

NUEVA APORTACION A LA HISTORIOGRAFIA GUERRERENSE

Eduardo Miranda Arrieta. *Economía y Comunicaciones en el Estado de Guerrero 1877-1910*, Morelia, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana, 1994.

La región geográfica que comprende el estado de Guerrero es guardián de importantes recursos minerales, agrícolas, forestales, ganaderos, turísticos y culturales, que por mucho tiempo permanecieron intocables y protegidos celosamente por el difícil acceso geográfico.

El historiador Eduardo Miranda Arrieta presenta, en su interesante estudio, los orígenes y el desarrollo de la búsqueda de los medios de acceso a esos recursos, como son las vías modernas de comunicación. Principal atención ocupan los esfuerzos por integrar la región a la economía nacional y a los mercados internacionales a través del ferrocarril.

En los proyectos del liberalismo económico decimonónico y con mayores logros durante el porfiriato, el desarrollo de vías de comunicación y transporte fueron vistas como la condición *sine qua non* para el desarrollo económico regional y nacional, y en esa perspectiva se dieron los mayores aportes con la construcción del ferrocarril.

El autor, Eduardo Miranda, después de exponer una fundamentada visión de las condiciones de producción y comercio del estado, durante el siglo XIX, pasa a describir los diversos proyectos que fueron de atención por gobiernos e inversionistas para construir la vía de ferrocarril México-Acapulco, desde tiempos de prerreforma hasta prerrevolución.

Ahí podemos ver que la apertura de vías de ferrocarril en Guerrero, estuvieron disputadas tanto por los políticos en turno y de diversos niveles de gobierno, como por los grupos empresariales de inversión que manejaban el negocio. Estos dos tipos de agentes, políticos y económicos, fueron quienes no dejaron llegar el ferrocarril a Acapulco. Los primeros, con influencias nacionales y regionales, desde el estado de Oaxaca hasta Nayarit, aspiraban y pugnaron porque el ferrocarril transoceánico que partiría de Veracruz, pasando por la ciudad de México hasta llegar a algún puerto del Océano Pacífico, pasara por su estado y región, cuestión difícil de consensuar. Y los segundos, sus prioridades de rutas y destinos eran diferentes a las de los políticos; además de su interés por lograr las concesiones de las construcciones, eran la apropiación de las tierras, la explotación de los recursos económicos y el mejor acceso a los mercados norteamericanos.

En esa pugna de intereses durante 1855 a 1890, el ferrocarril México-Acapulco fue concesionado 12 veces su construcción, para que finalmente solamente llegó hasta el Balsas. Ahí quedó la vía férrea mirando la imponente Sierra Madre del Sur, la cual nunca pudo salvar, se quedó en la discusión por donde cruzarla, si cortando y barrenando cerros o rodeando por la cuenca del río Balsas y después por el litoral del Pacífico.

El poco territorio guerrerense que cubrió la vía de ferrocarril, mostró en poco tiempo las ventajas que ella significaba para el desarrollo productivo. La región norte y en parte Tierra Caliente, recibieron la influencia de la vía de transporte, en la dinamización de su producción agrícola, ganadera y minera, incorporándose a los mercados nacionales e internacionales.

La Revolución Mexicana fue otro de los fenómenos que contribuyó a la postergación de dicho proyecto, por los aconteci-

mientos sociales la construcción del ferrocarril se colocó en segundo término. Y después, cuando quiso ser retomado, el carro había ganado espacio y adeptos en el gobierno, quienes impulsaron la construcción de carreteras y el ferrocarril fue quedando marginado y finalmente aniquilado por la poderosa industria automotriz y la influencia de políticos y poderosos transportistas y camioneros.

Finalmente la terminal del ferrocarril y su majestuoso puente sobre el río Balsas, quedaron sepultados por las aguas de la presa hidroeléctrica de El Caracol, como muestra simbólica de un tren que nunca llegó ver Acapulco.

La obra de Eduardo Miranda, viene a cubrir un importante espacio en los estudios históricos regionales y se constituye en una fuente historiográfica básica para la historia de Guerrero y de México.

Tomás Bustamante Alvarez