERARIO              | El Ferrocarril Centra cambia el itinerario de México al Paso, a León sigue igual.                   | Año I-Nº 80-Pag. 4    |
| 160                  | 1886-5-6  | EL OBSERVADOR | BONOS                   | Se pide dinero a los tenedores de bonos del Ferrocarril Nacional Mexicano para completar el camino. | Año I-Nº 84 -Pag. 4   |
| 161                  | 1886-5-9  | EL OBSERVADOR | ATROPELO                | Trituramiento de una persona en el tren de Silao a Marfil.  | Año I-Nº 85-Pag. 3    |
| 162                  | 1886-6-27 | EL OBSERVADOR | INSPECTOR               | Inspector de tranvías.  | Año I-Nº 99-Pag. 4    |
| 163                  | 1886-7-1  | EL OBSERVADOR | NUEVA VÍA               | Ferrocarril de Zacualtipan a la capital de Guanajuato.  | Año I-Nº 100-Pag. 2   |
| 164                  | 1886-7-1  | EL OBSERVADOR | TRANVÍA                 | Tranvía del centro a la Presa.<br>Nota: artículo incompleto porque el periódico esta roto.          | Año I-Nº 100-Pag. 3   |
| 165                  | 1886-7-1  | EL OBSERVADOR | BOLETOS                 | Boletos del Ferrocarril Central.  | Año I-Nº 100-Pag. 4   |
| 166                  | 1888-4-19 | EL OBSERVADOR | INAUGURACIÓN            | Se inaugura el Ferrocarril de Irapuato a Guadalajara.   | Año III-Nº 287-Pag. 4 |
| 167                  | 1888-4-19 | EL OBSERVADOR | SEÑALES                 | Significado de las señales del ferrocarril.   | Año III-Nº 287-Pag. 4 |
| 168                  | 1888-4-22 | EL OBSERVADOR | ESTACIÓN                | "Estación donde nadie puede estacionarse", no hay estación en Pénjamo.                              | Año III-Nº 288-Pag. 4 |
| 169                  | 1888-4-26 | EL OBSERVADOR | ACCIDENTES              | "Bajo las ruedas del tranvía", "Lo de todos los días", dos accidentes por los tranvías.             | Año III-Nº 289-Pag.   |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                               |                  |   |                                     |
|----------------------|------------|-------------------------------|------------------|---|-------------------------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA                   | ASUNTO           | DESCRIPCION   | UBICACION                           |
| 170                  | 1885-12-10 | EL OBSERVADOR                 | ARTÍCULO         | Ferrocarriles Central y Nacional en cuestión de combustible.  | Año 1-Nº 43-Pag. 3                  |
| 171                  | 1885-12-13 | EL OBSERVADOR                 | ACCIDENTE        | Desgracia, se arrolló a una persona en Salamanca.   | Año 1-Nº 44-Pag. 3                  |
| 172                  | 1885-12-13 | EL OBSERVADOR                 | IRREGULARIDAD    | Irregularidades en el Ferrocarril Central Mexicano.   | Año 1-Nº 44-Pag. 3                  |
| 173                  | 1885-12-20 | EL OBSERVADOR                 | ATROPELLO        | Desgracia, atropellamiento por el tren de Marfil a Silao.   | Año 1-Nº 46-Pag. 3                  |
| 174                  | 1885-12-20 | EL OBSERVADOR                 | TRANVÍA          | El tranvía a la Presa.  | Año 1-Nº 46-Pag. 3                  |
| 175                  | 1885-12-24 | EL OBSERVADOR                 | OBRAS            | Pésima construcción del ferrocarril.  | Año 1-Nº 47-Pag.3                   |
| 176                  | 1885-12-24 | EL OBSERVADOR                 | TRANVÍA          | El tranvía al Cantador pasa a deshora.  | Año 1-Nº 47-Pag.3                   |
| 177                  | 1885-12-24 | EL OBSERVADOR                 | DEUDA            | Deuda del Ferrocarril Central.  | Año 1-Nº 47-Pag.3                   |
| 178                  | 1885-12-24 | EL OBSERVADOR                 | PRODUCTOS        | Productos del Ferrocarril.  | Año 1-Nº 47-Pag. 3                  |
| 179                  | 1885-12-24 | EL OBSERVADOR                 | QUEJA            | Otra vez el Ferrocarril Central.  | Año 1-Nº 47-Pag. 4                  |
| 180                  | 1895-6-26  | LA OPINIÓN LIBRE (SJC) (GTO.) | TRENES DE RECREO | Trenes de recreo para las fiestas en Guanajuato.  | Tomo 1-Nº 8-Pag. 4                  |
| 181                  | 1895-6-30  | LA OPINIÓN LIBRE              | MALTRATOS        | "Imbéciles" los cocheros por maltratar las mulas de los tranvías.                                       | Tomo 1-Nº 4-Pag. 3                  |
| 182                  | 1895-10-6  | LA OPINIÓN LIBRE              | QUEJAS           | Quejas por maltrato a las mulas y alta velocidad en el tranvía.   | Tomo 1-Nº 23-Pag.4                  |
| 183                  | 1895-12-1  | LA OPINIÓN LIBRE              | TRANVÍA          | Robo, accidente y atropello en un tranvía.  | Tomo 1-Nº 31-Pag.3                  |
| 184                  | 1907-6-9   | LA OPINIÓN LIBRE              | ARTÍCULO         | Asuntos de actualidad, el Ferrocarril Central Mexicano.   | Año XIII-época II-Nº 218<br>Pag. 1  |
| 185                  | 1907-9-22  | LA OPINIÓN LIBRE              | INFORME          | "El progreso de Guanajuato, informe leído por el señor Gobernador", abarca puntos sobre el ferrocarril. | Año XIII-época II-Nº 233-<br>Pag. 2 |
| 186                  | 1907-9-29  | LA OPINIÓN LIBRE              | DESCARRILAMIENTO | "El descarrilamiento del Central".  | Año XIII-época II-Nº 234-<br>Pag. 3 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                  |                     |   |                                 |
|----------------------|------------|------------------|---------------------|---|---------------------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA      | ASUNTO              | DESCRIPCION   | UBICACION                       |
| 187                  | 1907-4-28  | LA OPINIÓN LIBRE | ARTÍCULO            | El Ferrocarril Central Mexicano.  | Año XII-época II-Nº 212-Pag. 1  |
| 188                  | 1907-8-25  | LA OPINIÓN LIBRE | CONTRATO            | El Ferrocarril de Guanajuato al Mineral de la Luz.  | Año XIII-época II-Nº 229-Pag.3  |
| 189                  | 1907-10-20 | LA OPINIÓN LIBRE | CONTRATO            | Reforma de contrato referente al ferrocarril de León a la Luz, Dolores Hidalgo y Guadalajara. | Año XIII-época II-Nº 237-Pag.1  |
| 190                  | 1908-1-12  | LA OPINIÓN LIBRE | TARIFAS             | Las tarifas de los ferrocarriles, se pide permiso para aumentarlas.                           | Año XIII-época II-Nº 249-Pag. 3 |
| 191                  | 1908-5-14  | LA OPINIÓN LIBRE | INAUGURACIÓN        | La llegada del Ferrocarril Central a Tepetapa.  | Año XIV-época II-Nº 271-Pag.1   |
| 192                  | 1909-2-7   | LA OPINIÓN LIBRE | NACIONALIZACION     | El Ferrocarril Central pasa a ser parte de Ferrocarriles Nacionales de México.                | Año VI-época II-Nº 301-Pag.1    |
| 193                  | 1910-2-13  | LA OPINIÓN LIBRE | HUELGA              | El asunto ferrocarrilero de las huelgas.  | Año XV-época II-Nº 358-Pag. 1   |
| 194                  | 1910-6-5   | LA OPINIÓN LIBRE | PROLONGACIÓN DE VÍA | Prolongación de un ferrocarril de la Hacienda de San Cristóbal, en Acámbaro a Jerécuaro.      | Año XVI-época II-Nº 374-Pag.1   |
| 195                  | 1896-2-2   | LA OPINIÓN LIBRE | VÍA FÉRREA          | El ferrocarril de Guanajuato a Dolores Hidalgo y a San Luis de la Paz.                        | Tomo 1-Nº 40-Pag.3              |
| 196                  | 1896       | LA OPINIÓN LIBRE | ACCIDENTE           | Muerto por el tren.<br>Nota: Falta primera pagina que da fecha, se da la referencia puesta.   | C 347-EXP.2-F8-Pag.3            |
| 197                  | 1901-1-20  | LA OPINIÓN LIBRE | UTILIDAD DEL TREN   | El ferrocarril a San Gregorio se utilizará para traer madera a las minas.                     | Año VI-Nº 299-Pag.1             |
| 198                  | 1901-1-20  | LA OPINIÓN LIBRE | OPINIONES           | Opiniones de antaño sobre el ferrocarril.   | Año VI-Nº 299-Pags.3-4          |
| 199                  | 1901-2-17  | LA OPINIÓN LIBRE | RIELES              | Soldadura de los rieles del tranvía.  | Año VI-Nº 303-Pags. 2-3         |
| 200                  | 1901-2-17  | LA OPINIÓN LIBRE | ACCIDENTE           | Accidente del cochero al caerse del tranvía.  | Año VI-Nº 303-Pag.3             |
| 201                  | 1901-3-10  | LA OPINIÓN LIBRE | RIELES              | El ferrocarril a San Gregorio compra rieles.  | Año VI-Nº 306-Pag. 3            |
| 202                  | 1901-6-30  | LA OPINIÓN LIBRE | INAUGURACIÓN        | El ferrocarril a San Gregorio hace la primera excursión.                                      | Año VII-Nº 322-Pag. 1           |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                  |                   |  |                               |
|----------------------|------------|------------------|-------------------|--|-------------------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA      | ASUNTO            | DESCRIPCION  | UBICACION                     |
| 203                  | 1901-7-7   | LA OPINIÓN LIBRE | ACCIDENTE         | Accidente en la línea de tranvías.   | Año VII-Nº 323-Pag. 2         |
| 204                  | 1901-7-14  | LA OPINIÓN LIBRE | ATROPELLO         | Muere un hombre en el hospital por atropello en el tranvía.  | Año VII-Nº 324-Pag. 2         |
| 205                  | 1901-8-18  | LA OPINIÓN LIBRE | BENDICIÓN         | Bendición de un tramo del Ferrocarril a San Gregorio por el Obispo de Michoacán.                         | Año VII-Nº 32-Pag. 2          |
| 206                  | 1901-8-18  | LA OPINIÓN LIBRE | DESCARRILAMIENTO  | Descarrilamiento entre Querétaro y Apaseo del Ferrocarril Central.                                       | Año VII-Nº 329-Pag. 3         |
| 207                  | 1901-9-1   | LA OPINIÓN LIBRE | TRANVÍAS          | Los tranvías entre Purísima del Rincón y San Francisco del Rincón.                                       | Año VII-Nº 331-Pag. 1         |
| 208                  | 1901-9-1   | LA OPINIÓN LIBRE | ACCIDENTE         | Accidente de tranvía en El Cantador  | Año VII-Nº 331-Pag. 2         |
| 209                  | 1901-10-6  | LA OPINIÓN LIBRE | ESTATUTOS         | Estatutos de la Compañía de tranvías a Purísima del Rincón.  | Año VII-Nº 336-Pag. 3         |
| 210                  | 1901-11-10 | LA OPINIÓN LIBRE | ACCIDENTE         | Accidente del ferrocarril entre Silao y Guanajuato.<br>Nota: periódico en que falta pedazo del artículo. | Año VII-Nº 341-Pag. 2         |
| 211                  | 1901-11-17 | LA OPINIÓN LIBRE | ARTÍCULO          | "Que cosas del ferrocarril", daños y perjuicios por una mercancía perdida.                               | Año VII-Nº 342-Pag. 2         |
| 212                  | 1901-11-24 | LA OPINIÓN LIBRE | CARROS HISTÓRICOS | Trenes o carros en que pasaron acontecimientos históricos.   | Año VII-Nº 343-Pag. 3         |
| 213                  | 1902-1-19  | LA OPINIÓN LIBRE | DESCARRILAMIENTO  | Descarrilamiento el Ferrocarril Nacional cerca de la Estación de Rincón, maquinista y fogonero heridos.  | Año VII-Nº 351-Pag. 2         |
| 214                  | 1902-7-22  | LA OPINIÓN LIBRE | NUEVA VÍA         | El ferrocarril llegará directo a Guanajuato.   | Año VIII-Nº 372-Pag. 1        |
| 215                  | 1902-6-29  | LA OPINIÓN LIBRE | CONTRATO          | El ferrocarril a San Miguel Allende será un hecho. Incluye contrato.                                     | Año VIII-Nº 373-Pag. 3        |
| 216                  | 1905-1-15  | LA OPINIÓN LIBRE | VÍAS              | El ferrocarril de Guanajuato a Irapuato.   | Año X-época II-Nº 96-Pag. 3   |
| 217                  | 1905-10-22 | LA OPINIÓN LIBRE | SEÑALES           | Significado de las señales del ferrocarril.  | Año XI-época II-Nº 133-Pag. 4 |
| 218                  | 1905-11-19 | LA OPINIÓN LIBRE | NUEVA VÍA         | Otro ferrocarril de La Luz a León con dos ramales, uno a Dolores Hidalgo y otro a Guadalajara.           | Año XI-época II-N.137-Pag.3   |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |   |                       |   |                                  |
|----------------------|------------|---|-----------------------|---|----------------------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA   | ASUNTO                | DESCRIPCION   | UBICACION                        |
| 219                  | 1877-7-19  | PERIÓDICO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE GUANAJUATO | PERMISO               | Se faculta al Ejecutivo para que entre en arreglo con los empresarios que soliciten concesiones de ferrocarriles.   | Tomo 2-Nº 5-Pag. 82              |
| 220                  | 1877-8-30  | PERIÓDICO OFICIAL                                       | AUTORIZACIÓN          | Se autoriza al Ejecutivo para que solicite del Gobierno General una concesión para construir una vía férrea el Estado.  | Tomo 2-Nº 17-Pag. 325            |
| 221                  | 1877-8-26  | PERIÓDICO OFICIAL                                       | APROBACIÓN            | Documento parlamentario para aprobar el proyecto de decreto para pedir la concesión de la vía férrea del Estado.  | Tomo 2-Nº 16-Pag. 315            |
| 222                  | 1877-8-26  | PERIÓDICO OFICIAL                                       | PROYECTO              | Proyecto de Decreto para la concesión del ferrocarril del Estado.   | Tomo 2-Nº 16-Pag. s/p(gacetilla) |
| 223                  | 1877-9-30  | PERIÓDICO OFICIAL                                       | VÍAS MUNDIALES        | Ferrocarriles en el mundo   | Tomo 2-Nº 26. s/p (gacetilla)    |
| 224                  | 1877-10-21 | PERIÓDICO OFICIAL                                       | NUEVA VÍA             | Otro ferrocarril en el Estado de Celaya a San Juan del Río.   | Tomo 2-Nº 32.s/p (gacetilla)     |
| 225                  | 1878- 1-24 | PERIÓDICO OFICIAL                                       | CONTRATO              | Contrato de concesión del ferrocarril de Celaya a León.   | Tomo 3-Nº 7-Pags. 73-87          |
| 226                  | 1878-2-3   | PERIÓDICO OFICIAL                                       | TRASPASO DE CONCESIÓN | El Gobierno del Estado cede a la Compañía del Ferrocarril de Celaya a León los derechos adquiridos por la ley del 21 de diciembre de 1877.                                    | Tomo 3- Nº 10-Pag. 116           |
| 227                  | 1878-2-3   | PERIÓDICO OFICIAL                                       | CONTRIBUCIÓN          | Se establece una contribución extraordinaria de doce y medio por ciento sobre todo entero que se haga al Erario del Estado, para subvención del Ferrocarril de Celaya a León. | Tomo 3-Nº 10-Pag. 118            |
| 228                  | 1878-5-2   | PERIÓDICO OFICIAL                                       | CONTRIBUCIÓN          | La contribución extraordinaria del doce y medio por ciento para la subvención del Ferrocarril de Celaya a León, se causará desde el primero de mayo.                          | Tomo 3-Nº 35-Pag. 392            |
| 229                  | 1878-6-2   | PERIÓDICO OFICIAL                                       | EXONERACIÓN DE PAGOS  | Decreto N° 82, Exoneración del pago de impuesto a los durmientes del ferrocarril.   | Tomo 4-Nº 6- Pag. 64             |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |                       |  |  |
|----------------------|------------|-------------------|-----------------------|--|--|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO                | DESCRIPCION  | UBICACION  |
| 230                  | 1878-8-25  | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRIBUCIÓN          | Decreto N° 96, Reduce las contribuciones para el ferrocarril.  | Tomo 4-N° 30-Pag. 353  |
| 231                  | 1878-8-18  | PERIÓDICO OFICIAL | DOCUMENTOS            | Documentos relativos al Ferrocarril del Estado.  | Tomo 4-N° 28-Pag. 325  |
| 232                  | 1879-3-20  | PERIÓDICO OFICIAL | PRÓRROGA              | Decreto sobre prórroga de plazo al Gobierno de Michoacán para terminar los trabajos del ferrocarril para unirse con Salamanca.       | Tomo 5-N° 23-Pag. 268  |
| 233                  | 1879-10-19 | PERIÓDICO OFICIAL | OBRAS                 | Se termina el quinto tramo del Ferrocarril de Celaya a León.   | Tomo 6-N° 32. s/p (gacetilla)                                      |
| 234                  | 1880-5-2   | PERIÓDICO OFICIAL | TRASPASO DE CONCESIÓN | Traspaso de la concesión del Ferrocarril de México a León al señor Roberto R. Symon y Compañía.                                      | Tomo 7-N° 37-Pag. 461  |
| 235                  | 1880-6-20  | PERIÓDICO OFICIAL | AUTORIZACIÓN          | Autorización al Ejecutivo para que pueda contratar la construcción de ferrocarriles.   | Tomo 7-N° 70-Pag. 631  |
| 236                  | 1880-6-20  | PERIÓDICO OFICIAL | AUTORIZACIÓN          | Autorización al Ejecutivo para que contrate la extensión de los ferrocarriles.   | Tomo 7-N° 50-Pag. 633  |
| 27                   | 1880-6-20  | PERIÓDICO OFICIAL | ANCHO DE VÍA          | Aumento de anchura a las vías.   | Tomo 7-N° 50-Pag. 634  |
| 238                  | 1880-6-24  | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA DE CONTRATO   | Se autoriza a hacer reformas a los contratos de ferrocarriles.   | Tomo 7-N° 51-Pag. 644  |
| 239                  | 1880-3-21  | PERIÓDICO OFICIAL | SOLICITUD             | Solicitud de los ayuntamientos de Celaya y Salamanca para que se ponga en explotación el tramo del ferrocarril entre ambas ciudades. | Tomo 7-N° 24-Pag. 319  |
| 240                  | 1880-2-22  | PERIÓDICO OFICIAL | OBRAS                 | Se termina el séptimo tramo de cinco kilómetros del Ferrocarril de Celaya a León.  | Tomo 7-N° 16 (entre Pag. 220-221)                                  |
| 241                  | 1880-4-22  | PERIÓDICO OFICIAL | OBRAS                 | Se termina el octavo tramo de cinco kilómetros del ferrocarril de Celaya a León.   | Tomo 7-N° 33 (entre Pag. 424-425)                                  |
| 242                  | 1880-8-22  | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO              | Contrato de construcción de un ferrocarril de Pátzcuaro a Morelia y a Salamanca.   | Tomo 8- N° 16-Pag. 181 continúa en N° 17-Pag. 193 y N° 28-Pag. 425 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |                     |  |  |
|----------------------|------------|-------------------|---------------------|--|--|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO              | DESCRIPCION  | UBICACION  |
| 243                  | 1880-11-14 | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO            | Contrato de construcción de dos líneas del ferrocarril Central, una de México a la costa del Pacífico y la otra de México al paso del Norte. Pasa por Guanajuato.          | Tomo 8-Nº 45-Pag. 629 continuo en Nº 47-Pag. 653, Nº 48-Pag. 665, Nº 49-Pag. 677, Nº 50-Pag. 689 y Nº 51-Pag. 701. |
| 244                  | 1880-11-28 | PERIÓDICO OFICIAL | APROBACIÓN          | Se aprueba el contrato celebrado con la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.   | Tomo 8-Nº 49-Pag. 681  |
| 245                  | 1880-12-9  | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO            | Sobre contrato de dos líneas del Ferrocarril Central, una de México a la costa del Pacífico y la otra a la frontera del Norte.   | Tomo 8-Nº 52-Pag. 713, continuo en Nº 53-Pag. 725, Nº 54-Pag. 737, Nº 56-Pag. 761, Nº 57-Pag. 773.                 |
| 246                  | 1880-12-26 | PERIÓDICO OFICIAL | CAMBIO DE VÍA       | Remitido del Ferrocarril Central en que se dice se comenzará el cambio de vía angosta a ancha entre Celaya e Irapuato.<br>Nota: se repite el 1880-12-30 en Nº 58-Pag. 796. | Tomo 8-Nº 57-Pag. 784  |
| 247                  | 1881-4-24  | PERIÓDICO OFICIAL | PROLONGACIÓN DE VÍA | Prolongación de vía férrea de México, Toluca y Cuautlilán hasta Maravatío y Jilotepec.   | Tomo 9-Nº 33-Pag. 2  |
| 248                  | 1881-6-5   | PERIÓDICO OFICIAL | ENAJENACIÓN         | Se decreta la enajenación de las acciones que el Estado tiene en el ferrocarril de Celaya a León que pasaran al Ferrocarril Central.                                       | Tomo 9-Nº 45-Pag. 1  |
| 249                  | 1881-6-9   | PERIÓDICO OFICIAL | AUTORIZACIÓN        | Se autoriza al Ejecutivo para que venda al Ferrocarril Central el edificio y terrenos en León.   | Tomo 9-Nº 46-Pag. 1  |
| 250                  | 1881-6-16  | PERIÓDICO OFICIAL | AUTORIZACIÓN        | Se autoriza al Ejecutivo para que pueda dar concesiones de ferrocarriles por ocho mcses.   | Tomo 9-Nº 48-Pag. 1  |
| 251                  | 1881-11-24 | PERIÓDICO OFICIAL | INFORME             | Estudio e informe de la vía de Querétaro a León.   | Tomo 9-Nº 94-Pag. 1  |
| 252                  | 1881-11-24 | PERIÓDICO OFICIAL | DOCUMENTOS          | Decretos relativos al Ferrocarril Central  | Tomo 9-Nº 94-Pag. 3-4, continua Nº 95-Pag. 3-4, Nº 96-Pag. 3-4, Nº 97-Pag. 3-4, Nº 98-Pag. 3-4, Nº 102-Pag. 3-4    |

## CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |                    |  |                         |
|----------------------|------------|-------------------|--------------------|--|-------------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO             | DESCRIPCION  | UBICACION               |
| 253                  | 1880-9-14  | PERIÓDICO OFICIAL | SUBROGACIÓN        | Decreto N° 108 que faculta al Estado para aceptar la subrogación hecha en México por la Compañía del Ferrocarril de Guanajuato y la del Ferrocarril Central Mexicano en escritura de 4 de junio de 1880. | Tomo 8-N° 27-Pag. 421   |
| 254                  | 1880-11-28 | PERIÓDICO OFICIAL | APROBACIÓN         | Decreto N° 14 que aprueba el contrato celebrado el 25 de octubre por el Estado con la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano.  | Tomo 8-N° 49-Pag. 681   |
| 255                  | 1880-12-16 | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRIBUCIÓN       | Decreto N° 20 que reforma el Decreto N° 70 sobre las contribuciones extraordinarias.   | Tomo 8-N° 54-Pag. 741   |
| 256                  | 1882-2-26  | PERIÓDICO OFICIAL | REGLAMENTO         | El Ejecutivo reglamentará el servicio de ferrocarriles, telégrafos y teléfonos construidos o que en adelante se construyan en el territorio mexicano.  | Tomo 10-N° 17-Pag. 1    |
| 257                  | 1882-5-11  | PERIÓDICO OFICIAL | SECCIONES ADUANLES | Decreto N° 106 que autoriza al Ejecutivo para que establezca las secciones aduanales en los puntos que toque el Ferrocarril Central.   | Tomo 10-N° 32-Pag. 2    |
| 258                  | 1882-5-11  | PERIÓDICO OFICIAL | DESCARRILAMIENTO   | Descarrilamiento del Ferrocarril Central cerca de Celaya.  | Tomo 10-N° 32-Pag. 4    |
| 259                  | 1882-5-25  | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE          | Accidente del Ferrocarril Central en Irapuato.   | Tomo 10-N° 35-Pag. 3    |
| 260                  | 1882-7-13  | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO           | Se aprueba el contrato para que se construya y una un ferrocarril en San Luis Potosí con el Ferrocarril Central en Celaya o Querétaro.   | Tomo 10-N° 49-Pag. 2    |
| 261                  | 1882-7-20  | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO           | Se aprueba el contrato de un ferrocarril que parta de Pénjamo y pase por Silao, llegando a San Felipe.   | Tomo 10-N° 51-Pag. 2    |
| 262                  | 1882-8-6   | PERIÓDICO OFICIAL | INAUGURACIÓN       | Se inaugura el ferrocarril de México a León.   | Tomo 10-N° 56-Pag. 2-4  |
| 263                  | 1882-8-10  | PERIÓDICO OFICIAL | INAUGURACIÓN       | Inauguración del Ferrocarril Central a la ciudad de León.  | Tomo 10-N° 57-Pags. 3-4 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |                  |   |                         |
|----------------------|------------|-------------------|------------------|---|-------------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO           | DESCRIPCION   | UBICACION               |
| 264                  | 1882-8-24  | PERIÓDICO OFICIAL | DECRETOS         | Decretos relativos al Ferrocarril Central.  | Tomo 10-Nº 60-Pag. 3    |
| 265                  | 1882-8-27  | PERIÓDICO OFICIAL | ITINERARIO       | Itinerario y tarifas de fletes del Ferrocarril Central.   | Tomo 10-Nº 61-Pag. 1    |
| 266                  | 1882-8-27  | PERIÓDICO OFICIAL | DECRETOS         | Decretos relativos al Ferrocarril Central.  | Tomo 10-Nº 61-Pag. 3-4  |
| 267                  | 1882-9-3   | PERIÓDICO OFICIAL | DECRETOS         | Decretos relativos al Ferrocarril Central.  | Tomo 10-Nº 62-Pags. 3-4 |
| 268                  | 1882-9-7   | PERIÓDICO OFICIAL | REGLAMENTO       | Reglamento de las secciones aduanales de la Administración de rentas en los puntos por donde pase el Ferrocarril Central. | Tomo 10-Nº 63-Pag. 1    |
| 269                  | 1882-9-7   | PERIÓDICO OFICIAL | DECRETOS         | Decretos relativos al Ferrocarril Central.  | Tomo 10-Nº 63-Pags. 3-4 |
| 270                  | 1882-9-10  | PERIÓDICO OFICIAL | DECRETOS         | Decretos relativos al Ferrocarril Central.  | Tomo 10-Nº 64-Pags. 3-4 |
| 271                  | 1882-10-1  | PERIÓDICO OFICIAL | ENTRONQUE        | El Ferrocarril del Pacífico y su entronque con el Ferrocarril Central en un punto entre México y León.                    | Tomo 10-Nº 70-Pag. 1    |
| 272                  | 1882-10-22 | PERIÓDICO OFICIAL | PROYECTO         | Proyecto del ferrocarril entre Valle de Santiago y Salamanca.   | Tomo 10-Nº 76-Pag. 2    |
| 273                  | 1882-10-29 | PERIÓDICO OFICIAL | NOTICIAS DE VÍA  | La vía férrea de Guanajuato a Silao.  | Tomo 10-Nº 78-Pag. 2    |
| 274                  | 1882-11-9  | PERIÓDICO OFICIAL | RAMAL            | Ramal de Guanajuato a Silao.  | Tomo 10-Nº 80-Pag. 3    |
| 275                  | 1882-11-16 | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE        | Accidente el Ferrocarril Central entre Silao y León.  | Tomo 10-Nº 81-Pag. 1    |
| 276                  | 1882-11-26 | PERIÓDICO OFICIAL | DESCARRILAMIENTO | Descarrilamiento en el Ferrocarril Central en León.   | Tomo 10-Nº 83-Pags. 1-2 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |                     |   |                         |
|----------------------|------------|-------------------|---------------------|---|-------------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO              | DESCRIPCION   | UBICACION               |
| 277                  | 1882-11-26 | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO            | "Adelante", aspectos del Ferrocarril Central y la inauguración del ramal de Silao a Guanajuato.   | Tomo 10-Nº 83-Pag. 2    |
| 278                  | 1882-11-26 | PERIÓDICO OFICIAL | ITINERARIO          | Cambios en el itinerario del Ferrocarril Central en el ramal a Guanajuato.  | Tomo 10-Nº 83-Pag. 3    |
| 279                  | 1882-11-30 | PERIÓDICO OFICIAL | INAUGURACIÓN        | Las fiestas en Guanajuato para la inauguración del ramal.   | Tomo 10-Nº 84-Pag. 3    |
| 280                  | 1882-12-3  | PERIÓDICO OFICIAL | INAUGURACIÓN        | Inauguración del ramal de Guanajuato a Silao.   | Tomo 10-Nº 85-Pags. 2-4 |
| 281                  | 1882-12-3  | PERIÓDICO OFICIAL | VENTAJAS            | Ventajas del Ferrocarril.   | Tomo N°10-N° 85-Pag. 4  |
| 282                  | 1882-12-7  | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO            | La Compañía del Ferrocarril Central Mexicano comparte el uso de la calzada de Marfil con la Compañía de Tranvías.<br>Nota: se repite en el N° 88-Pag.3.                           | Tomo 10-Nº 86-Pag- 4    |
| 283                  | 1882-12-24 | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO            | La Compañía del Ferrocarril Central, comparación con la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano en cuanto a tarifas y transportación.  | Tomo 10-Nº 90-Pag. 3    |
| 284                  | 1883-1-11  | PERIÓDICO OFICIAL | PRÓRROGA            | Se proroga por seis meses la autorización concedida al Ejecutivo en el artículo 2º del Decreto de 15 de noviembre de 1881 para reformar concesiones otorgadas para ferrocarriles. | Tomo 11-Nº 3-Pag. 1     |
| 285                  | 1883-3-8   | PERIÓDICO OFICIAL | PETICIÓN            | Ocurso de los comerciantes pidiendo al Gobierno dicte las medidas oportunas para hacer efectivas las obligaciones de la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano.       | Tomo 11-Nº 17-Pag. 1    |
| 286                  | 1883-5-3   | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA AL CONTRATO | Reforma al contrato que da la concesión al señor Ramón Fernández, para la construcción de una línea del ferrocarril de Pénjamo a San Felipe pasando por Silao o Irapuato.         | Tomo 11-Nº 30-Pag. 1    |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |                     |  |  |
|----------------------|------------|-------------------|---------------------|--|--|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO              | DESCRIPCION  | UBICACION  |
| 287                  | 1883-5-3   | PERIÓDICO OFICIAL | REGLAMENTO          | Previsiones a que deberán sujetarse los Agentes de correos en los ferrocarriles.   | Tomo11-Nº 30-Pags. 1-2   |
| 288                  | 1883-5-3   | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA DE CONTRATO | Reforma al contrato del Ferrocarril Central de fecha 8 de septiembre de 1880.  | Tomo11-Nº 30-Pags. 2-4   |
| 289                  | 1883-7-15  | PERIÓDICO OFICIAL | DAÑOS EN VÍAS       | Telegrama que informa de daños en vías que afectan la corrida de trenes.   | Tomo 11-Nº 47-Pag. 4   |
| 290                  | 1883-8-5   | PERIÓDICO OFICIAL | DETENCIÓN           | Detención de un tren del Ferrocarril Central   | Tomo 11-Nº 53-Pag. 1   |
| 291                  | 1883-9-23  | PERIÓDICO OFICIAL | QUEJA               | Queja sobre maltrato a pasajeros en el Ferrocarril Central.  | Tomo 11-Nº 67-Pag. 2   |
| 292                  | 1883-10-14 | PERIÓDICO OFICIAL | NUEVA VÍA           | Ferrocarril de Celaya a Morelia.   | Tomo11-Nº 73-Pag. 2  |
| 293                  | 1883-11-8  | PERIÓDICO OFICIAL | ENTRONQUE           | Entronque en Celaya del Ferrocarril Central y el Ferrocarril Nacional.   | Tomo 11-Nº 80-Pag. 1   |
| 294                  | 1883-11-29 | PERIÓDICO OFICIAL | REGLAMENTO          | Reglamento para la construcción, conservación y servicio de los ferrocarriles.   | Tomo 11-Nº 86-Pag.1 continúa en N° 87-Pag.1, N° 88-Pag. 1, N° 89-Pag. 1, N° 90-Pag. 1, N° 91-Pag. 1, N° 91-Pag. 1. |
| 295                  | 1883-12-9  | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO            | El Ferrocarril Nacional Mexicano empieza a correr desde ciudad de México a Morelia y San Miguel Allende.                   | Tomo 11-Nº 89-Pag. 3   |
| 296                  | 1884-5-8   | PERIÓDICO OFICIAL | ITINERARIO          | Itinerario compendiado de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano.  | Tomo 12-Nº 34-Pag. 4   |
| 297                  | 1884-5-11  | PERIÓDICO OFICIAL | LEY                 | Ley sobre el tráfico y despacho aduanal de las mercancías que conduzcan los ferrocarriles internacionales de la República. | Tomo 12-Nº 35-Pag. 2   |
| 298                  | 1884-10-5  | PERIÓDICO OFICIAL | ASALTO              | Noticia de un asalto al Ferrocarril Central cerca de Celaya.   | Tomo 12-Nº 75-Pag. 4   |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |                       |   |                      |
|----------------------|------------|-------------------|-----------------------|---|----------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO                | DESCRIPCION   | UBICACION            |
| 299                  | 1885-6-25  | PERIÓDICO OFICIAL | TRÁFICO DE MERCANCIAS | Decreto del Ejecutivo de la Unión referente a facilitar el tráfico de mercancías extranjeras introducidas por las vías férreas.                       | Tomo 13-Nº 51-Pag. 1 |
| 300                  | 1885-7-16  | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA DE LEY        | Decreto del Gobierno Federal, reformando las leyes de 15 de septiembre de 1880 y 27 de enero de 1885, sobre impuestos a las Empresas Ferrocarrileras. | Tomo 13-Nº 57-Pag. 1 |
| 301                  | 1885-7-16  | PERIÓDICO OFICIAL | DESCARRILAMIENTO      | Descarrilamiento del tren de Marfil a Silao.  | Tomo 13-Nº 57-Pag. 3 |
| 302                  | 1885-7-30  | PERIÓDICO OFICIAL | EQUIPAJES             | Circular de la Secretaría de Hacienda sobre transporte de equipajes en ferrocarriles.   | Tomo 13-Nº 61-Pag. 4 |
| 303                  | 1885-9-4   | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO              | El Ferrocarril Central y los vecinos de Irapuato que exigen la terminación de la estación de la ciudad.   | Tomo 14-Nº 10-Pag. 1 |
| 304                  | 1885-9-25  | PERIÓDICO OFICIAL | DESCARRILAMIENTO      | Accidente ocurrido de Silao a Marfil por unas piedras en la vía y por el mal estado de la locomotora.   | Tomo 14-Nº 16-Pag. 1 |
| 305                  | 1885-9-29  | PERIÓDICO OFICIAL | RAMAL                 | El ramal de Guanajuato a Silao dista de la ciudad cuatro millas y por eso debe accederse a acercarlo más a ella.                                      | Tomo 14-Nº 17-Pag. 2 |
| 306                  | 1885-10-2  | PERIÓDICO OFICIAL | TRÁFICO               | Interrupción del tráfico del Ferrocarril Central al afectarse las vías con las lluvias.   | Tomo 14-Nº 18-Pag. 2 |
| 307                  | 1885-10-9  | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE             | Accidente en los ferrocarriles por perjuicios causados por las lluvias.   | Tomo 14-Nº 20-Pag. 1 |
| 308                  | 1885-10-16 | PERIÓDICO OFICIAL | ESTRAGOS EN VIAS      | Más estragos en las vías férreas, interrumpida la comunicación desde León por las lluvias.  | Tomo 14-Nº 22-Pag. 1 |
| 309                  | 1885-10-30 | PERIÓDICO OFICIAL | RAMAL                 | El ramal de Guanajuato a Silao, irregularidades en los horarios y accidentes.   | Tomo 14-Nº 26-Pag. 2 |
| 310                  | 1885-11-6  | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO              | El Ferrocarril Central Mexicano no cumple con su deber de arreglar la vía de Silao a Marfil.  | Tomo 14-Nº 28-Pag. 1 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |                  |  |                       |
|----------------------|------------|-------------------|------------------|--|-----------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO           | DESCRIPCION  | UBICACION             |
| 311                  | 1885-11-17 | PERIÓDICO OFICIAL | TRANVÍAS         | Comienzan los trabajos del tranvía del Jardín Unión al Puente de San Agustín.  | Tomo 14-Nº 31-Pag. 1  |
| 312                  | 1885-12-11 | PERIÓDICO OFICIAL | ATROPELLO        | Desgracia por atropello en el cruce de Salamanca.  | Tomo 14-Nº 38-Pag. 1  |
| 313                  | 1886-3-9   | PERIÓDICO OFICIAL | ASALTO           | Asalto del tren en Purísima del Rincón.  | Tomo 14-Nº 63-Pag. 1  |
| 314                  | 1886-3-12  | PERIÓDICO OFICIAL | ARTICULO         | Referente a Ferrocarriles, el transporte será más rápido y por eso se espera la terminación de las vías del Ferrocarril Central y El Ferrocarril Nacional. | Tomo 14-Nº 64-Pag. 1  |
| 315                  | 1886-3-16  | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO         | Cuestión ferrocarrilera, el clima afecta a los durmientes y como son caros las empresas los usan lo más posible.   | Tomo 14-Nº 65 -Pag. 1 |
| 316                  | 1886-3-19  | PERIÓDICO OFICIAL | ASALTO           | El asalto al tren en San Francisco.  | Tomo 14-Nº 66-Pag. 1  |
| 317                  | 1886-4-2   | PERIÓDICO OFICIAL | NOTICIAS DE VÍA  | La vía férrea en Dolores Hidalgo unida al Ferrocarril Nacional en San Luis Potosí.   | Tomo 14-Nº 70-Pag. 2  |
| 318                  | 1886-4-6   | PERIÓDICO OFICIAL | TRANVÍA          | Bases de la concesión de un Ferrocarril Urbano a Wenceslao Rubio en Guanajuato.  | Tomo 14-Nº 71-Pag. 2  |
| 319                  | 1886-4-9   | PERIÓDICO OFICIAL | ASALTANTES       | "Persecución y castigo a los asaltantes de los trenes del ferrocarril".  | Tomo 14-Nº 72-Pag. 2  |
| 320                  | 1886-4-27  | PERIÓDICO OFICIAL | ASALTO           | El asalto al Ferrocarril Central en San Francisco.   | Tomo 14-Nº 76-Pag. 3  |
| 321                  | 1886-5-21  | PERIÓDICO OFICIAL | ROBOS            | Robos de espingones y planchetas de la vía férrea que no se pueden evitar.   | Tomo 14-Nº 83-Pag. 2  |
| 322                  | 1886-6-1   | PERIÓDICO OFICIAL | DESCARRILAMIENTO | Descarrilamiento en Purísima del Rincón por mal estado de los durmientes.  | Tomo 14-Nº 86-Pag. 1  |

## CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |                    |  |                       |
|----------------------|------------|-------------------|--------------------|--|-----------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO             | DESCRIPCION  | UBICACION             |
| 323                  | 1886-6-8   | PERIÓDICO OFICIAL | ROBOS              | Los robos de la vía férrea son cometidos por los mismos empleados de la compañía en Silao.                                       | Tomo 14-Nº 88-Pag. 3  |
| 324                  | 1886-6-11  | PERIÓDICO OFICIAL | ESTACIÓN           | La estación del ferrocarril Chamacuero está en mal estado y en San Juan de la Vega no hay.                                       | Tomo 14-Nº 89-Pag. 1  |
| 325                  | 1886-6-11  | PERIÓDICO OFICIAL | VIGILANCIA         | Vigilancia en la vía férrea entre Apaseo y Silao para evitar ataques.  | Tomo 14-Nº 89-Pag. 1  |
| 326                  | 1886-6-15  | PERIÓDICO OFICIAL | VIGILANCIA         | La Secretaría de Fomento y el Presidente de la República piden informe de la vigilancia que pone la empresa en las vías férreas. | Tomo 14-Nº90-Pag.1    |
| 327                  | 1886-6-15  | PERIÓDICO OFICIAL | NOTICIAS DE LA VÍA | Informe del estado de las vías férreas en Irapuato.  | Tomo 14-Nº 90-Pag. 1  |
| 328                  | 1886-6-29  | PERIÓDICO OFICIAL | TRANVÍA            | Vía urbana del Cantador a la Presa.  | Tomo 14-Nº 94-Pag. 2  |
| 329                  | 1886-7-16  | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO           | Puntos que debe observar la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano a los efectos extranjeros que se importan a México.        | Tomo 14-Nº 99. Pag. 1 |
| 330                  | 1887-1-28  | PERIÓDICO OFICIAL | DESCARRILAMIENTO   | Descarrilamiento en Chamacuero.  | Tomo 15-Nº 52. Pag. 2 |
| 331                  | 1887-3-18  | PERIÓDICO OFICIAL | INCENDIO           | Incendio de durmientes en Silao.   | Tomo 15-Nº 66. Pag. 3 |
| 332                  | 1887-6-14  | PERIÓDICO OFICIAL | TRANVÍA            | Inician trabajos del ferrocarril urbano de la Plaza principal al Santuario de Guadalupe.   | Tomo 15-Nº 90. Pag. 1 |
| 333                  | 1887-11-10 | PERIÓDICO OFICIAL | ESTACIÓN           | Cambio de estación del ferrocarril en Salvatierra.   | Tomo 16-Nº 27-Pag. 1  |
| 334                  | 1887-11-8  | PERIÓDICO OFICIAL | COMIENZO DE OBRAS  | El Ferrocarril Nacional Mexicano comenzara la construcción de un camino de hierro en San Miguel de Allende.                      | Tomo 16-Nº 29-Pag. 1  |
| 335                  | 1887-12-9  | PERIÓDICO OFICIAL | TRANVÍA            | Construcción de un tranvía en León.  | Tomo 16-Nº 38-Pag. 1  |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |              |   |                      |
|----------------------|------------|-------------------|--------------|---|----------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO       | DESCRIPCION   | UBICACION            |
| 336                  | 1887-12-20 | PERIÓDICO OFICIAL | TRANVÍA      | Vía urbana de León en explotación.  | Tomo 16-Nº 41-Pag. 1 |
| 337                  | 1888-1-24  | PERIÓDICO OFICIAL | ESTACIÓN     | Cambio de Estación de Dolores Hidalgo.  | Tomo 16 Nº 51-Pag. 1 |
| 338                  | 1888-3-27  | PERIÓDICO OFICIAL | ESTACIÓN     | La estación del Ferrocarril en Salvatierra.   | Tomo 16-Nº 69-Pag. 1 |
| 339                  | 1888-5-15  | PERIÓDICO OFICIAL | ESTACIÓN     | La Estación de la vía férrea en Salvatierra.  | Tomo 16-Nº 82-Pag. 1 |
| 340                  | 1888-5-15  | PERIÓDICO OFICIAL | INAUGURACIÓN | Inauguración del Ferrocarril de Irapuato a Guadalajara.   | Tomo 16-Nº 82-Pag. 1 |
| 341                  | 1888-6-22  | PERIÓDICO OFICIAL | APREHENSIÓN  | Aprehensión de rateros de la estación de Silao.   | Tomo 16-Nº 93-Pag. 2 |
| 342                  | 1888-6-29  | PERIÓDICO OFICIAL | ESTACIÓN     | Estación del Ferrocarril en Dolores Hidalgo.  | Tomo 16-Nº 95-Pag. 2 |
| 343                  | 1888-11-6  | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO     | Contrato del ferrocarril de Valle de Santiago a Salamanca.  | Tomo 17-Nº 28-Pag. 1 |
| 344                  | 1888-11-27 | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE    | Muerto en vías férreas en Tarimoro.   | Tomo 17-Nº 34-Pag. 2 |
| 345                  | 1888-11-30 | PERIÓDICO OFICIAL | SUBVENCIÓN   | Subvención de tres mil pesos al ferrocarril de Valle de Santiago a Salamanca.   | Tomo 17-Nº 35-Pag. 1 |
| 346                  | 1888-12-25 | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE    | Desgracia el día 17 en que el tren mató a un hombre en Apasco.  | Tomo 17-Nº 42-Pag. 1 |
| 347                  | 1889-1-18  | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE    | Muerte de dos individuos ocasionada por el tren.  | Tomo 17-Nº 48-Pag. 1 |
| 348                  | 1889-1-22  | PERIÓDICO OFICIAL | RESULTADOS   | Primeros resultados del Ferrocarril Nacional Mexicano el Guanajuato al transportar mercancías comparado con el Ferrocarril Central. | Tomo 17-Nº 49-Pag. 2 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |                  |  |                       |
|----------------------|------------|-------------------|------------------|--|-----------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO           | DESCRIPCION  | UBICACION             |
| 349                  | 1889-2-5   | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE        | Lamentable accidente en San Felipe, muere un hombre.                                     | Tomo 17-Nº 53-Pag. 2  |
| 350                  | 1889-7-23  | PERIÓDICO OFICIAL | ATROPELLO        | Atropello por el tren en Acámbaro.   | Tomo 17-Nº 100-Pag. 1 |
| 351                  | 1889-8-27  | PERIÓDICO OFICIAL | ATROPELLO        | Muerte ocasionada por el tren en Salamanca.  | Tomo 18-Nº 8-Pag. 3   |
| 352                  | 1889-9-13  | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE        | Accidente del tren en Pénjamo.   | Tomo 18-Nº 13-Pag. 1  |
| 353                  | 1889-11-1  | PERIÓDICO OFICIAL | OBRAS            | Se terminan ocho kilómetros del ferrocarril en Salamanca.                                | Tomo 18-Nº 27-Pag. 1  |
| 354                  | 1889-12-28 | PERIÓDICO OFICIAL | DESCARRILAMIENTO | Descarrilamiento en Acámbaro.  | Tomo 18-Nº 45-Pag. 1  |
| 355                  | 1890-3-28  | PERIÓDICO OFICIAL | PERJUICIOS       | Perjuicios en la vía férrea porque los mismos cabos de cuadrilla roban los clavos.       | Tomo 18-Nº 69-Pag. 1  |
| 356                  | 1890-4-11  | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE        | Muerte ocasionada por el tren en Chamacuero.   | Tomo 18-Nº 73-Pag. 1  |
| 357                  | 1890-6-27  | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE        | Accidente ferroviario en Celaya.   | Tomo 18-Nº 94-Pag. 1  |
| 358                  | 1890-7-8   | PERIÓDICO OFICIAL | DESCARRILAMIENTO | Descarrilamiento cerca de Marfil.  | Tomo 18-Nº 97-Pag. 1  |
| 359                  | 1890-7-18  | PERIÓDICO OFICIAL | MAL SERVICIO     | Grave mal en el servicio de los ferrocarriles por defectos en la legislación respectiva. | Tomo 18-Nº 100-Pag. 2 |
| 360                  | 1890-8-5   | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS        | Productos de los ferrocarriles.  | Tomo 19-Nº 5-Pag. 1   |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |            |  |                      |
|----------------------|------------|-------------------|------------|--|----------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO     | DESCRIPCION  | UBICACION            |
| 361                  | 1890-10-14 | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS  | Productos de los ferrocarriles.  | Tomo 19-Nº 25-Pag. 2 |
| 362                  | 1890-10-28 | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS  | Productos de los ferrocarriles.  | Tomo 19-Nº 29-Pag. 2 |
| 363                  | 1890-10-28 | PERIÓDICO OFICIAL | SUBVENCIÓN | Pago de subvención al Ferrocarril Central con una libranza en Londres. | Tomo 19-Nº 29-Pag. 2 |
| 364                  | 1890-10-28 | PERIÓDICO OFICIAL | ARTICULO   | Duración de los rieles de acero.                                       | Tomo 19-Nº 29-Pag. 2 |
| 365                  | 1890-11-4  | PERIÓDICO OFICIAL | CONCESIÓN  | Nuevas concesiones al Ferrocarril Nacional en Michoacán.               | Tomo 19-Nº 31-Pag. 2 |
| 366                  | 1890-11-4  | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS  | Productos del ferrocarril.   | Tomo 19-Nº 31-Pag. 2 |
| 367                  | 1890-12-4  | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS  | Productos ferrocarrileros.   | Tomo 19-Nº 39-Pag. 2 |
| 368                  | 1890-12-14 | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS  | Productos del ferrocarril.   | Tomo 19-Nº 42-Pag. 2 |
| 369                  | 1890-12-28 | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS  | Productos del ferrocarril.   | Tomo 19-Nº 46-Pag. 1 |
| 370                  | 1891-1-1   | PERIÓDICO OFICIAL | ARTICULO   | Opiniones sobre las vías de los ferrocarriles en México.               | Tomo 20-Nº 1-Pag. 1  |
| 371                  | 1891-2-12  | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS  | Producto de ferrocarriles.   | Tomo 20-Nº 13-Pag. 1 |
| 372                  | 1891-2-26  | PERIÓDICO OFICIAL | ITINERARIO | Reforma al itinerario del Ferrocarril Central.                         | Tomo 20-Nº 17-Pag. 1 |
| 373                  | 1891-2-26  | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS  | Productos del ferrocarril.   | Tomo 20-Nº 17-Pag. 1 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                   |           |  |                        |
|----------------------|-----------|-------------------|-----------|--|------------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA       | ASUNTO    | DESCRIPCION  | UBICACION              |
| 374                  | 1891-3-8  | PERIÓDICO OFICIAL | VELOCIDAD | Velocidad que alcanzan los trenes del ferrocarril.                         | Tomo 20-Nº 20-Pag. 1   |
| 375                  | 1891-3-8  | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS | Productos del ferrocarril.   | Tomo 20-Nº 20-Pag. 1   |
| 376                  | 1891-3-29 | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS | Productos del ferrocarril.   | Tomo 20-Nº 26-Pag. 1   |
| 377                  | 1891-4-16 | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS | Productos del ferrocarril.   | Tomo 20-Nº 31-Pag. 1   |
| 378                  | 1891-4-30 | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS | Productos del ferrocarril.   | Tomo 20-Nº 35-Pag. 2   |
| 379                  | 1891-6-2  | PERIÓDICO OFICIAL | NOTICIAS  | Noticias de ferrocarriles en el país y nuevas concesiones.                 | Tomo 21-Nº 3- Pag. 30  |
| 380                  | 1891-6-16 | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS | Productos del ferrocarril.   | Tomo 21-Nº 9-Pag. 98   |
| 381                  | 1891-6-23 | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO  | El Ferrocarril Central y el transporte de mercancías al puerto de Tampico. | Tomo 21-Nº 12-Pag. 137 |
| 382                  | 1891-6-30 | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTOS | Producto del ferrocarril.  | Tomo 21-Nº 15-Pag. 171 |
| 383                  | 1891-7-12 | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE | Accidentes ferroviarios por Irapuato y Apaseo.                             | Tomo 21-Nº 20-Pag. 231 |
| 384                  | 1891-7-12 | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTO  | Producto del ferrocarril.  | Tomo 21-Nº 20-Pag. 231 |
| 385                  | 1891-7-28 | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTO  | Producto del ferrocarril.  | Tomo 21.Nº 27-Pag. 319 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

FUENTES DOCUMENTALES

| Nº  | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO     | DESCRIPCION  | UBICACION               |
|-----|------------|-------------------|------------|--|-------------------------|
| 386 | 1891-8-9   | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO   | El Ferrocarril Central de San Luis Potosí a Tampico quería cobrar más alto el flete                                  | Tomo 21-Nº 32-Pag. 385  |
| 387 | 1891-10-20 | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO   | Avances en ferrocarriles y producto.   | Tomo 21-Nº 63-Pag. 782  |
| 388 | 1891-11-22 | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO   | Los ferrocarriles del futuro estarán iluminados.   | Tomo 21-Nº 77-Pag. 951  |
| 389 | 1891-11-22 | PERIÓDICO OFICIAL | TRANVÍAS   | Mejoras en la construcción de tranvías en Berlín que beneficiarían a México.   | Tomo 21-Nº 77-Pag. 951  |
| 390 | 1891-11-22 | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTO   | Producto del ferrocarril.  | Tomo 21-Nº 77-Pag. 952  |
| 391 | 1891-12-10 | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO   | Tren de pasajeros llega con retardo de Silao a Marfil.   | Tomo 21-Nº 85-Pag. 1046 |
| 392 | 1892-3-31  | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE  | Atropellado por el tren en Chamacuero.   | Tomo 22-Nº 39-Pag. 458  |
| 393 | 1892-8-16  | PERIÓDICO OFICIAL | PRODUCTO   | Ingresos del ferrocarril.  | Tomo 23-Nº 20-Pag. 281  |
| 394 | 1893-1-12  | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIONES   | Acciones en la bolsa de Valores de Londres del Ferrocarril Central Mexicano.   | Tomo 24-Nº 8-Pag. 81    |
| 395 | 1893-1-24  | PERIÓDICO OFICIAL | LOCOMOTORA | Locomotora monstruo para el Ferrocarril Central que se usará de Tampico a México.<br>Nota: Se repite en la Pag. 388. | Tomo 24-Nº 11-Pag. 165  |
| 396 | 1893-1-24  | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO   | Bonos de la hipoteca del Ferrocarril Nacional Mexicano.  | Tomo 24-Nº 11-Pag. 165  |
| 397 | 1893-3-12  | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO   | Datos relativos al desarrollo que han tenido los diferentes sistemas de ferrocarriles en todo el mundo.              | Tomo 24-Nº 31-Pag. 442  |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                   |                     |   |                        |
|----------------------|-----------|-------------------|---------------------|---|------------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA       | ASUNTO              | DESCRIPCION   | UBICACION              |
| 398                  | 1893-3-23 | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO            | Caminos de fierro y tranvías que existen en el mundo.   | Tomo 24-Nº 36-Pag. 514 |
| 399                  | 1893-3-26 | PERIÓDICO OFICIAL | ACCIDENTE           | Desastre ferrocarrilero en Toluca por dos trenes del Ferrocarril Central.   | Tomo 24-Nº 37-Pag. 525 |
| 400                  | 1893-4-9  | PERIÓDICO OFICIAL | LOCOMOTORA          | Las locomotoras del mundo.  | Tomo 24-Nº 41-Pag. 579 |
| 401                  | 1893-6-11 | PERIÓDICO OFICIAL | ARTÍCULO            | La agricultura y los ferrocarriles.   | Tomo 24-Nº 59-Pag. 861 |
| 402                  | 1894-7-29 | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO            | Contrato de un ferrocarril que partiendo de San Luis de la Paz, pase por Dolores Hidalgo, El Mineral de Pozos, San José Iturbide y termine en San Miguel Allende. | Tomo 27-Nº 9-Pag. 100  |
| 403                  | 1896-1-5  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA           | Sentencia para quien provocó un descarrilamiento del Ferrocarril Nacional en Salvatierra.   | Tomo 30-Nº 2-Pag. 24   |
| 404                  | 1896-1-19 | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA AL CONTRATO | Reforma al contrato entre Pozos y La Petaca.  | Tomo 30-Nº 6-Pag. 92   |
| 405                  | 1896-1-28 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA           | Sentencia para averiguar quién arrojó una pedrada al Ferrocarril Central en Irapuato.   | Tomo 30-Nº 7-Pag. 106  |
| 406                  | 1896-1-30 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA           | Sentencia para investigar quién robo un clavo de la vía del Ferrocarril Nacional en Comonfort.  | Tomo 30-Nº 9-Pag. 138  |
| 407                  | 1896-2-27 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA           | Sentencia para investigar quién colocó una piedra en la vía del Ferrocarril Nacional en Celaya.   | Tomo 30-Nº 17-Pag. 265 |
| 408                  | 1896-3-22 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA           | Sentencia para investigar quién colocó una piedra en la vía del Ferrocarril Central en Salamanca.   | Tomo 30-Nº 24-Pag. 378 |
| 409                  | 1896-3-29 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA           | Sentencia para el que causó un descarrilamiento del Ferrocarril Nacional en Acámbaro.   | Tomo 30-Nº 26-Pag. 408 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                   |           |  |                        |
|----------------------|-----------|-------------------|-----------|--|------------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA       | ASUNTO    | DESCRIPCION  | UBICACION              |
| 410                  | 1896-4-16 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia para el que arrojó una pedrada al Ferrocarril Central en Apaseo.                         | Tomo 30-Nº 31-Pag. 484 |
| 411                  | 1896-4-19 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia para el que provocó el descarrilamiento del Ferrocarril Nacional en Acámbaro.            | Tomo 30-Nº 32-Pag. 503 |
| 412                  | 1896-5-3  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia para quien colocó una piedra en la vía del Ferrocarril Central en Apaseo.                | Tomo 30-Nº 36-Pag. 565 |
| 413                  | 1896-5-14 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia a quien disparó un tiro al Ferrocarril Central en León.                                  | Tomo 30-Nº 39-Pag. 614 |
| 414                  | 1896-5-21 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia a quien colocó unas escarpías al Ferrocarril Central en Cortazar.                        | Tomo 30-Nº 41-Pag. 643 |
| 415                  | 1896-6-21 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia a los que lapidaron un tren del Ferrocarril Central en León.                             | Tomo 30-Nº 50-Pag. 787 |
| 416                  | 1896-8-2  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia a Estanislao Arriaga por extracción de clavos de la vía del Ferrocarril Central en León. | Tomo 31-Nº 10-Pag. 145 |
| 417                  | 1896-8-6  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia para quien colocó un clavo entre las vías del Ferrocarril Nacional en Acámbaro.          | Tomo 31-Nº 11-Pag. 163 |
| 418                  | 1896-8-6  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia quien colocó un clavo en la vía del Ferrocarril Nacional en Acámbaro.                    | Tomo 31-Nº 11-Pag. 165 |
| 419                  | 1896-8-9  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia para quien colocó un clavo entre los rieles del Ferrocarril Nacional.                    | Tomo 31-Nº 12-Pag. 178 |
| 420                  | 1896-8-13 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia para el que colocó un clavo entre los rieles del Ferrocarril Central.                    | Tomo 31-Nº 13-Pag. 198 |
| 421                  | 1896-8-20 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia a Tomas Rodriguez quien colocó unas cargas de sal en la vía del Ferrocarril Nacional.    | Tomo 31-Nº 15-Pag. 229 |
| 422                  | 1896-8-27 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia para dos niños que colocaron una piedra en la vía del Ferrocarril Nacional en Acámbaro.  | Tomo 31-Nº 17-Pag. 260 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |                    |   |                        |
|----------------------|------------|-------------------|--------------------|---|------------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO             | DESCRIPCION   | UBICACION              |
| 423                  | 1896-9-6   | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a José Díaz por lapidación de un tren del Ferrocarril Central en Cortazar.                  | Tomo 31-Nº 20-Pag. 315 |
| 424                  | 1896-9-10  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia por robo de rieles al Ferrocarril Central en Pénjamo.                                       | Tomo 31-Nº 21-Pag. 323 |
| 425                  | 1896-9-20  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia por robo de una varillas de dos carros del Ferrocarril Central en Cortazar.                 | Tomo 31-Nº 24-Pag. 371 |
| 426                  | 1896-9-24  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a quien colocó una piedra en la vía del Ferrocarril Central en Salamanca.                   | Tomo 31-Nº 25-Pag. 394 |
| 427                  | 1896-10-8  | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA A CONTRATO | Reforma al contrato del ferrocarril de Guanajuato a Dolores Hidalgo.                                  | Tomo 31-Nº 29-Pag. 451 |
| 428                  | 1896-10-11 | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA A CONTRATO | Reforma al contrato del Ferrocarril Central en Guanajuato.  | Tomo 31-Nº 30-Pag. 470 |
| 429                  | 1896-10-22 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a quien colocó una piedra en la vía del Ferrocarril Central en Celaya.                      | Tomo 31-Nº 33-Pag. 515 |
| 430                  | 1896-10-29 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia al que quitó una bandera que servía de señal en la vía del Ferrocarril Central en Irapuato. | Tomo 31-Nº 35-Pag. 549 |
| 431                  | 1896-12-20 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a quien colocó una piedra en la vía del Ferrocarril Nacional en Chamacuero.                 | Tomo 31-Nº 50-Pag. 792 |
| 432                  | 1897-1-3   | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a quien colocó una piedra en la vía del Ferrocarril Central en Celaya.                      | Tomo 32-Nº 1-Pag. 3    |
| 433                  | 1897-1-7   | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a quien puso una piedra en la vía del Ferrocarril Nacional en Acámbaro.                     | Tomo 32-Nº 2-Pag. 22   |
| 434                  | 1897-1-21  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia por lapidar un tren del Ferrocarril Nacional en Tarandacuao                                 | Tomo 32-Nº 6-Pag. 69   |
| 435                  | 1897-1-24  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia al que colocó un tornillo entre los rieles del Ferrocarril Nacional en Comonfort.           | Tomo 32-Nº 7-Pag. 83   |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                   |                    |   |                        |
|----------------------|-----------|-------------------|--------------------|---|------------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA       | ASUNTO             | DESCRIPCION   | UBICACION              |
| 436                  | 1897-2-7  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a quien colocó piedras sobre la vía del Ferrocarril Central en Salamanca.                           | Tomo 32-Nº 11-Pag. 132 |
| 437                  | 1897-2-25 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a José Pérez por lapidación del tren del Ferrocarril Central entre Silao y Guanajuato.              | Tomo 32-Nº 16-Pag. 214 |
| 438                  | 1897-2-28 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a quien colocó un durmiente en la vía del Ferrocarril Nacional en Acámbaro.                         | Tomo 32-Nº 17-Pag. 235 |
| 439                  | 1897-3-11 | PERIÓDICO OFICIAL | REGLAMENTO         | Reglamento para el traspaso de trenes, tranvías, coches de pasajeros por las fronteras.                       | Tomo 32-Nº 20-Pag. 275 |
| 440                  | 1897-3-14 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia al que colocó una piedra en la vía del Ferrocarril Central en Apaseo.                               | Tomo 32-Nº 21-Pag. 294 |
| 441                  | 1897-3-21 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a quien robo seis pernos y cuatro eslabones del tren de carga del Ferrocarril Central en Salamanca. | Tomo 32-Nº 23-Pag. 325 |
| 442                  | 1897-4-4  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a quien colocó un clavo en las vías del Ferrocarril Nacional en Tarandacuao.                        | Tomo 32-Nº 27-Pag. 395 |
| 443                  | 1897-4-15 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a quien colocó una piedra en la vía del Ferrocarril Nacional en Salvatierra.                        | Tomo 32-Nº 30-Pag. 438 |
| 444                  | 1897-4-25 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a quien colocó una piedra en la vía del Ferrocarril Central en León.                                | Tomo 32-Nº 33-Pag. 484 |
| 445                  | 1897-4-29 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a quien robo cuatro planchuelas de la vía del Ferrocarril Central en Salamanca.                     | Tomo 32-Nº 34-Pag. 504 |
| 446                  | 1897-5-2  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia al que colocó piedras en la vía del Ferrocarril Nacional en Salvatierra.                            | Tomo 32-Nº 35-Pag. 519 |
| 447                  | 1897-5-9  | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA A CONTRATO | Modificaciones al contrato del ferrocarril de Guanajuato a Dolores Hidalgo.                                   | Tomo 32-Nº 37-Pag. 549 |
| 448                  | 1897-5-13 | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA          | Sentencia a un niño que mueve palanca que provoca un descarrilamiento en Marfil.                              | Tomo 32-Nº 38-Pag. 566 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                   |           |  |                         |
|----------------------|------------|-------------------|-----------|--|-------------------------|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA       | ASUNTO    | DESCRIPCION  | UBICACION               |
| 449                  | 1897-5-16  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia por robo de tres pares de planchuelas del Ferrocarril Central en Salamanca.  | Tomo 32-Nº 39-Pag-583   |
| 450                  | 1897-5-23  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia por robo de dos pernos del Ferrocarril Central en Salamanca.   | Tomo 32-Nº 41-Pag. 617  |
| 451                  | 1897-5-27  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia a dos jóvenes por poner un clavo entre los rieles del Ferrocarril Central en Silao.                                      | Tomo 32-Nº 42-Pag. 629  |
| 452                  | 1897-6-3   | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia a quien colocó piedras sobre la vía del Ferrocarril Central en León  | Tomo 32-Nº 44-Pag. 663  |
| 453                  | 1897-6-20  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia por robo de un pedazo de riel que servía de señal en la estación del Ferrocarril Central en El Guaye, Cortazar.          | Tomo 32-Nº 49- Pag. 745 |
| 454                  | 1897-7-1   | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia por robo de trece clavos del Ferrocarril Central en Salamanca.   | Tomo 32-Nº 52-Pag. 723  |
| 455                  | 1897-7-18  | PERIÓDICO OFICIAL | SENTENCIA | Sentencia por pedrada al tren del Ferrocarril Central en León.   | Tomo 33-Nº 5-Pag. 76    |
| 456                  | 1898-3-6   | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO  | Contrato relativo a la construcción de un ferrocarril de Pozos a la Estación de La Petaca, pasando por San Luis de la Paz.         | Tomo 34-Nº 19-Pag. 226  |
| 457                  | 1899-4-20  | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO  | Contrato para un ferrocarril que ligue a Marfil con San Gregorio.  | Tomo 36-Nº 32-Pag. 398  |
| 458                  | 1900-8-9   | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO  | Contrato para la construcción de un ferrocarril que parta de la Estación de La Piedad en Guanajuato a Piedad Cabadas en Michoacán. | Tomo 39-Nº 12-Pag. 171  |
| 459                  | 1900-12-23 | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO  | Contrato para un tranvía de Santa Rosa y un ramal a Santa Ana unidos con la Capital de Guanajuato.                                 | Tomo 39-Nº 50-Pag. 705  |
| 460                  | 1901-5-9   | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO  | Contrato de construcción de un ferrocarril de San Francisco a Purísima del Rincón.   | Tomo 40-Nº 37-Pag. 461  |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                   |                    |   |                        |
|----------------------|-----------|-------------------|--------------------|---|------------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA       | ASUNTO             | DESCRIPCION   | UBICACION              |
| 461                  | 1902-5-1  | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO           | Contrato para alargar el plazo de terminación de la vía entre San Luis de la Paz y Pozos, y la construcción de la sección entre Guanajuato y la Estación del Rincón.                              | Tomo 42-Nº 35-Pag. 547 |
| 462                  | 1902-4-20 | PERIÓDICO OFICIAL | AUTORIZACIÓN       | Se Autoriza a Fernando Blumenkron para la construcción de un ferrocarril urbano que parta de la plaza de San Miguel Allende y termine en la Estación del mismo nombre del Ferrocarril Nacional.   | Tomo 42-Nº 32-Pag. 498 |
| 463                  | 1902-7-31 | PERIÓDICO OFICIAL | PROLONGACIÓN       | Se prolonga el ferrocarril de Marfil a San Gregorio hasta la ciudad de San Miguel Allende.  | Tomo 43-Nº 9-Pag. 129  |
| 464                  | 1903-1-15 | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO           | Contrato de ferrocarril que partiendo de Puruándiro, Michoacán, llegue a Irapuato, Guanajuato.  | Tomo 44-Nº 5-Pag. 57   |
| 465                  | 1904-2-4  | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO           | Contrato del ferrocarril de Marfil a San Gregorio, prolongándose hasta San Miguel de Allende.   | Tomo 46-Nº 10-Pag. 109 |
| 466                  | 1904-5-26 | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO           | Contrato del ferrocarril de la Hacienda de Jalpa con dos líneas, una a León y otra a Salamanca.   | Tomo 46-Nº 42-Pag. 578 |
| 467                  | 1904-8-28 | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA A CONTRATO | Reforma del contrato de Salamanca a Jaral.  | Tomo 47-Nº 17-Pag. 239 |
| 468                  | 1905-2-23 | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA A CONTRATO | Reforma al contrato del ferrocarril de Marfil a San Gregorio.   | Tomo 48-Nº 16-Pag. 233 |
| 469                  | 1906-7-15 | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO           | Contrato para un ferrocarril en el Estado de Guanajuato.<br>Nota: No está el periódico del número correspondiente.  | Tomo 51-Nº 5-Pag. 68   |
| 470                  | 1906-8-9  | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO           | Contrato del ferrocarril que parta de la Hacienda de San Cristóbal, en Acámbaro y pase por Jaral, Tres Marías, Santa Rosa, Santa Rita, otros terrenos, Ojo seco y llegue a la Villa de Jerécuaro. | Tomo 51-Nº 12-Pag. 173 |
| 471                  | 1907-2-10 | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO           | Contrato de un ferrocarril de Salvatierra, Guanajuato, a Yuririapándaro, en Michoacán.  | Tomo 52-Nº 12-Pag. 178 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |                   |                     |   |                         |
|----------------------|-----------|-------------------|---------------------|---|-------------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA       | ASUNTO              | DESCRIPCION   | UBICACION               |
| 472                  | 1907-2-14 | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA A CONTRATO  | Se reforma el contrato del ferrocarril de Guanajuato a Irapuato de fecha 23 de abril de 1905.                     | Tomo 52-Nº 13-Pag. 194  |
| 473                  | 1907-4-18 | PERIÓDICO OFICIAL | OBRAS               | Construcción del ferrocarril de Guanajuato a Querétaro.<br>Nota: No esta el periódico correspondiente al número.  | Tomo 52-Nº 31-Pag. 471  |
| 474                  | 1908-2-20 | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO            | Contrato en que se autoriza la supresión de los coches de segunda clase para pasajeros en el Ferrocarril Central. | Tomo 54-Nº 15-Pag. 174  |
| 475                  | 1908-2-16 | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO            | Contrato para suprimir los coches de segunda clase para pasajeros en el Ferrocarril Nacional.                     | Tomo 54-Nº 14-Pag. 161  |
| 476                  | 1908-4-2  | PERIÓDICO OFICIAL | CONTRATO            | Contrato para la construcción de un ferrocarril de Guanajuato a la Luz y Santa Rosa.                              | Tomo 54-Nº 27-Pag. 319  |
| 477                  | 1908-4-5  | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA A CONTRATO  | Reforma al contrato del ferrocarril del Mineral de la Luz a León, con ramal a Dolores Hidalgo.                    | Tomo 54-Nº 28-Pag. 338  |
| 478                  | 1908-4-30 | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA DE CONTRATO | Reforma al contrato del ferrocarril de Salvatierra a Yuririapúndaro.  | Tomo 54-Nº 35-Pag. 437  |
| 479                  | 1908-4-7  | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA A CONTRATO  | Reforma al contrato del ferrocarril de Querétaro a Acámbaro.  | Tomo 54-Nº 37-Pag. 465  |
| 480                  | 1908-5-17 | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA A CONTRATO  | Reforma al contrato del ferrocarril de Guanajuato a Irapuato.   | Tomo 54-Nº 40-Pag. 514  |
| 481                  | 1908-5-17 | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA A CONTRATO  | Reforma al contrato del ferrocarril del Mineral de la Luz a León y Guadalajara.                                   | Tomo 54-Nº 40-Pag. 515  |
| 482                  | 1908-6-11 | PERIÓDICO OFICIAL | INAUGURACIÓN        | Llega a la Estación de Tepetapa el primer tren de pasajeros del Ferrocarril Central.                              | Tomo 54-Nº 47-Pag. 616  |
| 483                  | 1909-2-14 | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA A CONTRATO  | Reforma al contrato del ferrocarril de la Hacienda de Jalpa a León y Salamanca.                                   | Tomo 56-Nº 13-Pag. 178  |
| 484                  | 1909-2-18 | PERIÓDICO OFICIAL | REFORMA A CONTRATO  | Reforma al contrato del ferrocarril de Salvatierra a Yuririapúndaro.  | Tomo 56-Nº 14- Pag. 193 |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |                           |                    |  |  |
|----------------------|------------|---------------------------|--------------------|--|--|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA               | ASUNTO             | DESCRIPCION  | UBICACION                                |
| 485                  | 1909-8-22  | PERIÓDICO OFICIAL         | REFORMA A CONTRATO | Reforma al contrato del ferrocarril de Querétaro a Acámbaro.                               | Tomo 57-Nº 16-Pag. 202                   |
| 486                  | 1909-8-29  | PERIÓDICO OFICIAL         | REFORMA A CONTRATO | Reforma del contrato del ferrocarril de Salvatierra a Yuririapúndaro.                      | Tomo 57-Nº 18. Pag. 234                  |
| 487                  | 1910-10-30 | PERIÓDICO OFICIAL         | REFORMA A CONTRATO | Reforma al Contrato del ferrocarril de la Estación de Tepetapa a Santa Rosa.               | Tomo 59-Nº 35. Pag. 505                  |
| 488                  | 1882-11-24 | EFEMÉRIDES GUANAJUATENSES | INAUGURACIÓN       | Inauguración del ferrocarril Central Mexicano en la ciudad de Guanajuato.                  | Tomo I-Pag.23-32<br>Crispín Espinosa     |
| 489                  | 1901-8-20  | EFEMÉRIDES GUANAJUATENSES | INAUGURACIÓN       | Inauguración del ferrocarril de la estación de Marfil al Mineral de San Rafael del Chorro. | Tomo II-Pag.8<br>Crispín Espinosa        |
| 490                  | 1907-6-14  | EFEMÉRIDES GUANAJUATENSES | DERRUMBE           | Derrumbe de parte del muro para el terraplén de la Estación de Tepetapa.                   | Tomo II-Pag.118<br>Crispín Espinosa      |
| 491                  | 1907-7-30  | EFEMÉRIDES GUANAJUATENSES | DESCARRILAMIENTO   | Descarrilamiento de Silao a Guanajuato.  | Tomo II-Pag.119<br>Crispín Espinosa      |
| 492                  | 1907-9-15  | EFEMÉRIDES GUANAJUATENSES | INAUGURACIÓN       | Inauguración de los trabajos del ferrocarril minero en el Pueblito de Rocha.               | Tomo II-Pag.126<br>Crispín Espinosa      |
| 493                  | 1908-8-6   | EFEMÉRIDES GUANAJUATENSES | ITINERARIO         | Cambio de hora de la última salida del tren.   | Tomo II-Pag.196<br>Crispín Espinosa      |
| 494                  | 1908-9-12  | EFEMÉRIDES GUANAJUATENSES | INAUGURACIÓN       | Inauguración oficial de la estación del Ferrocarril Central en Tepetapa.                   | Tomo II-Pag.198, 202<br>Crispín Espinosa |
| 495                  | 1908-6-10  | EFEMÉRIDES GUANAJUATENSES | INAUGURACIÓN       | Llega el primer tren a la Estación de Tepetapa.  | Tomo II-Pag.194<br>Crispín Espinosa      |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |            |  |            |  |   |
|----------------------|------------|--|------------|--|---|
| Nº                   | FECHA      | PROCEDENCIA  | ASUNTO     | DESCRIPCION  | UBICACION   |
| 496                  | 1907-1-14  | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | PERJUICIOS | Informe sobre perjuicios a ciudadanos por los barrenos del Ferrocarril Central en Tepetapa.  | Archivo Histórico de la Universidad de Guanajuato (AHUG)-Acta de cabildo, N° 3-F.10-10V |
| 497                  | 1907-9-23  | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | RAMAL      | Se da permiso para la construcción de un ramal de la calle de Benito Juárez a Tepetapa a la Compañía de tranvías.                            | AHUG-Acta de cabildo-N° 35-F.149V   |
| 498                  | 1907-9-30  | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | RAMAL      | Se aprueba el permiso para el ramal del tranvía a Tepetapa.  | AHUG-Acta de cabildo-N° 36-F.152V   |
| 499                  | 1907-10-28 | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | OBRAS      | Se pide vigilancia para efectuar correctamente los trabajos ejecutados en la calzada de Tepetapa para el Ferrocarril de Guanajuato a La Luz. | AHUG-Acta de cabildo, N° 40-F.169   |
| 500                  | 1907-11-11 | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | PERMISO    | Se da permiso para ocupar la calzada de Tepetapa.  | AHUG-Acta de cabildo-N° 42-F.176V-177   |
| 501                  | 1907-12-23 | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | OBRAS      | Las obras de ferrocarril Minero llegaron a donde el Central Mexicano esta construyendo la Estación   | AHUG-Acta de cabildo-N° 48-F.199  |
| 502                  | 1908-3-9   | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | CAÑO       | Se pide se restablezca el caño que se cayó por trabajos del Ferrocarril Central.   | AHUG-Acta de cabildo-N° 9-F.39  |

## CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |  |                     |  |   |  |
|----------------------|-----------|--|---------------------|--|---|--|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA  | ASUNTO              | DESCRIPCION  | UBICACION                                 |  |
| 503                  | 1908-3-16 | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | CAÑO                | Se ordena a la Compañía del Ferrocarril restablezca el caño de la vecindad de San Felipe en Tepetapa.  | AHUG-Acta de cabildo-Nº<br>10-F.41        |  |
| 504                  | 1908-7-6  | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | VENTA DE<br>TERRENO | Se pide informe a las Compañías del Ferrocarril Central y Minero si no necesitan utilizar un terreno de propiedad Municipal en Pueblito de Rocha, si no para venderlo a un particular. | AHUG-Acta de cabildo-Nº<br>25-F.101V      |  |
| 505                  | 1908-7-20 | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | TERRENO             | Ambas compañías investigarán si les es útil tal terreno y lo informarán al Gobierno.   | AHUG-Acta de cabildo-Nº<br>27-F.109       |  |
| 506                  | 1908-8-31 | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | TERRENOS            | Se informa que ya se presentó la relación de los terrenos que pide el Ferrocarril Central.   | AHUG-Acta de cabildo-Nº<br>32-F.134V      |  |
| 507                  | 1907-9-30 | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | CALZADA             | Ya se desalojó la parte norte de la calzada de Tepetapa para su uso por el tranvía.  | AHUG- Acta de cabildo-<br>Nº 36-F-153V    |  |
| 508                  | 1908      | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | QUEJA               | Queja por que los tranvías salen tarde hacia la Estación de Tepetapa, lo cual retarda al público.  | AHUG-Acta de cabildo-Nº<br>27-F.110V      |  |
| 509                  | 1906-7-28 | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | AUTORIZACIÓN        | Autorización al Ferrocarril Central para que establezca la estación en esta Capital, asimismo localizar el trazo de la vía.  | AHUG-Fondo: Comuni-<br>caciones y Turismo |  |
| 510                  | 1908-9-14 | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | INVITACIÓN          | Invitación a la inauguración de la estación de Tepetapa.   | AHUG-Fondo: Comuni-<br>caciones y turismo |  |

CATALOGO DE DOCUMENTOS PARA LA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN GUANAJUATO.

| FUENTES DOCUMENTALES |           |  |           |  |                                      |
|----------------------|-----------|--|-----------|--|--------------------------------------|
| Nº                   | FECHA     | PROCEDENCIA  | ASUNTO    | DESCRIPCION  | UBICACION                            |
| 511                  | 1892-6-27 | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | QUEJA     | Queja de las malas condiciones de la estación del Ferrocarril Central en Marfil                          | AHUG-Fondo: Comunicaciones y turismo |
| 512                  | 1892-4-23 | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | INFORME   | La empresa del Ferrocarril Central informa que está preparando los planos para la reforma a la estación. | AHUG-Fondo: Comunicaciones y turismo |
| 513                  | S/F       | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | ESTATUTOS | Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Celaya a León y Guanajuato                                   | AHUG-Fondo: Comunicaciones y turismo |
| 514                  | 1907-9-30 | HEMEROTECA<br>(COMPILACIÓN<br>SOBRE EL<br>FERROCARRIL) | INFORME   | Informe de que ya se desocupó el lado norte de la calle de Tepetapa para ser usada por el tranvía.       | AHUG-Fondo: Comunicaciones y turismo |

## DIRECTORIO

DIRECTOR DEL ARCHIVO GENERAL DEL GOBIERNO  
DEL ESTADO DE GUANAJUATO  
**LIC. ISAURO RIONDA ARREGUIN**

JEFA DEL DEPARTAMENTO DE ARCHIVOS  
**SUSANA RODRÍGUEZ BETANCOURT**

JEFE DEL DEPARTAMENTO  
DE ACERVOS DE APOYO Y DIFUSIÓN  
**JAIME CARRILLO CARRILLO**

CAPTURA:  
**YOLANDA MIRAMONTES TORRES**

Alhóndiga e Insurgencia N° 1  
C.P. 36000  
Guanajuato, Gto. México.  
Tel.: (01-4) 7-32-10-52  
Fax: (01-4) 7-32-02-28  
E-mail: [archivogeneral@guanajuato.gob.mx](mailto:archivogeneral@guanajuato.gob.mx)

ESTA EDICION SE IMPRIMIO EN LOS  
TALLERES GRAFICOS DEL GOBIERNO  
DEL ESTADO DE GUANAJUATO