



Cristal *bruñido*

FOTOGRAFÍA HISTÓRICA





ECONOMÍA Y VÍAS DE COMUNICACIÓN EN EL NORTE DE GUERRERO A FINALES DEL PORFIRIATO

Francisco Herrera Sipriano*

El impulso económico del Porfiriato no fue parejo en el país, unas regiones y enclaves se desarrollaron más que otras. A Guerrero le tocó ser de los menos favorecidos, debido a su orografía montañosa, lo cual dificultaba la construcción de una buena infraestructura de comunicación terrestre que hiciera costeable y atractiva la inversión de capitales; con excepción de la región norte, donde llegó el ferrocarril, y la faja costera (Costa Chica, Acapulco y Costa Grande), que tenía comunicación marítima. Para 1910, el estado “presentaba relativamente pocas señales del espectacular crecimiento económico que fue uno de los principales logros de Porfirio Díaz.”¹ Para los fines del presente trabajo consideramos como región norte a los distritos de Hidalgo y Alarcón, con cabecera en Iguala y Taxco, respectivamente; aunque la mayor parte del de Aldama, con centro en Teloloapan, también queda incluido en esta zona. Al de Hidalgo pertenecían los municipios de Iguala, Tepecoaquilco, Huitzucó y Cocula; al de Alarcón, los de Taxco y Tetipac. Región colindante con los estados de México, Morelos y Puebla.

De economía predominantemente agrícola y de autoconsumo, centrada en el maíz y el frijol, los cultivos comerciales eran pocos, de industrias pequeñas y medianas, y destinados mayoritariamente a los mercados locales y regionales; como el arroz, café, tabaco, algodón y copra en la faja costera; ajonjolí en la Tierra

* Museo Regional de Guerrero, INAH

¹ Ian Jacobs, *La Revolución mexicana en Guerrero. Una revuelta de rancheros*, México, ERA, 1990, pp. 53-54.

Caliente; y la producción de azúcar y aceite en parte de la región norte. Esta última comarca se vio favorecida por la introducción del ferrocarril a finales del siglo XIX, que llegó a Iguala y al poblado de Balsas, a orillas del río del mismo nombre, lo que propició cierto grado de modernización capitalista.

La base económica de los distritos de Hidalgo y Alarcón, similar para todo el estado, radicaba en el cultivo del maíz y el frijol. Con mejores tierras para la agricultura, el de Hidalgo producía mucho más que el de Alarcón, generando excedentes suficientes para abastecer parte de las necesidades de otras regiones, particularmente en periodos de escasez, como ocurrió en 1905, año de pérdida de cosechas y carestía, cuya producción significó 52% del cereal en la entidad. “De hecho Hidalgo era la principal región maicera de Guerrero y de 1893 a 1907 suministró el 25% del maíz en el estado”²

Otra diferencia la constituían los cultivos comerciales. También en este rubro el distrito de Hidalgo tenía mayor importancia que el de Alarcón. Los principales cultivos comerciales del primero eran el ajonjolí, el arroz y la caña de azúcar; del ajonjolí se extraía un aceite de muy buena calidad, de fácil colocación en los mercados de la ciudad de México; la producción de azúcar llegaba a cubrir hasta 70% de las necesidades estatales. El distrito de Alarcón, menos enfocado hacia el mercado y en condiciones más difíciles de comunicación, centraba su producción en el azúcar recia o morena y la panocha o panela y, en menor medida, en el café.³

Símbolo de la modernización y el desarrollo económico porfiriano fue la ampliación considerable de las redes ferroviarias en el país, principalmente hacia las zonas más rentables de la agricultura, la ganadería, la minería y la industria. Su introducción en Guerrero hasta el pueblo de Balsas, pasando sucesivamente por Buenavista de Cuéllar, Iguala y Cocula, significó un fuerte impulso para los distritos de Alarcón e Hidalgo, y para la región en su conjunto, con efectos hacia otras partes del estado. El gran puente de fierro que atraviesa el río Balsas fue traído de Nueva York e inaugurado por el presidente Porfirio Díaz el 25 de febrero de 1900. Dos años antes, en 1898, la vía férrea fue inaugurada en Cocula.

² *Ibidem*, pp. 57-58.

³ *Ibidem*, pp. 58-59.

De la ciudad de México a la terminal de Balsas cubría un trayecto de 292.2 kilómetros. El objetivo inicial era facilitar el transporte de minerales y el acarreo de maquinaria hacia los sectores mineros de Taxco, Huitzucu, Cerros del Limón, Media Luna y Guadalupe, y secundariamente a los de Tlacotepec y Campo Morado. La estación del ferrocarril más cercana a Taxco era El Naranjo, con una distancia de 26 kilómetros. Se trataba de impulsar principalmente la explotación minera en la región norte y la cuenca del río Balsas. No obstante, la ferrovía por sí sola fue insuficiente para dinamizar la minería. Dificultaba su desarrollo la falta de ramales y los precios fluctuantes del mercado, que no garantizaban siempre su rentabilidad. El proyecto original de conectar también a Chilpancingo y Acapulco no pudo realizarse, por lo difícil de la topografía, lo poco rentable y la lucha revolucionaria.⁴

Un resultado importante del ferrocarril en Guerrero, no planeado, fue la sustitución de Tepecoacuilco por Iguala como centro comercial de primera importancia en la región norte. La modernización porfiriana acabó con la secular hegemonía comercial de Tepecoacuilco en la comarca. Ésta se desplazó hacia Iguala, junto con el ferrocarril, medio de transporte masivo y barato, ideal para movilizar cantidades grandes de productos y personas. Los negocios y casas comerciales más importantes trasladaron su sede a Iguala. También se dio un movimiento considerable de inmigrantes de Huitzucu, Taxco, Teloloapan y otros lugares hacia este nuevo polo de desarrollo. El historiador Ian Jacobs plantea la hipótesis de que posiblemente no haya sido accidental que Tepecoacuilco fuese centro de agitación maderista al final de 1910, debido en parte al deterioro de su importancia como enclave comercial, lo que trajo para sus habitantes perjuicio económico.⁵

Para 1911 había proyectos importantes de ampliación ferroviaria para la comarca y otras partes de la entidad. Por lo pronto ya se tenían aprobados los planos para la construcción y explotación de un ramal de la estación Naranjo a la ciudad de Taxco, pasando por las haciendas de San Sebastián y Santa Rosa, concesionado por 99 años al estadounidense Francisco E. Olendorf desde octubre del año anterior. También se trabajaba activamente para conseguir la subvención de la línea del Ferrocarril Central en su

⁴ Jaime Salazar Adame, "De forasteros y minería en el estado de Guerrero. Siglo XIX y XX", en *Diario de Campo*, Suplemento 49, julio-agosto de 2008, pp. 47-48 y 86.

⁵ *Ibidem*, pp. 60-61.

prolongación por la cuenca del río Balsas hasta Acapulco, pasando por la Tierra Caliente, la frontera con Michoacán y la Costa Grande. Igualmente se promovía “la construcción de un ramal de Iguala a Huitzucó, empresas que redundarán en bien del fomento de las riquezas del estado”, según palabras del gobernador Francisco Figueroa.⁶ Por el lado de Acapulco ya habían iniciado los trabajos de construcción de la vía férrea hacia la Costa Grande. En los límites con Michoacán se conectarían las vías de ambos estados, facilitando el movimiento comercial y de personas. De esta manera se haría realidad el proyecto mayor de unir a los puertos de Veracruz y Acapulco.

Proyectos truncados por la Revolución. Su realización habría inyectado cierto dinamismo a la economía de las regiones de Tierra Caliente, Costa Grande y el Puerto de Acapulco, comunicando por ferrocarril al comercio del Pacífico y parte de Michoacán con la capital del país. Regiones abundantes en recursos naturales, minerales y agrícolas. La riqueza minera de Taxco y Huitzucó se verían muy favorecidas, facilitando su transporte a un costo más barato que el tradicional con base en carretas y animales de carga. Dados los antecedentes y contexto de la política económica porfirista, el progreso obtenido difícilmente se traduciría en beneficios significativos para la mayoría de la población.

La explotación minera del mercurio en Huitzucó fue otro caso de “modernización esporádica” que experimentó el norte de Guerrero durante el gobierno porfirista, con repercusiones más políticas que económicas, porque ahí surgió uno de los núcleos de oposición más fuerte e importante del maderismo en el estado. Las minas fueron descubiertas en 1870, iniciando su explotación en 1874 la compañía Urriza, Thébénét y Arnais, cuya primera mina fue Nananche. Con dificultades financieras, dicha compañía vendió sus activos en 1885 al ingeniero Luis Saulny y a Manuel Romero Rubio, este último suegro del presidente Porfirio Díaz y cabeza del grupo que con el tiempo se le conocería como los *científicos*. Los altos precios del mercurio en el mercado mundial hacían rentable su explotación, aunque no siempre. El mercurio se utilizaba para beneficiar la plata. Para Huitzucó significó un auge moderado, por las fuentes de empleo y derrama económica generada, a

⁶ Arturo Figueroa Uriza, *Ciudadanos en armas*, México, B. Costa-Amic Editor, 1960, vol. I, p. 309.

costa de una explotación inhumana de la fuerza de trabajo.⁷ Las minas fueron heredadas por Carmen Romero, hija de Manuel y esposa del general Díaz. Políticamente representó un control férreo de los poderes locales por parte del gobierno, pues se trataba de cuidar los intereses de la familia del presidente Díaz, quien personalmente visitó en varias ocasiones las minas y el poblado; poder que le disputaban, con mucho valor cívico, algunos rancheiros y profesionistas de formación liberal y democrática, encabezados por los Figueroa y otros ciudadanos de clase media. Célebres por su despotismo en la región, particularmente en Huitzucó, fueron los administradores del mineral Antonio Mercenario y Antonio Moronatti. Fieles defensores de los intereses del presidente y del régimen fueron premiados con la gubernatura el primero, y la jefatura política del distrito de Hidalgo el segundo. Sus nombres se convirtieron en sinónimo de explotación y uso arbitrario del poder.⁸

Sobre la minería en el distrito de Alarcón, principal actividad económica basada en la explotación de la plata, particularmente en el municipio de Taxco, ésta se hallaba sujeta a los precios fluctuantes del mercado mundial y a la carencia de medios de comunicación y transporte eficaces y baratos en la jurisdicción distrital. La bonanza de mediados del siglo XVIII, que hizo famoso a José de la Borda y la construcción de la iglesia de Santa Prisca, ya no se había vuelto a repetir. Para finales del siglo XIX y principios del XX, la importancia de la industria minera de Taxco había disminuido considerablemente.⁹

La región norte recibió otro impulso económico importante al conectarse por carretera de terracería la ciudad de Iguala con Chilpancingo, la capital del estado, en el ocaso del régimen porfirista, lo que propició un incremento en el movimiento de población y mercancías. Esto significó cierta activación del mercado interno al comunicar más eficazmente dos regiones de la entidad, y a éstas con la ciudad de México.

El trayecto carretero fue construido entre 1906 y 1910. De hecho, esta vía de comunicación constituyó el proyecto de construcción más importante de la administración del gobernador Damián Flores. Fue inaugurada el 1 de mayo de 1910, según consta en el

⁷ Ian Jacobs, *op. cit.*, pp. 61-62.

⁸ Vicente Fuentes Díaz, *Historia de la Revolución en el estado de Guerrero* (2da. ed. ampliada hasta 1920), México, INEHRM, 1983, p. 69.

⁹ Ian Jacobs, *op. cit.*, pp. 62-63.

Periódico Oficial del Gobierno del Estado de la época. El tramo Chilpancingo-Acapulco, aunque iniciado, no pudo continuarse debido a la Revolución.

A la inauguración asistieron Porfirio Díaz y Ramón Corral, presidente y vicepresidente. La fiesta fue en grande, acorde con la importancia de los visitantes. Dos semanas antes, el 8 de abril, el Congreso del estado autorizó al gobernador la cantidad de 30 mil pesos para los gastos de recepción de la próxima visita del presidente a la capital del estado.

La bienvenida al presidente la dieron el gobernador en la estación del ferrocarril de Santa Fe y el licenciado Antonio Lavín en Iguala, presidente municipal. Hubo halagos mutuos; Porfirio Díaz terminó diciendo: “llego contento y feliz a esta tierra de hombres valientes y laboriosos, justamente premiados con los dones de su rica naturaleza. Mi saludo es sincero, es del amigo agradecido.”¹⁰

Para evitar sorpresas por parte de los simpatizantes de la candidatura de Francisco I. Madero a la presidencia de la República, cuya actividad iba en ascenso, el gobernador ordenó una fuerte vigilancia y la aprehensión de todos los sospechosos políticos. La intención era hacer lo más agradable posible la visita del presidente al estado.¹¹

En Chilpancingo, el recibimiento estuvo a cargo del presidente municipal doctor Manuel Olea, quien después de un extenso panegírico al anciano dictador planteó: “no encontrareis en esta escondida capital el esplendor y magnificencia que muestran otras ciudades de la República. El progreso general nos ha dejado un poco rezagados: más pronto, el camino que hoy se inaugura es testimonio de ello, entraremos plenamente en el carril de la civilización.”¹² Más tarde, a medio día, durante el banquete ofrecido al presidente, el gobernador Damián Flores diría:

[...] este estado, señor, que no ha economizado la sangre de sus hijos cuando se ha tratado de defender los sagrados intereses de la patria, penoso es decirlo, ha permanecido en un relativo atraso, siendo así que por sus antecedentes históricos y por los grandes elementos con que ha sido dotado por la naturaleza, debiera de ser uno de

¹⁰ *Periódico Oficial*, 18 de mayo de 1910.

¹¹ Moisés Ochoa Campos, *Breve historia del Estado de Guerrero*, México, Porrúa, 1968, pp. 261-262.

¹² *Periódico Oficial*, 21 de mayo de 1910.

los primeros de la floreciente República Mexicana [...], pero este modo de ser que ha tocado en suerte al Estado de Guerrero, seguramente se debe a que no es conocido de los hombres de empresa por la falta de buenas vías de comunicación, y a esto se debe, también, que se hayan exagerado injustamente sus defectos, retardando así el desarrollo de los múltiples elementos naturales con que se cuenta para progresar.¹³

En respuesta y para concluir el brindis, Porfirio Díaz invitó “a brindar conmigo, haciendo votos por que en un día, no muy lejano, veamos concluida y en pleno funcionamiento la última de estas obras preparatorias del porvenir que, facilitando todas las industrias practicables en este rico suelo, han de premiar el trabajo de sus laboriosos moradores con toda la prosperidad que por tantos títulos merecen.”¹⁴

El tema obligado fue el de las vías de comunicación; tanto el gobernador como el presidente en Chilpancingo hicieron énfasis en el rezago del estado en este aspecto, lo que constituía una de las causas principales por las que Guerrero no entraba aún al “carril de la civilización” y se hallaba en una situación de atraso general.

El costo global de la carretera Iguala-Chilpancingo fue de \$868 000.00 y una distancia de 116.8 km, a razón de \$7 418.00 por km.¹⁵

En el mantenimiento y la continuación de la carretera Chilpancingo-Acapulco, el gobierno pudo hacer uso de la fuerza de trabajo de los presos, respaldado en el Decreto núm. 47 del 20 de mayo de 1910, que lo facultaba para sacarlos de las prisiones y ponerlos a trabajar en obras de utilidad pública, argumentando que así lo pedían los afectados, que era un modo de rehabilitación moral y para “compensar de alguna manera los fuertes gastos del Erario en la conservación de las prisiones.”¹⁶ Dicho decreto estipulaba en el artículo 4° que el producto del trabajo de los reos pertenecía al erario, recibiendo de éste una remuneración equitativa, “la cual se destinará por mitad para pagar la responsabilidad civil del reo y

¹³ *Idem.*

¹⁴ *Idem.*

¹⁵ *Periódico Oficial*, 3 de septiembre de 1910.

¹⁶ *Idem.*

para formarle un fondo de reserva que se le entregará al salir de la prisión.”¹⁷

Pudieron ser buenos los motivos, pero esta medida degeneró en abuso y se convirtió en un punto más de inconformidad contra el gobierno. En los hechos, el decreto sólo sirvió para justificar legalmente el uso, abuso y explotación de mano de obra prácticamente gratuita. Los testimonios y opiniones de cómo se torció la aplicación de esta ley son abundantes: “A Huitzuco llegó la prevención del Gobierno del Estado para remitir mensualmente a quienes hubieran quebrantado la ley en delitos menores del orden común, a efecto de emplearlos en el citado camino como parte del castigo por imponer [...] Atenango del Río, del Distrito de Álvarez, también lo fue, pero ahí será patente [...] que su alcalde, señor Wenceslao Ramírez, siempre tuvo apretujada la cárcel con fútiles infractores ocasionales a los reglamentos de policía, o por delitos imaginables, para más tarde enviarlos a satisfacer el empeño del Ejecutivo del Estado”;¹⁸ el historiador Ochoa Campos afirma que “con el sudor y la explotación inhumana del pueblo, se construyó la carretera Iguala-Chilpancingo-Acapulco. Como el empleo de delincuentes y aún de los presos políticos, en la construcción de obras públicas rendía grandes ganancias, se giraron instrucciones a los Jefes Políticos, a fin de que los presidiarios de sus demarcaciones fuesen remitidos en cuerdas a Chilpancingo”;¹⁹ en el mismo sentido, Fuentes Díaz menciona que “Hay quien recuerda aún la escena deprimente de las ‘cuerdas’ de reos que llegaban a Chilpancingo de todos los municipios, como remesas de bestias, para ser enviados a la tortura del camino.”²⁰

El mantenimiento de la recién estrenada carretera resultaba muy costoso, sobre todo en época de lluvias cuando sufría daños mayores; las peticiones del gobierno estatal al federal para la reparación de la vía menudearon a un año y medio de su construcción, bajo la gubernatura del profesor Francisco Figueroa Mata; o mejor aún, la propuesta del Ejecutivo local de “transformar dicha carretera en vía férrea, como son los ardientes deseos de varios negociantes que trabajan activamente para realizar este viejo pro-

¹⁷ *Periódico Oficial*, 25 de mayo de 1910.

¹⁸ Arturo Figueroa Uriza, *op. cit.*, p. 36.

¹⁹ Moisés Ochoa Campos, *op. cit.*, p. 258.

²⁰ Vicente Fuentes Díaz, *op. cit.*, p. 47.

yecto para explotar las riquezas de la Sierra Madre.”²¹ La propuesta no prosperó.

En conclusión, el ostentoso desarrollo económico porfiriano tuvo poca relevancia en Guerrero, caracterizándose por ser “esporádico” y restringido a ciertos lugares, como la región norte que recibió un fuerte impulso con la introducción del ferrocarril, propiciando que la ciudad de Iguala se convirtiera en el polo comercial más importante de la región, desplazando al tradicional Tepecoacuilco. La explotación del mercurio en Huitzucu trajo alguna bonanza económica al municipio, pero acompañada de una explotación desmesurada de los trabajadores y un férreo control político.

La inauguración de la carretera Iguala-Chilpancingo en 1910 dio otro impulso al progreso de la región norte y al estado. La importancia de este acto, por la trascendencia e impacto económico de la vía de comunicación, quedó de manifiesto con la presencia del presidente Porfirio Díaz. No obstante, su construcción se vio ensombrecida por el uso discrecional de mano de obra proveniente de las prisiones, prácticamente gratuita y obligada a trabajar, al amparo de una ley que no se aplicó debidamente. La utilización arbitraria de presos en la construcción y mantenimiento de la carretera se convirtió en un motivo fuerte de inconformidad contra el régimen porfirista, que aunado a otros propiciaron que la mayoría de la población simpatizara y apoyara la lucha cívica y armada maderista.

Las fotografías

Cabecera de distrito, Iguala (fotos 1 y 2), desplazó a Tepecoacuilco como centro comercial en la región Norte a finales del Porfiriato; la Hacienda de Atlixac (foto 3) fue la más productiva de la comarca en el cultivo de la caña y producción de azúcar.

También cabecera de distrito, Taxco (fotos 4, 5 y 6), su actividad económica principal era la minería de plata, aunque sin alcanzar el apogeo del empresario minero José de la Borda a mediados del siglo XVIII.

²¹ Arturo Figueroa Uriza, *op. cit.*, p. 309.

La introducción del ferrocarril al norte de la entidad en las postrimerías del siglo XIX, especialmente la estación de Iguala (fotos 7, 8 y 9), activó el comercio regional con la ciudad de México.

El ferrocarril llegó hasta el pueblo de Balsas, al otro lado del río del mismo nombre; para cruzarlo fue necesario traer de Nueva York e instalar un gran puente de fierro (fotos 10 y 11), inaugurado en 1900.

El proyecto de extensión del ferrocarril en el estado era llevarlo hasta Acapulco, siguiendo la ribera del río Balsas (foto 12) rumbo a la Tierra Caliente, bordear los límites con Michoacán y atravesar toda la Costa Grande; para 1911 ya habían iniciado los trabajos por el lado de Acapulco con un puente en construcción (foto 13).

La inauguración de la carretera Iguala-Chilpancingo, en 1910, dio otro impulso a Guerrero, en especial a las regiones centro y norte, porque agilizó el movimiento de productos y de personas (fotos 14 y 15).

Un inconveniente de la carretera era el paso de los autos en el río Balsas, porque no había puente; tenían que hacerlo subiéndolos en embarcaciones jaladas por trabajadores (fotos 16 y 17); en una de ellas fue trasladado el presidente Porfirio Díaz, arriba de su auto, cuando acudió a la inauguración de tan importante vía de comunicación (foto 18).

El 1 de mayo de 1910 el presidente Díaz inauguró la carretera en Chilpancingo (foto 19) siendo gobernador el profesor Damián Flores (foto 20), en cuya administración se construyó la vía.



1. Iguala, iglesia central, 1907, Fototeca INAH, núm. inv. 122067.



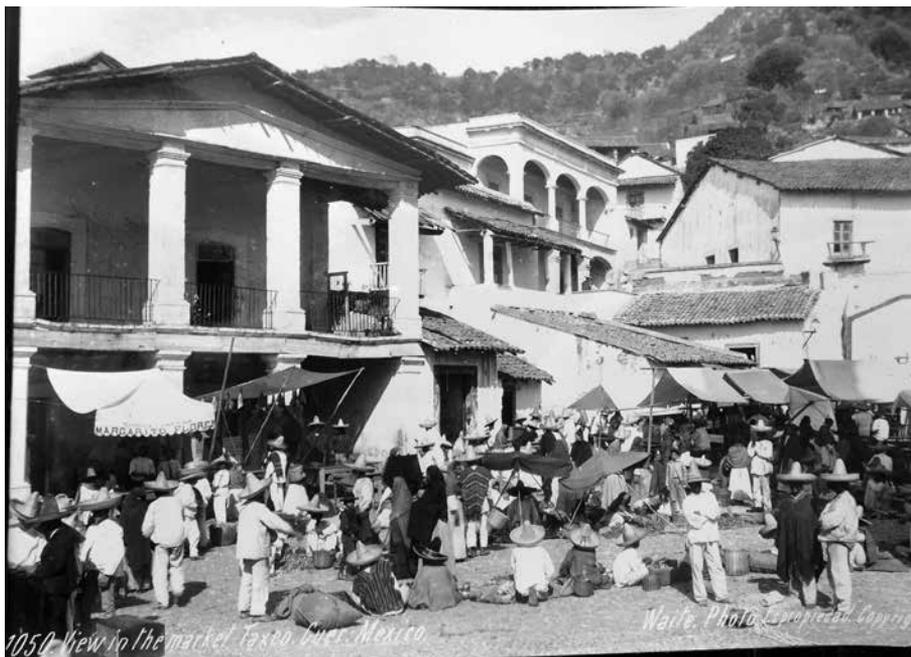
2. Frutas en el mercado, 1900, Archivo General de la Nación-Publicación Artística Literaria (AGN-PAL), Waite, C.B/4579.



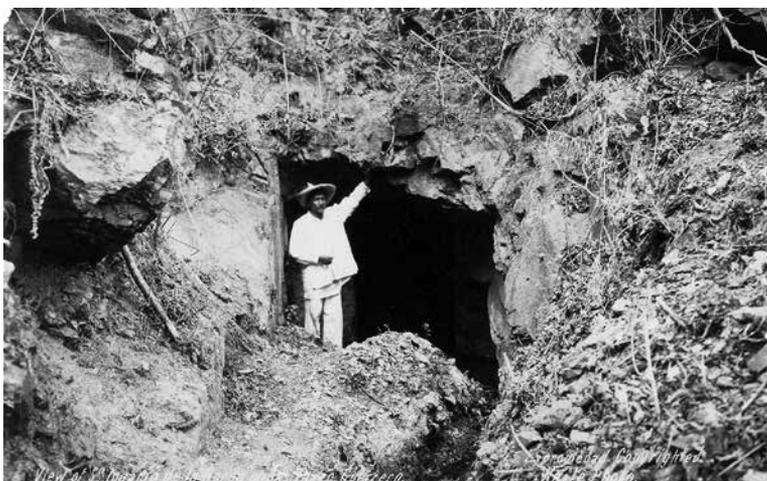
3. Hacienda Cañera en Atlix, 1905, AGN-PAL, Waite, C.B/4280.



4. Taxco, al fondo la iglesia de Santa Prisca, ca. 1908, Fototeca INAH, núm. inv. 450267.



5. Vista en un mercado de Taxco, AGN-PAL, Waite, C.B/4575.



6. Entrada a una mina de San Ignacio de la Borda, Taxco, 1910, Fototeca INAH, núm. inv. 457456.



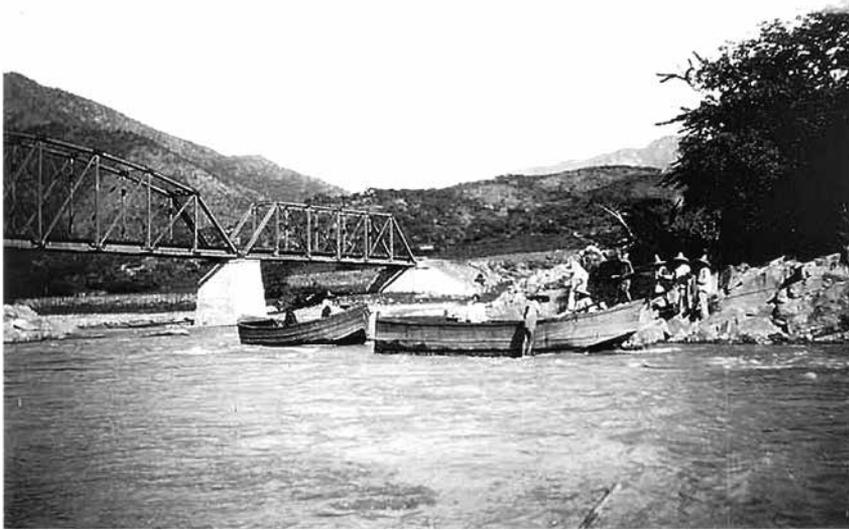
7. Iguala, estación del ferrocarril, 1922, autor desconocido.



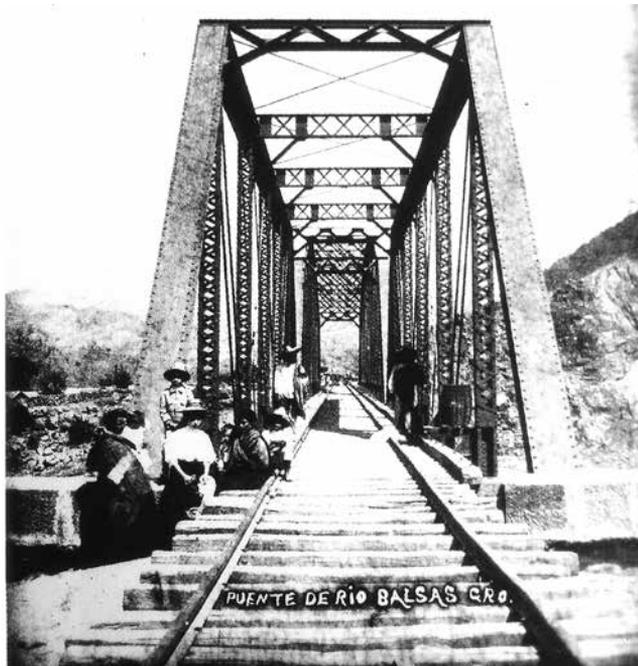
8. Estación del Ferrocarril Central en Iguala, ca. 1925, Postal de México Fotográfico.



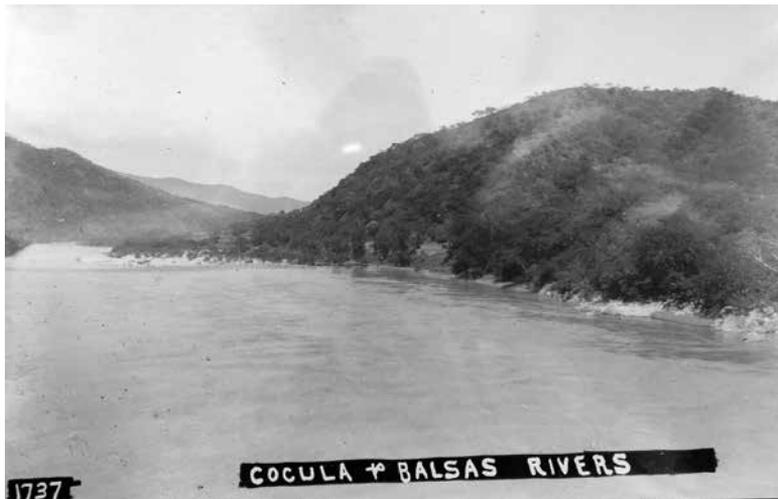
9. Gran viaducto en el Cañón de la Mano, cerca de Iguala, ca. 1907, Fototeca INAH, núm. inv. 122062.



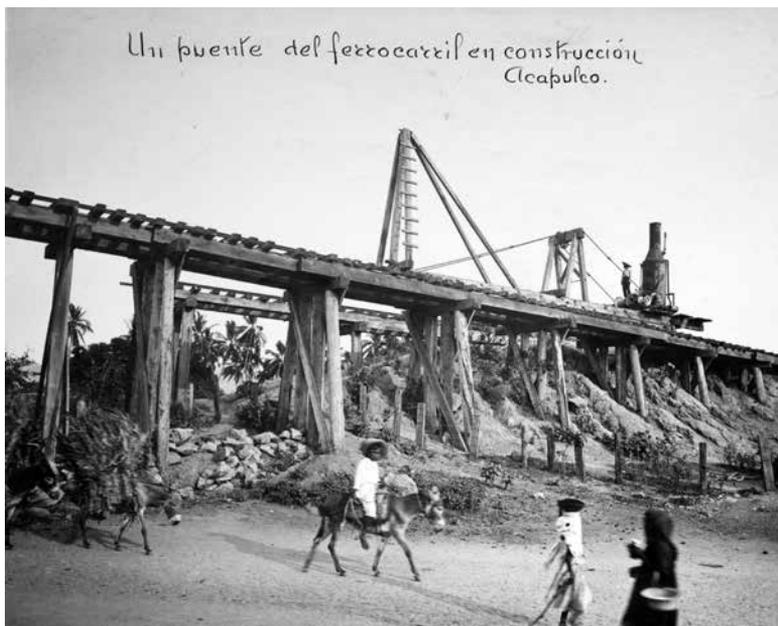
10. Río Balsas y puente férreo, ca. 1900, William Niven.



11. Puente del río Balsas, ca. 1920, Sara Castrejón
(reprografía Samuel Villela).



12. La continuación del ferrocarril seguiría la ribera del río Balsas hacia la Tierra Caliente, 1908, AGN-PAL, Waite, C.B/5861.



13. Puente en construcción, salida de Acapulco rumbo a la Costa Grande, 1916, Álbum Silvestre G. Mariscal, Museo Casa de Carranza.



14. Carretera Iguala-Chilpancingo, paraje de Plan de Liebre, ca. 1922, autor desconocido.



15. Carretera Iguala-Chilpancingo, Cañada del Zopilote, ca. 1923, autor desconocido.



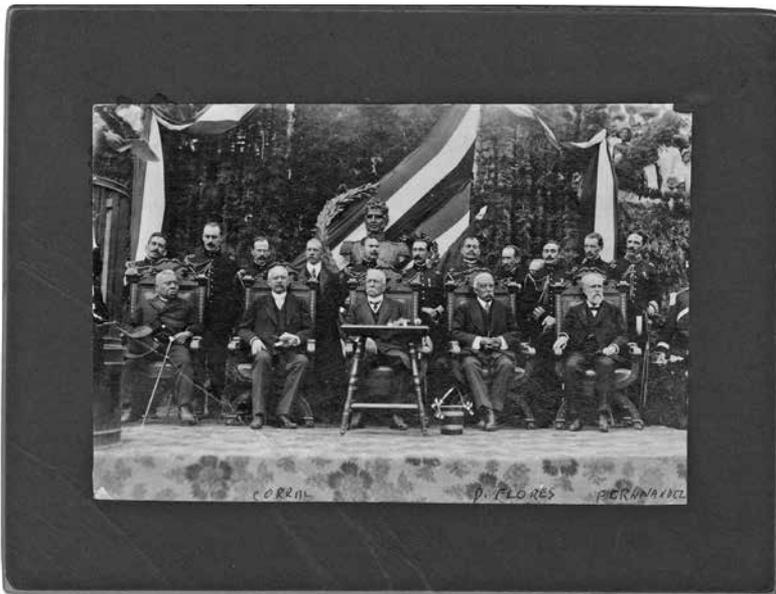
16. Subiendo un auto a una embarcación para pasar el río Balsas, 1910, Fototeca INAH, núm. inv. 34461.



17. Pasando el río Balsas para seguir el camino rumbo a Chilpancingo, 1910, Fototeca INAH, núm. inv. 34493.



18. El presidente Porfirio Díaz pasando el río Balsas rumbo a Chilpancingo, 1910, Fototeca INAH, núm. inv. 36020.



19. El presidente Porfirio Díaz en Chilpancingo, acudió a inaugurar la carretera, 1910, Fototeca INAH, núm. inv. 464884.



20. Damián Flores, gobernador de Guerrero en 1910, Fototeca INAH, núm. inv. 34451.

