

Historia de una acentuada desarticulación territorial: el estado de Guerrero

Recibido: 4 de marzo de 2008. Aceptado en versión final: 24 de junio de 2008.

Gustavo G. Garza Merodio*

Resumen. La desarticulación territorial y el débil sistema urbano del estado de Guerrero tienen una profunda raíz histórica, tanto por su inexistencia como entidad virreinal y carencia de un núcleo económico y político trascendente durante un tiempo prolongado, como por el papel asignado al 'sur' mexicano dentro del mercado nacional e internacional desde fines del siglo XIX. Asimismo, en la actual estructuración de este territorio han sido preponderantes los

actores políticos y económicos; locales, regionales, nacionales y multinacionales, quienes han definido las formas en que ha tenido lugar la introducción de las diversas innovaciones en comunicaciones y transporte.

Palabras clave: Articulación territorial, innovación tecnológica, sistema urbano-regional, estado de Guerrero.

Guerrero State: the story of a long term unarticulated territory

Abstract. An unarticulated territory and a weak urban system have in the case of Guerrero State a deep historical root: since it was not one of the colonial intendencias and has lacked a long standing political and economical nucleus. Also, must be taken into account the role assigned to Southern Mexico, after the late 19th century, within international and national markets; since then, the accomplished territorial structure has been mostly modeled by

economical and political individuals, acting in different scales and defining the way communications and transports were introduced in the state.

Key words: Territorial articulation, technological innovation, urban-regional system, Guerrero state.

* Departamento de Geografía Social, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, Circuito Exterior, Cd. Universitaria, 04510, Coyoacán, México, D. F. E-mail: gustavog@igg.unam.mx

*... a las comunidades que resultarían afectadas
si se llevase a cabo el proyecto hidroeléctrico
La Parota...*

INTRODUCCIÓN

La evolución del territorio en el estado de Guerrero se ha caracterizado por una marcada desarticulación; dislocación en la que han intervenido históricamente tanto aspectos biofísicos, como socioeconómicos, políticos y culturales, primando constantemente su secular marginación con respecto a los mercados nacional y mundial. En la introducción de los textos coordinados por Beatriz Canabal *et al.* (2002:viii-ix) se reconoce que la desarticulación territorial de esta entidad deriva, en buena medida, de la seria desventaja que implica el no haber conformado una unidad política novohispana, a lo que se propone agregar, a su vez, la carencia de una ciudad primordial, que bajo el esquema colonial de organización del territorio hubiese dictado ciertas pautas de interacción entre las regiones surianas. En el caso de los otros dos estados que conforman la región Pacífico-Sur (Bassols, 1979), Oaxaca y Chiapas, la antigua Antequera y la otrora Ciudad Real, respectivamente, cumplieron ese papel de nodalidad desde amplios valles centrales (para mayor desventaja de Guerrero, éste cuenta con valles centrales mucho más estrechos). Dichos centros urbanos construyeron esquemas urbano-regionales, desde mediados del siglo XVI, mientras que el 'sur' quedó sujeto a las ciudades de México, Puebla y *Valladolid*, tanto en lo político, como en lo económico. Tepecoacuilco, Iguala, Tepatlaoapan y Acapulco han sido en distintos períodos los centros económicos de esta parte del país desde el siglo XVI, pero Acapulco apenas acaba de pasar, en la década de los noventa, la misma cantidad de años que Iguala duró como ciudad primordial del estado y su primacía anterior, durante la época colonial, no trascendía más allá de su *hinterland* y de la ruta al México central.¹

Se es de la idea que en la propuesta de que el estado de Guerrero sea la entidad federativa mayormente desarticulada, en el conjunto del territorio mexicano, pese más a la carencia de un centro nodal en una duración más o menos prolongada, que el no haber conformado una entidad virreinal. Un sistema urbano muy débil y un atrasado aparato económico son consecuencia, en parte, de la cambiante jerarquización del territorio; dinámica en la que las innovaciones tecnológicas en transporte y telecomunicaciones, desde fines del siglo XIX, han inducido a alteraciones sustanciales en la organización territorial en forma muy súbita: la introducción del ferrocarril, a partir de 1898, convirtió al nor-noroeste del estado en una dinámica zona agro-exportadora y a Iguala en su ciudad más poblada entre las décadas de 1900 y 1940. Después, las carreteras iniciaron una nueva consolidación del antiguo eje del centro del país a Acapulco (en decadencia casi total, desde la cancelación de la ruta de Manila en 1815) y eventualmente configuraron nuevos patrones de asentamiento en las diversas regiones del estado, que comenzaron a gravitar y depender de Acapulco y el eje al México central como nunca en su historia. Así, La Montaña, la Tierra Caliente y las costas Chica y Grande se han transformado en mayor o menor medida de acuerdo con su tradición urbano-regional y grados de desarrollo, siendo las menos consolidadas y más volátiles en términos urbanos y territoriales La Montaña y la Costa Chica.

La literatura concerniente a la implantación de nuevas formas de comunicación y transporte en el contexto latinoamericano es desafortunadamente escasa; el cómo los ferrocarriles, los telégrafos, los teléfonos y las primeras carreteras construyeron nuevas formas de entender y construir el espacio y cómo cada ciudad, municipio o región se fue

tema urbano regional y aunque, posiblemente parte de sus bastimentos proviniesen de la Tierra Caliente guerrerense, son innegables sus vínculos coloniales y decimonónicos con el sur de los estados de México y Morelos. Los traslados a las estaciones ferroviarias de Buenavista e Iguala, vincularon más con el norte del estado a los taxqueños de fines del siglo XIX. Asimismo, cabe mencionar, como bien acotó Alexander von Humboldt (1986:318), que el camino de los artículos más pesados era precisamente el que eventualmente seguiría el ferrocarril entre Iguala y Amacuzac, vía Buenavista.

¹ Taxco, posiblemente surja en la mente del lector como un importante centro económico del actual Guerrero, sin embargo, las características de su actividad económica en poco trascendieron en lo tocante a la generación de un sis-

diferenciando y tomando su lugar en la jerarquía del sistema mundo contemporáneo (Wallerstein, 1999), en mucho a causa de las propias formas en que las redes fueron organizadas, ya por actores públicos, ya por actores privados, está en mucho por escribirse. Un trabajo que merece atención en este ámbito, es la tesis doctoral de Vanda Ueda (2002), quien para Río Grande do Sul destacó el papel jugado por las idiosincrasias de los diferentes agentes sociales y económicos que hicieron posible la introducción de las innovaciones tecnológicas: por un lado, el Estado en sus diversos ámbitos (estatal, regional y local), como impulsor de iniciativas y regulador de intereses públicos y privados, y por el otro, las empresas privadas, dirigidas y representadas por los agentes locales, nacionales o internacionales (Muro, 2003). Así, la jerarquía territorial en diversas escalas se advierte ante la definición de entornos que sean, más o menos propensos, a la introducción de invenciones que faciliten una articulación del territorio más dinámica.

La estructura y jerarquía territorial del actual estado de Guerrero es, en mucho, consecuencia del grado de difusión, en el espacio y en la sociedad, de las innovaciones tecnológicas introducidas desde fines del siglo XIX, así como de la preponderancia o de la decadencia de los diversos cacicazgos políticos-económicos que caracterizaron el devenir del estado, desde antes de su erección y hasta la fecha, aunque ya matizados por la alternancia política de principios del siglo XXI. Sin embargo, dicha estructura y jerarquía territorial denota antecedentes prehispánicos y coloniales que dan cuenta de patrones territoriales comunes en la larga duración, los cuales han sido reforzados o abandonados a partir del porfiriato. Así, la desarticulada estructura territorial guerrerense pretende explicarse por medio de una breve acotación de lo detectado en los cuatro períodos en que, para fines de este trabajo, se dividió la historia del ‘sur’ mexicano: 1. Períodos prehispánico y colonial, 2. La *provincia de Tecpan* y la erección del estado, 3. Los ferrocarriles que nunca llegaron y 4. El reparto agrario y las malas carreteras del sur.

Como se puede observar, la discusión se centra en las consecuencias que los procesos de innovación tecnológica han ejercido sobre el territorio desde fines del siglo XIX, siendo indispensable (dada la

naturaleza constructiva y deconstructiva de las dinámicas territoriales) el reconocimiento de períodos anteriores.

En el primer periodo se da cuenta de una tardía vinculación con el centro de México, durante la era prehispánica, y de la generación de un eje vital para el Sistema Mundo, pero poco trascendente, en realidad, para el desarrollo local y regional durante la etapa virreinal. Un segundo apartado se ha intitulado la *provincia de Tecpan* y la erección del estado, tal *provincia* fue una ordenación del territorio dispuesta por el padre Morelos y que denotó, ante la primera posibilidad de emancipación política, lo apremiante que era contar con una entidad suriana; cabe recordar que Guerrero es el estado más extenso, por mucho, en el centro y sur de México de entre los establecidos a lo largo del siglo XIX, y el único con un antecedente que se remonta a la etapa de las guerras de independencia. La tercera parte se concibió bajo el título de los ‘ferrocarriles que nunca llegaron’, en clara alusión al magro desarrollo de este medio de transporte en el estado: durante el porfiriato, todas las capitales de los estados vecinos quedaron comunicadas por vía férrea. Por último, se propone el apartado intitulado ‘reparto de tierras y las malas carreteras del sur’, en el que se busca explicar cómo la política económica y agraria del Estado mexicano, la explosión demográfica de las décadas intermedias del siglo XX y una red carretera atrasada y mal mantenida, reacomodaron a la población guerrerense y dictaron las pautas territoriales que en la actualidad rigen.

LOS PERIODOS PREHISPÁNICO Y COLONIAL

Durante la era prehispánica tuvieron lugar en el actual Guerrero dos etapas de intenso poblamiento, la primera durante el formativo tardío, caracterizada por la abundancia de materiales culturales olmecas, y la segunda, durante el posclásico tardío, periodo que se distinguió por una elevada competencia del territorio, sin precedente en el ámbito mesoamericano y consecuencia de las inmigraciones ‘chichimecas’ y de épocas benignas de abundante precipitación dentro de la trayectoria climática secular

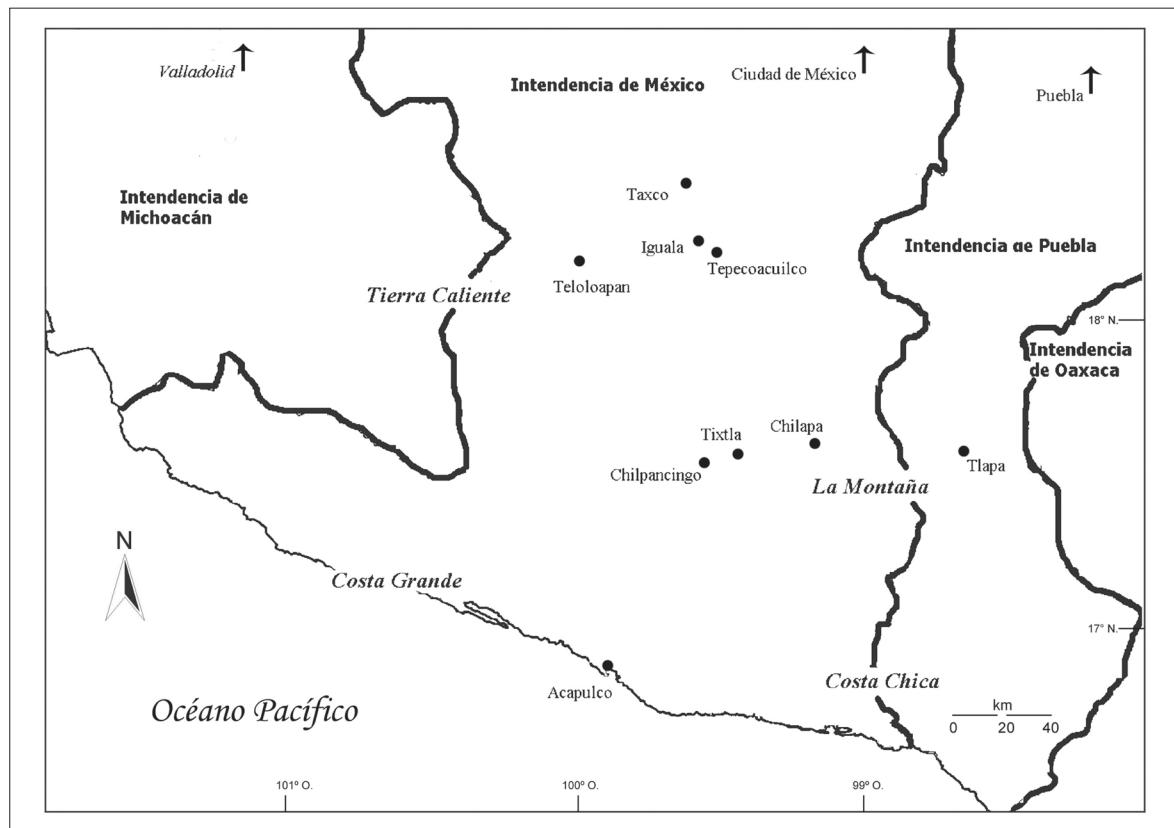


Figura 1. Principales ciudades de Guerrero en su parte central, regiones tradicionales del estado e intendencias establecidas en el área hacia 1786.

(Cabrerá, 1990:25). Este aumento demográfico queda perfectamente explicado en la escala local por Michael E. Smith (2004:85-86), quien desde la arqueología estudió dos comunidades del extremo occidental de Morelos hacia el posclásico.

La existencia de centros económicos y políticos, en la cuenca media del Balsas y que domina las rutas de intercambio de la costa y sureste del país parece ser una constante desde la etapa olmeca: los centros urbanos de las costas a pesar de su importancia y grado de desarrollo –destaca hacia el clásico y a espaldas del anfiteatro acapulqueño La Sabana (Martínez Carbajal, 1992:42-43), difícilmente compitieron con la centralidad de sitios como Xochipala, *Teopantecuanitlan*, *Tlalcozauhtitlan* o Mezcala. El fortalecimiento de una ciudad primordial en el altiplano central, ya en la cuenca de México, ya en los valles aledaños, influía el grado de organización política y socioeconómica de los

centros urbanos en la cuenca media del Balsas, mismos que guardaron diferentes tipos de vinculación con las metrópolis del altiplano.

En el caso de Tepecuacuilco, se sabe que comenzó a ser un centro importante, sujeto a los chontales de Guerrero hacia el posclásico temprano (Barlow, 1945).² Posteriormente, se convirtió en la urbe primordial de los cohuixca, quienes sentaron sus reales en un área que abarcaba desde las sierras de Taxco hasta La Montaña, su territorio eventualmente

² En la elección de Tepecuacuilco por parte de los chontales, cohuixca y mexica, como centro económico primordial en el sur del país, pudo influir tanto una realidad ambiental distinta a la del florecimiento de ciudades del clásico, situadas en zonas más próximas al cauce del río Balsas, por debajo del valle llano de Iguala-Tepecuacuilco, como la concreción de rutas de tributo y comerciales que vinculaban a este centro urbano, tanto con el asediado suroccidente de la Triple Alianza, como con tierras mixtecas.

devino en la parte más extensa de la importante *provincia* tributaria mexica de Tepecoacuilco:³ cuya cabecera homónima llegó a convertirse en un destacado centro interregional, el cual secundó la construcción desde el posclásico tardío de un eje primordial de y hacia el centro de México, mismo que a partir de entonces ha esbozado de diversas formas la jerarquía territorial ‘suriana’. En este punto, cabe reconocer el carácter vinculante que ostentó el valle de Iguala-Tepecoacuilco, cuyas amplias llanuras fueron el vaso comunicante fundamental del ‘sur’, desde el posclásico hasta la primacía urbana de Acapulco a partir de mediados del siglo XX.⁴

A los mexica, la cuña del Yopitzinco los obligaba a separar las rutas comerciales dirigidas a la *provincia* de Cihuatlán (Costa Grande) a la altura de Tepecoacuilco, para remontar éstas la Sierra Madre del Sur vía Tlacotepec. Hacia el sureste, el fuerte de Quechultenango contenía a los yopes y aseguraba el tributo –no aceptado por todas las fuentes– proveniente de la *provincia* de Ayacaxtla (Gerhard, 1986:152), misma que abarcaba buena parte de la Costa Chica. El noreste, heredero de una profusa ocupación a lo largo de la historia mesoamericana, estaba dividido en las provincias tributarias de *Tlalcozauhtitlan*, *Quiauhteapan* y

Tlapa, sojuzgadas por las plazas militares de Tlapa, Igualtepec e Ixcamilpa, cayendo las dos últimas en los actuales estados de Oaxaca y Puebla, respectivamente. El delicado noroeste, poblado por chontales, mazatecos y matlatzincas vivía en constante conflicto ante los embates de los purépechas: entre las varias plazas fortificadas de los mexica, destacaba la ciudad-fortaleza de Oztuma, ya que ésta era el principal centro de operaciones bélicas en la mitad sur de la larga frontera occidental de la Triple Alianza (Armillas, 1942).

Las formas mesoamericanas en lo tocante a la articulación del territorio difieren mucho, en su percepción y prioridades, de las introducidas a partir del siglo XVI; mientras que los cauces que corren por estrechos valles y cañadas podían implicar límites para los europeos, para los mesoamericanos podían significar excelentes articuladores del territorio. En la obra coordinada por Fernández y Zambrano (2006) se da cuenta, tanto desde el punto de vista teórico, como con el recuento de diversos estudios de caso (desafortunadamente ninguno dentro del actual territorio de Guerrero), sobre la profunda y peculiar relación que con el entorno se tenía en el México prehispánico, en la construcción del paisaje y organización del territorio. El abandono de rutas prehispánicas e incluso coloniales en la historia de las redes de transporte y comunicación en México es una constante, pero dadas las características biofísicas de Guerrero y la administración territorial impuesta a partir del siglo XVI, es posible que este trasmutar de redes haya sido más violento en estas regiones.

El exterminio del Yopitzinco, la decadencia de las antiguas cabeceras localizadas en las proximidades del río Balsas y el eventual despoblamiento de ambas costas, dieron lugar al encumbramiento de los centros políticos localizados en las partes más elevadas de las sierras; convirtiéndose Chilapa, Tixtla, Tlapa y Taxco⁵ en las poblaciones más importantes de la época colonial. La excepción, en lo que eventualmente se convirtió en el sur de la

³ De acuerdo con el *códice mendocino* las provincias tributarias de México-Tenochtitlan eran siete en el actual estado de Guerrero, al observar el número y disposición de las mismas, se reconoce inmediatamente la centralidad de Tepecuacuilco durante el predominio mexica: las dos provincias de la costa, las tres de La Montaña-porción oriental de la cuenca media del Balsas y la prolongación de la provincia de Tepecuacuilco hasta las proximidades de la fortaleza de Oztuma y Tetela del Río, denotan la convergencia de rutas en el que fuera centro primordial de los chontales y los coahuixca. Áurea Commons, a quien respalda un impresionante y profundo trabajo sobre la historia de las divisiones territoriales de México, ahonda en su texto dedicado a Guerrero, sobre la relevancia histórica de las demarcaciones tributarias de los mexica: la información sobre estas provincias es absolutamente necesaria para poder seguir las divisiones de nuestro país, ya que son el punto de partida de los siguientes cambios territoriales (Commons, 2003:197).

⁴ En la actualidad, la vía de comunicación primordial es la autopista Cuernavaca-Acapulco, la cual atraviesa el norte de Guerrero a unos cuarenta kilómetros, en promedio, al oriente del valle Iguala-Tepecoacuilco y su construcción es consecuencia de la primacía urbana de Acapulco.

⁵ De acuerdo con Peter Gerhard (1986) diez fueron las provincias que comprendían, a grandes rasgos, el actual territorio guerrerense durante el virreinato: Acapulco, Chilapa, Guayameo y Zirándaro, Iguala, Igualapa, Ixcateopan, Tetela del Río, Tixtla, Tlapa y Zacatula.

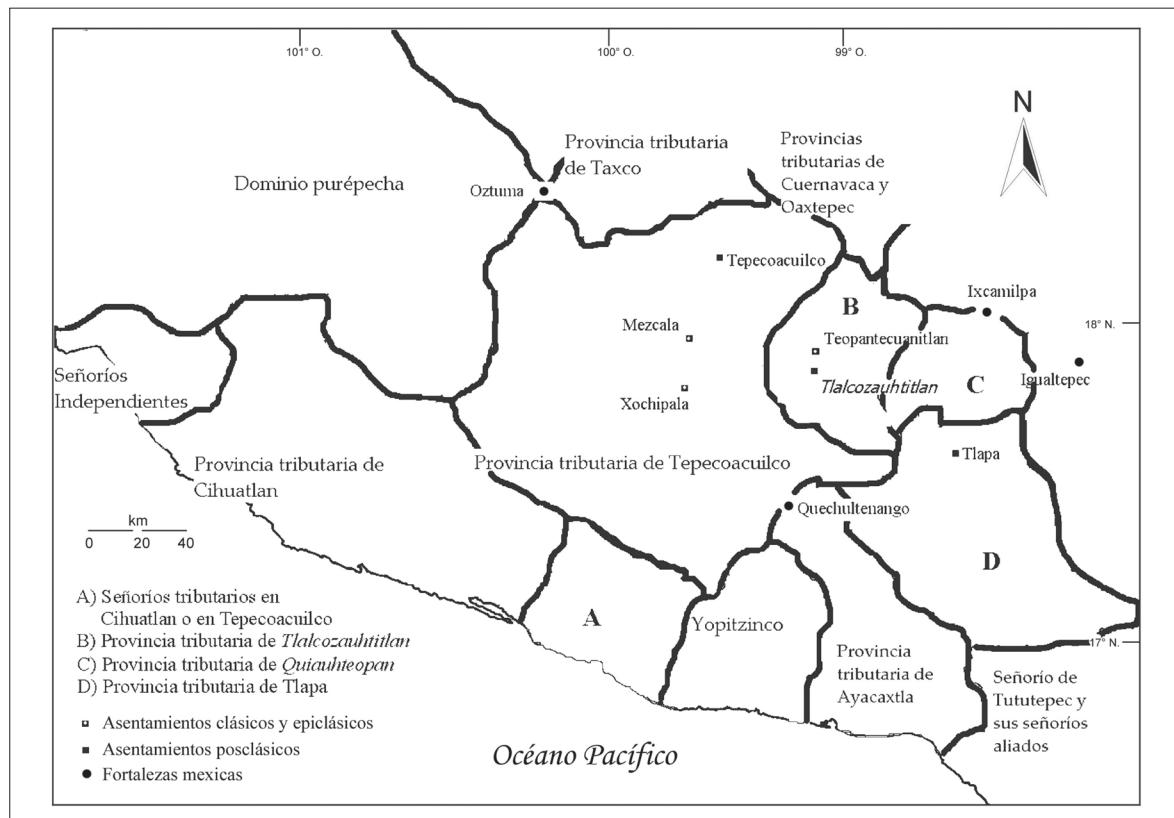


Figura 2. Guerrero durante el apogeo de México-Tenochtitlan.

intendencia de México, fue Tepecoacuilco,⁶ que a pesar de encontrarse en ‘Tierra Caliente’ mantuvo su jerarquía como centro regional, llegando a ser, incluso, lugar de residencia de españoles; su localización sobre el camino de México a Acapulco y la convergencia de diversas rutas menores asegura-

ron su pervivencia y relevancia. Para el siglo XVIII las únicas poblaciones que albergaban intereses económicos importantes en el ‘sur’ eran Taxco y Tepecoacuilco, cabeceras como Tixtla, Chilapa y Tlapa, concentraban tributos, pero no producían acumulaciones importantes de capital.

La condicionante climática determinó en buena medida la coyuntura mórbica y el subsecuente despoblamiento, por lo que su escrutinio puede ayudar a dilucidar los procesos que desarticularon el territorio en buena parte del centro y sur de México a lo largo del siglo XVI: el reconocimiento de las características en temperatura y precipitación son indicadores primarios que coadyuvan a la reconstrucción de lo acontecido en el paisaje y en las entidades políticas durante la etapa colonial temprana.⁷ La primacía de entornos más templados

⁶ La estratégica localización de los valles de Tepecuacuilco e Iguala, queda manifiesta tanto en la pervivencia de TepecuacUILCO como centro nodal del estado, desde el posclásico temprano hasta la llegada del ferrocarril; innovación tecnológica que provocó el traslado del centro nodal a Iguala, a sólo 14 kilómetros al noroeste de la antigua cabecera. Primacía que Iguala mantuvo en el estado, hasta que el peso de Acapulco a partir de la década de 1950, desdibujo su relevancia convirtiéndola en un centro regional de concentración de abastos y en el plano interregional, un mero punto intermedio en el eje México-Acapulco, potencialidad que incluso perdió a partir de la apertura de la ‘autopista del sol’: dinámica que hizo de Chilpancingo el nuevo punto real de escala y reforzó una tendencia que venía observándose desde la década de 1960, el crecimiento más acelerado de la capital, al ser comparado con el de Iguala.

⁷ En las fuentes documentales relacionadas a la Climatología Histórica se hace patente la vinculación entre anomalías climáticas y epidemias, referencia de ello se encuentra en

y húmedos es advertida, tanto en la escala regional, como en la local. En la primera escala quedaron mencionadas al final del párrafo anterior, los asentamientos favorecidos por esta nueva realidad ambiental. En la escala local, se ejemplifica con lo acontecido en la comarca de Acapulco, en la que las poblaciones supervivientes, en sus partes bajas, fueron únicamente el puerto de Acapulco y la antigua cabecera yope de Cacahuatepec; fuera de estos dos núcleos y hasta el repoblamiento de principios del siglo XVIII,⁸ la comarca se mantuvo prácticamente despoblada, con excepción de la zona montañosa de las sierras de San Nicolás y La Brea, en donde destacaban los poblados de Texca, Tixtlancingo y Tepetixtla, asentamientos más frescos y con mayor humedad, si se comparan con los asentados sobre las cuencas bajas de los ríos Papagayo y La Sabana y al interior del propio anfiteatro del puerto.

La provincia de Tecpan y la creación del estado

Durante el movimiento armado de independencia, la única propuesta de ordenación de índole territorial provino del cuerpo político y militar comandado por José María Morelos. Para el Generalísimo, contar con una entidad ‘suriana’ era imprescindible; la propuesta de creación de la *provincia* de Tecpan se hacía necesaria ante las contradicciones habidas en la organización territorial novohispana, contradicciones que se hacían más evidentes conforme más lejana se encontraba una demarcación de su centro político; el aislamiento de la Costa Grande y el control político-militar que sobre esta zona ejercía la insurgencia, abonaron el camino para proponer la creación de la mencionada *provincia*, la cual se planteó abarcara desde la

los archivos de los cabildos civil y eclesiástico de la Ciudad de México, Guadalajara y Morelia. Un trabajo que merece atención en este sentido es el dirigido por Rodolfo Acuña e intitulado: “Megadrought and Megadeath in 16th century Mexico” (Acuña, 2002).

⁸ A principios del siglo XVIII fueron fundadas las haciendas de La Sabana y Tres Palos, así como el poblado de Las Cruces, según recuenta el ya citado Martínez Carbalal en su obra *Acapulco –500 Años de Historia-*, tomo I, obra editada en 2001 por la editorial Sagitario de Acapulco, páginas 79 a 82.

desembocadura del río Balsas y la Tierra Caliente occidental hasta el área en que el río Amacuzac confluye en el Balsas, incluyendo hacia el sur a Chilapa y Tixtla (O’Gorman, 1979:34). Como bien se puede observar, esta delimitación consideraba casi la totalidad del actual estado, con excepción del extremo oriental, por aquél entonces parte de la intendencia de Puebla.

Pero la promulgación de la *provincia* de Tecpan no fue el único giro de índole territorial consecuencia de las campañas de Morelos: Chilpancingo hacia 1813-1814 revelaba, a causa de la situación militar, sus posibilidades de mayor centralidad con respecto a su vecina Tixtla, cabecera a la que se encontraba sujeta. Hasta entonces, la futura capital había carecido de importancia; no se le conoce un antecedente prehispánico preponderante y en el siglo XVI se le había considerado una mera estancia de Zumpango del Río (Gerhard, 1986:15). El eje México-Acapulco, ruta relevante únicamente dos veces al año, no había impactado lo suficiente como para que una de sus escalas de ‘mejor clima’ arrebatara a la vecina Tixtla su rango. A decir verdad, Chilpancingo había comenzado a destacar desde mediados del siglo XVIII, cuando fue elegida alternativa para la residencia del *castellano* del puerto de Acapulco; autoridad de primer rango, que sólo ‘abajaba’ al litoral hacia el tiempo de la llegada y salida de los productos procedentes y destinados a Manila (primeramente, había residido en la extinta Acamalutla —cerca a Tixtlancingo— y con posterioridad, en Cuernavaca, Tixtla y la propia Ciudad de México). Sin embargo, a pesar de haber sido elevada a la categoría de ciudad por el propio Morelos, Chilpancingo habría de esperar a la erección del estado y al exacerbado centralismo del sistema federal mexicano, para que los dieciocho kilómetros que la separan de Tixtla, fueran determinantes en la elección de una capital para Guerrero más próxima a la capital del país. En esta decisión, el peso de Acapulco fue mínimo, ya que como a continuación se argumenta, la interacción del puerto con el centro del estado y del país fue mínima hasta la construcción de la carretera durante la década de 1920.

El ocaso del puerto de Acapulco, una vez que cesó el intercambio con las Filipinas en 1815, tuvo

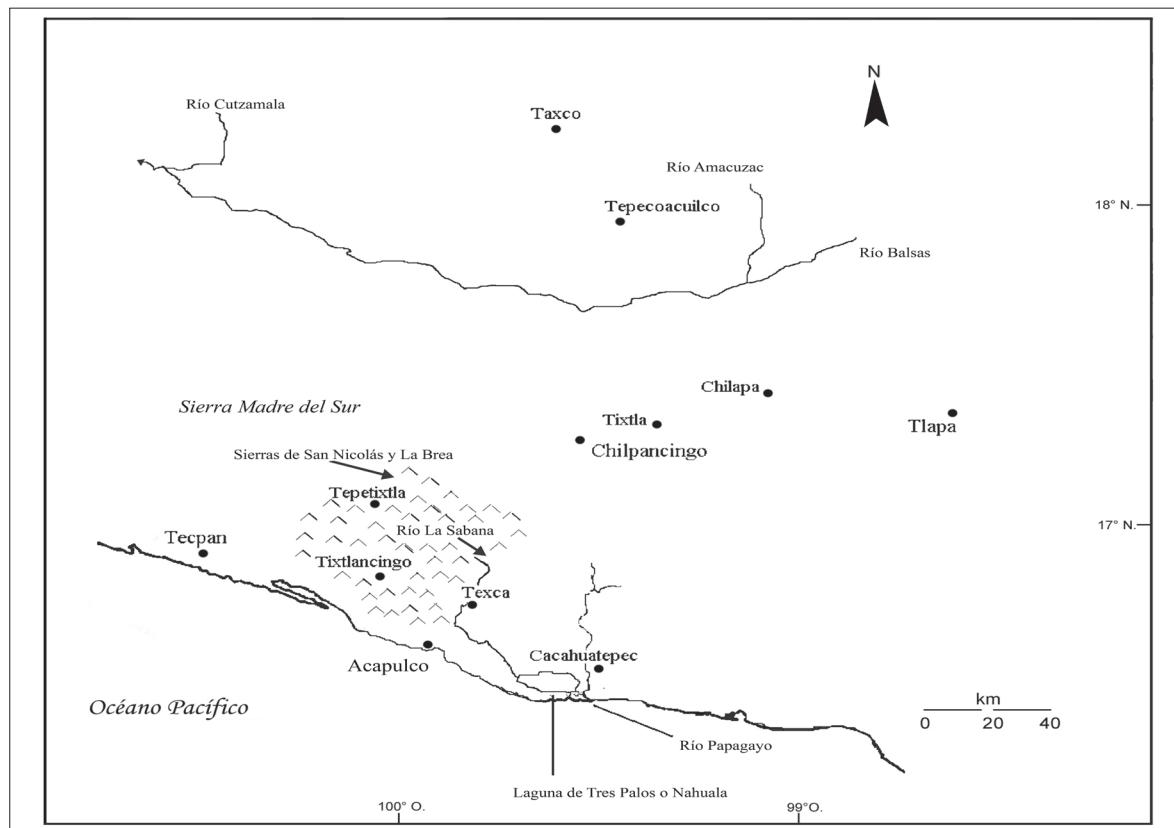


Figura 3. Principales poblaciones del Guerrero central durante la etapa virreinal y detalle de las sierras de San Nicolás y La Brea.

dos implicaciones; aisló al litoral con respecto al interior del país e hizo que el puerto comportara otros flujos, primeramente con la América del Sur y eventualmente con California y otros puertos mexicanos del Pacífico. Como consecuencia, fue prácticamente abandonado el camino de herradura hacia la capital, tal y como describe Vito Alessio Robles (1979:183):

Después de la Independencia y cese del comercio con Filipinas ... el camino de herradura quedó en un estado de absoluto abandono, sin cuidado y sin reparaciones. Solo pudieron conservarse algunos tramos empedrados y los restantes se convirtieron en arroyadas...

En los umbras de la erección del estado de Guerrero, la intervención de los gobiernos federal y del Estado de México, en el ramo de obras públi-

cas, se limitaba en el ‘sur’ al deseo de construir un camino carretero desde la Ciudad de México hasta el puerto de Acapulco (AHEM, Fomento-Caminos y Puentes, vol.1, exp. 21, f.1, 1841), reconociéndose cuatro años después que el tramo de Cuernavaca a la capital sólo requería de reparaciones (exp. 23, f.1, 1845). Sin embargo, al final de la década no se había logrado y se veía suspendido en sus obras (AHEM Fomento- Caminos y Puentes, vol. 2, exp. 1. f.1, 1849).

En el ámbito político es indiscutible la participación de Juan Álvarez en la constitución del estado de Guerrero: Mark Wasserman citado por Rubí Alarcón (1999:38) explica que la historia de México desde la Independencia hasta la Revolución, es la historia de sus regiones y localidades, las cuales, al haber sido eliminada la autoridad central del rey, comenzaron a ser regidas por dirigentes regionales y locales conocidos como caciques o caudillos;

sin duda, Álvarez se encontraba dentro de esta categoría y la creación del estado logró alentar su influencia política y económica, a tal grado que él mismo encabezó el movimiento que derrocaría definitivamente a Antonio López de Santa Anna.

Provisionalmente, entre 1849 y 1850, Iguala fue la primer capital del estado, trasladándose a Tixtla los poderes estatales a menos de un año de la erección del mismo; la elección de la que fuera cabecera del Guerrero central por cerca de trescientos años, buscaba perpetrar la relevancia de La Montaña, que desde fines del siglo XVI había sido la región más poblada del estado. La capital fue trasladada de manera definitiva a Chilpancingo hacia 1871; anteriormente, se propuso a su mayor cercanía con la Ciudad de México como factor determinante en tal elección; a favor de ello, se agrega el que la designación de Chilpancingo, como capital, coincidió con la introducción del telégrafo al estado, habiendo quedado la línea principal establecida sobre el eje México-Acapulco de la siguiente forma: Cuernavaca (1866), Iguala (1871), Chilpancingo (1872), Acapulco (1873), (Pauccic, 1980:215-216).

Los ferrocarriles que nunca llegaron

En su breve pero interesante artículo sobre la modernidad porfiriana y el papel que las ciudades ‘secundarias’ pudieron tener en la organización del territorio a lo largo de la dictadura de Porfirio Díaz, Mark Overmayer (2002:13) concluye que se debe revisar el papel de éstas durante dicha etapa, en la que ocurrieron importantes transformaciones en su morfología urbana y en el comportamiento económico y territorial de sus entidades; este autor basó su exposición en el papel jugado por el obispo porfirista de Oaxaca, Eulogio Gillow, como gestor de obras públicas y acuerdos políticos. Asimismo, Overmayer invita a reflexionar sobre lo ocurrido en los estados de Guerrero y Chiapas entre 1884 y 1911, desafortunadamente, y de acuerdo con lo recabado para el periodo con respecto al estado de Guerrero, en su conjunto y la ciudad de Chilpancingo, en lo particular, no se observa similitud alguna con lo acontecido en la ciudad cuna del dictador, ni en varias de las regiones oaxaqueñas por aquellos años: la consolidación de la antigua sede

del ‘congreso americano’, como capital guerrerense fue tomando forma a lo largo de la década de 1870, pero en lo económico, el centro urbano ascendente y beneficiario de obras públicas fue Iguala, mientras que Chilapa había sido nombrada sede obispal hacia 1862, y permaneció como centro administrativo católico hasta la configuración de otros obispados en el estado a partir de mediados del siglo XX.⁹

El traslado de los poderes políticos a la ciudad de Chilpancingo y el eventual crecimiento de la misma, así como su localización sobre el eje Ciudad de México-Acapulco, menguó las posibilidades económicas de las antiguas cabeceras de La Montaña, llegando a ser hoy en día, la región más aislada del estado y una de las más atrasadas en el concierto nacional.¹⁰

Uno de los logros más reconocidos del régimen porfirista fue la creación de la red ferroviaria, éxito que en Guerrero fue menos que parcial, en tanto que en primera instancia sólo quedó conectada Iguala con el centro del país y aunque la vía se continuó hasta la población de Balsas, este tramo fue de muy escaso uso, por terminar abruptamente a orillas del río del mismo nombre. Las consecuencias de esta tímida intromisión del ferrocarril en el estado, fueron el apuntalamiento del noreste como una dinámica zona agroexportadora y el desplazamiento del centro comercial de esta entidad de Tepecoacuilco a Iguala, separados sólo por 14 km.

Fue también durante el porfiriato cuando el estado alcanzó sus límites definitivos, siendo el propio general Díaz quien fungiera como árbitro en el litigio que pervivía entre los estados de Michoacán y Guerrero. El laudo propuesto contenía la recomendación de que fuesen los límites naturales los que se tomaran en cuenta para la delimitación, en este caso los ríos Balsas y Cutzamala (Commons, 2003:212). Es interesante observar el que esta región queda finalmente dividida entre dos entidades,

⁹ Chilpancingo se convirtió en diócesis hasta 1989.

¹⁰ Un siglo después, La Montaña se ha convertido en la región guerrerense que más gente ha expulsado, sus emigrantes suman el cincuenta por ciento de las personas que salieron del estado a lo largo de la segunda mitad del siglo XX (Sánchez Saldaña en Canabal, 2002:197).

contraponiéndose a las posibilidades de articulación territorial que hasta entonces el río más caudaloso del sur había brindado. Una concepción positivista del territorio finalmente esfumó remanentes de la articulación territorial prehispánica en el occidente de la Tierra Caliente.

El primer censo oficial de los Estados Unidos Mexicanos (1895) fue presentado únicamente por distritos (catorce configuraban al estado de Guerrero por aquel entonces), habiéndose reconocido a los de Aldama y Mina, con cabeceras en Teloloapan y Coyuca de Catalán, respectivamente, como los más poblados, ambos con más de 40 000 habitantes, seguidos por el de Álvarez (Chilapa) con poco más de 37 000 personas. Una importante expansión de la actividad agraria en Tierra Caliente, consecuencia de la desamortización de bienes comunales y eclesiásticos y de la utilización de nuevas tecnologías, antecede a la introducción del ferrocarril a Iguala, situación que se refleja en la primacía poblacional de los distritos de Aldama y Mina. El censo de 1900, ya presentado por municipios, muestra a Teloloapan como la demarcación más poblada del estado con 24 952 habitantes, seguida por Chilapa y Taxco. Iguala, puerto de embarques, llegó durante aquella década a convertirse en la urbe primordial del estado.

El litoral y La Montaña prolongarían su aislamiento con respecto al resto del país hasta bien entrado el siglo XX, ya que como señala Martínez Carvajal (1996:115), el viaje de Acapulco a la capital del país era una proeza que tomaba una semana, incluso cuando ya se contaba con el ferrocarril desde Iguala:

Para ir a México desde Acapulco, había que hacerlo a caballo. Se ascendía por La Garita... para bajar a Las Cruces; continuar por La Venta y seguir a Dos Arroyos, que era el lugar obligado para dormir. Luego se seguía por el lomerío de Alto del Camarón, El Gallinero y Agua del Perro ... Río Papagayo. Este se cruzaba en un lanchón primitivo, para continuar a Tierra Colorada, Dos Caminos, El Ocotito, Agua de Obispo, Acahuizotla, Palo Blanco, Mazatlán, Petaquillas y por fin Chilpancingo. La jornada se hacía en cuatro días ... Cañada del Zopilote, hasta alcanzar el río Mezcala ... Zacacoyuca ... Iguala. Dos días de camino calcinado por el sol

inclemente. En Iguala se tomaba el tren a las siete de la mañana...

Termina su comentario, destacando que muchos optaban mejor por la vía marítima a Manzanillo o Salina Cruz.

Ante las imposibilidades técnicas y económicas que permitiesen la construcción de caminos carreteros rápidamente, se contemplaba la posibilidad mixta de transporte para vincular al territorio guerrerense al sur del río Balsas con el centro del país: "... Nosotros sólo queríamos comunicarnos con Iguala, y de allí a la Capital de la República por el ferrocarril..." (Pintos, 1949:326). Este esquema no se consolidó debido a que la apertura de la carretera durante la década de 1920 fue directa hasta la Ciudad de México; para Chilpancingo, su localización sobre el eje México-Acapulco, no implicó la consolidación inmediata de una jerarquía urbana que le permitiese competir con las urbes beneficiadas en esta etapa: Cuernavaca e Iguala.

No es sino hasta el censo de 1940, cuando un cambio en el patrón que había imperado desde el porfiriato comienza a variar: Teloloapan seguía siendo el municipio más poblado, seguido de Chilapa, pero ya para ese año, Acapulco ocupaba el tercer lugar con 29 312 habitantes. A la carretera México-Acapulco le había tomado menos de diez años el configurar transformaciones sustanciales dentro de un territorio desarticulado y poco desarrollado. A escala local, las transformaciones fueron mucho más dramáticas, como bien lo atestiguan la proliferación de centros de población a orillas de la carretera y la consolidación de los asentamientos a cuya vera comenzaron a circular vehículos de carga y de pasajeros: Xaltianguis, Tierra Colorada, El Ocotito, Mazatlán, Zumpango, Mezcala, Xalitla, Tonalapa del Sur y Sabana Grande, pueden dar buena cuenta de ello.

Reparto de tierras y las malas carreteras del sur

El reacomodo de la población guerrerense a lo largo del siglo XX se propone, en lo primordial, consecuencia de la política agraria y económica de los regímenes posrevolucionarios, del elevado crecimiento demográfico habido entre las décadas

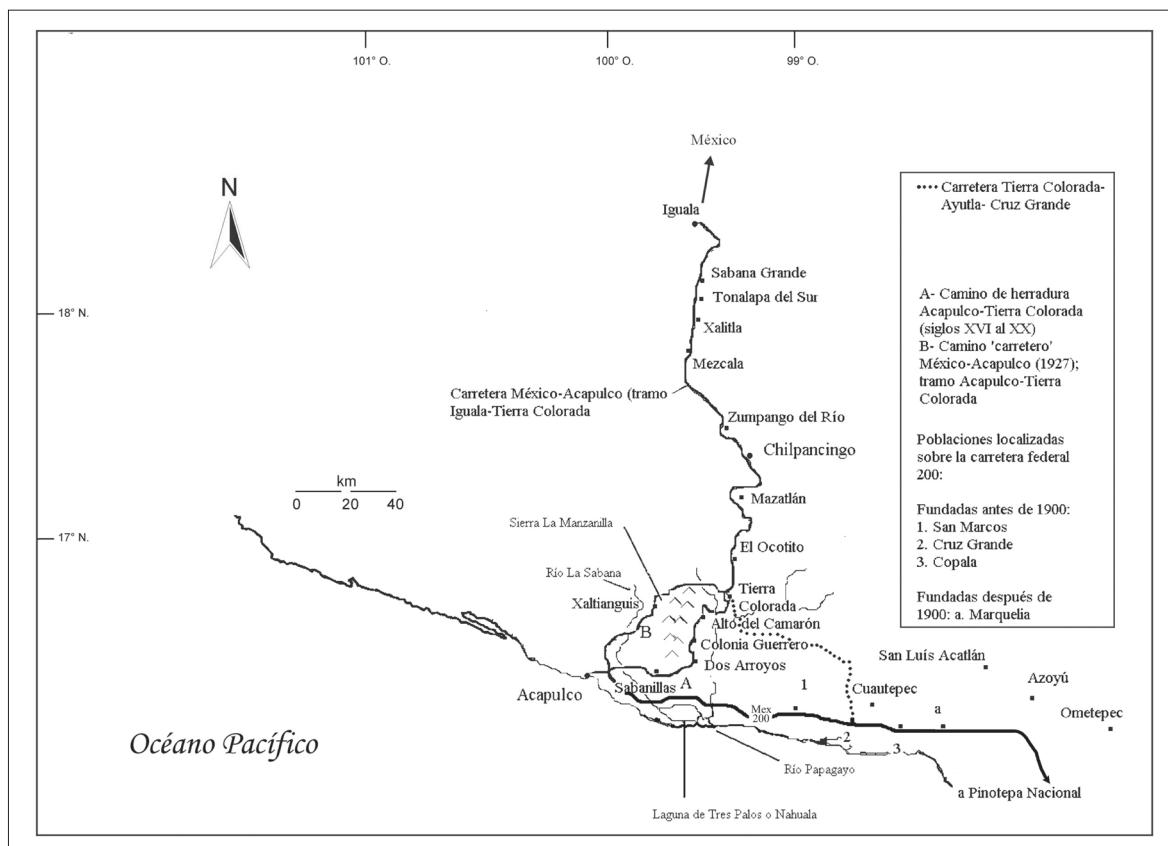


Figura 4. Guerrero central con trazado de la carretera México-Acapulco (tramo Iguala-Acapulco); Acapulco-Pinotepa Nacional.

de 1940 y 1980 y de la configuración de una red carretera deficiente en su cobertura y condiciones materiales. Desde algunas aproximaciones concernientes a cambios en el uso del suelo en el agro latinoamericano, se da un peso primordial al crecimiento exponencial de la población durante las décadas intermedias del siglo pasado (Dehays, 1997:90); sin embargo, se estima que en el caso de México fue tan relevante dicha 'explosión' demográfica como el reparto agrario; por lo tanto, una adecuada interpretación de lo ocurrido a suelos y masa vegetal en la mayor parte del país, pasa por el análisis conjunto de ambas determinantes. En el caso de Guerrero, el aumento demográfico y el reparto agrario, condujeron en sus tierras bajas, a la ocupación y utilización de zonas prácticamente abandonadas desde la conquista española.

La apertura de la carretera de México a Acapulco en 1927 fue el primer logro 'caminero' de los go-

bernios posrevolucionarios, la época del ferrocarril que sólo había afectado al norte y noroeste de la entidad, estaba moribunda en Guerrero desde que Porfirio Díaz inauguró la carretera que conducía de Chilpancingo a Iguala en 1910. Las contradicciones en la organización del territorio se acentuaron como consecuencia del papel asignado al área costera del municipio de Acapulco a partir de la década de 1940, ya que las actividades terciarias desarrolladas ahí propiciaron el reforzamiento del eje Acapulco-centro de México y una mayor desintegración de las regiones del estado, agudizándose las diferencias entre ellas.

Para ejemplificar lo acontecido ante la apertura de los 'caminos carreteros', se abordan dos casos de transmutación territorial en el estado que se consideran trascendentales (aunque prácticamente la totalidad de estado, en un momento dado, sufrió las consecuencias de la innovación 'caminera'), el pri-

mero fue el ocurrido ante la apertura de la carretera México-Acapulco, en concreto en su tramo entre los ríos Papagayo y La Sabana; el segundo es tocante a la Costa Chica en su conjunto, como consecuencia de la apertura de la carretera federal 200. Ambos procesos difieren en unos cuarenta años, pero en ambos se detectan patrones urbano-regionales débiles y por tanto, volátiles ante la implantación e implementación de ordenamientos jurídicos, innovaciones tecnológicas y modelos económicos.

En el primer caso, el área comprendida en las partes medias y bajas de las cuencas de los ríos Papagayo y La Sabana fue afectada tanto por el proceso de construcción, como de apertura vial de la carretera México-Acapulco, de mediados de la década de 1920 a principios de la de 1930, aunado a ello, por aquellos años se repartieron la mayor parte de los núcleos agrarios de esta zona, algunos organizados a partir de los nuevos asentamientos 'carreteros'. Como consecuencia de la inauguración de la carretera, el viejo camino de herradura La Sabana-Tierra Colorada fue prácticamente abandonado y las poblaciones localizadas al oriente de la Sierra de la Manzanilla decayeron notablemente. Así, familias enteras de Ejido Nuevo, Sabanillas, Dos Arroyos, Los Guajes (Colonia Guerrero), Alto del Camarón, Agua de Perro y Venta Vieja se trasladaron al nuevo eje de atracción: la carretera federal México-Acapulco. Sobre la misma, se consolidó Xaltianguis como el centro comercial del norte del municipio de Acapulco y se fundó una serie de poblados-dormitorio desde esta última población hasta La Venta, en este tramo, Xaltianguis era el único núcleo urbano preexistente y, al menos, diez poblados fueron fundados, siendo el más importante desde el inicio de este proceso El Treinta:

... entre Chilpancingo y Acapulco, se construyó empezando por sus extremos ... Y como el proceso de construcción era muy lento y partiendo de Acapulco en algunas partes no había pueblos cercanos, donde proveerse de alojamiento y de alimentos, se establecieron campamentos para guardar maquinaria y herramientas de construcción, y junto con ellos, chozas con familias enteras ... Al trasladar los campamentos hacia delante, quedaban las chozas, algunas de ellas con los propios habitantes. Así

surgieron pequeñas comunidades a orillas de la brecha construida... (Manzanares, 1999:18).

El segundo caso, el de la Costa Chica es por mucho más trascendente y amplio, en tanto, que abarca prácticamente al conjunto de esta región, en la que importantes contingentes de población se desplazaron de sus cabeceras centenarias a los asentamientos localizados sobre la carpeta asfáltica, ya fuesen estos nuevos o reocupados, ahora, con una inusitada intensidad. A diferencia de la Costa Grande, cuyas únicas cabeceras fuera del área costera y dentro de un valle intermontano son Atoyac y Coahuayutla, más de la mitad de las cabeceras de la Costa Chica se localizan sobre el pie de monte de la Sierra Madre del Sur a más de treinta kilómetros del litoral. Este proceso de traslado de población y acentuado crecimiento sobre la carretera federal 200, tuvo en la creación del municipio de Marquelia, en el 2001, su connotación político-territorial más importante.¹¹

La fuerza centrífuga del eje México-Acapulco provocó que los tres municipios más poblados del estado se encontraran a su vera desde fines de la década de 1960; a Acapulco, que se había convertido en el municipio más poblado del estado hacia 1950, ahora le seguían por número de habitantes los municipios de Iguala y Chilpancingo. Asimismo, durante la década de 1970, Iguala se vio desplazada por Chilpancingo; tendencia que se acentuó ante la construcción de la 'autopista del sol', infraestructura que condujo a que la escala principal entre la Ciudad de México y el puerto de Acapulco, pasará de Iguala a Chilpancingo, lo que provocó la decadencia del área de servicios de Iguala e hizo que su crecimiento se hiciera más lento. Un siglo después de su elección como capital del estado, Chilpancingo reforzaba su, hasta entonces, escasa centralidad.

La tardía e incompleta llegada del ferrocarril había dictado una forma menos concéntrica de organización del territorio, en la que dada su poca

¹¹ Entre las cabeceras municipales de la Costa Chica; Ometepec, Azoyú, San Luis Acatlán, Cuatepec y Ayutla se encuentran en valles plenamente intermontanos. Sobre la estrecha franja costera se localizan entre los municipios tradicionales San Marcos, Cruz Grande, Copala y Cuajinicuilapa.

penetración dentro del conjunto del estado, no alteró significativamente los comportamientos socioeconómicos y culturales de sus diversas partes, con excepción de la norte y la noroeste; este patrón de desarrollo se caracterizó por contar con un centro urbano que centralizó la actividad económica (Iguala) y otro plenamente político, de escaso peso urbano (Chilpancingo). El modelo iniciado a partir de fines de la década de 1920, basado en la introducción de los caminos ‘carreteros’, generó un centro económico que en primera instancia acaparó la casi totalidad de las actividades terciarias del estado (Acapulco) y fue dando lugar a un modelo más concéntrico (basado en el eje México-Acapulco y eventualmente en el fortalecimiento urbano de Chilpancingo) en el que paulatinamente Acapulco y Chilpancingo se han convertido en sus nodos principales: hoy en día Chilpancingo, cien kilómetros más próxima a Acapulco, si comparada con Iguala, se ha convertido en un centro económico impulsado, en buena medida, por el poder político que también alberga, y su población es casi el doble de la de Iguala.

CONCLUSIONES

Tres argumentos, que giran en torno a las profundas dislocaciones territoriales que caracterizan al estado de Guerrero, se proponen como conclusiones a este trabajo: 1. El futuro territorial del estado ante la primacía urbana y económica de Acapulco; 2. El reforzar la propuesta tocante a la desarticulación secular del estado a través de la configuración de sus regiones, y 3. Una propuesta de recomposición territorial basada en patrones de articulación deseados en los últimos cien años.

1. La madurez de Acapulco como centro nodal de Guerrero ha dictado en buena medida el actual panorama territorial, su prolongación a futuro debe ser tomada en cuenta para lograr una articulación territorial adecuada que asegure una integración provechosa para las áreas más aisladas y segregadas. En este sentido, debe sopesarse el papel preponderante que jugará Chilpancingo en el futuro y el protagonismo

que deba guardar de nuevo, el nor-noroeste del estado, ya que su vinculación con el sur del Estado de México, comienza a denotar patrones urbano-regionales bastante dinámicos.

2. Se ha decidido dejar dentro de las conclusiones lo concerniente a la configuración de las regiones tradicionales de Guerrero, en tanto que las aproximaciones desde la regionalización no ha sido uno de los ejes de análisis de este trabajo, sin embargo, en su devenir histórico se observa que son las únicas regiones, en el centro y sur de México, que prácticamente en su totalidad han pertenecido a dos entidades administrativas (administración que se duplicaba si se toma en cuenta los gobiernos eclesiásticos). Para ejemplo de ello se acota el siguiente extracto, el cual pertenece a la época en que la mayor parte de la Costa Grande estaba bajo el gobierno de la intendencia de México, mientras que a su vez seguían rindiendo cuentas a la diócesis de Valladolid de Michoacán:

Luego los mismos jueces hacedores dijeron que los diezmos de semillas del partido de Tacámbaro y los de Atoyac, Tecpan y Petatlán después de repetidas diligencias que se han practicado para su nuevo remate, se ha verificado el del primer diezmato...
(ACCM Libro 42, 1805)

3. Entre los antiguos caminos prácticamente abandonados, destaca el que comunicaba a Chilapa, Tixtla y al resto de La Montaña con la Costa Chica, el cual descendía por el valle del Río Azul, afluente del Río Papagayo, y que una vez cruzado éste, ascendía a Chacalinitla, que llegó a ser un asentamiento importante y en la actualidad está casi despoblado, desde ahí a Ayutla para seguir a la Costa Chica o Acapulco por San Marcos. Su adecuación como camino asfaltado ahorraría más de cien kilómetros a quien quisiera desplazarse de Chilapa o Tixtla hacia Ayutla y la Costa Chica y matizaría la dinámica económica y urbano-regional que ha dado primacía a Chilpancingo en detrimento de La Montaña.

Asimismo, la vinculación histórica de las ciudades principales de la Costa Grande con Michoacán a través de Tierra Caliente, no ha sido prácticamente relanzada, a pesar de contarse con el camino asfaltado entre el área de Ixtapa y Ciudad Altamirano; por cierto, en una dirección divergente a la de las antiguas rutas de herradura, que desde Atoyac y Tecpan conducían a Coyuca de Catalán. Las consecuencias territoriales de la expansión ocurrida en el conjunto urbano Ixtapa-Zihuatanexo, no habían sido tocadas, por no ser tan trascendentales al conjunto de la Costa Grande, situación que da mayor fundamento al argumento tocante a lo consolidado que resulta el patrón urbano-regional de esta región, si comparado con el de la Costa Chica. Asimismo, como ya se ha dicho, el peso urbano de Ixtapa-Zihuatanexo no ha dado lugar a una vinculación importante con la Tierra Caliente.

Por último, es importante remarcar que los modelos socioeconómicos y políticos impuestos, desde fines del siglo XIX, no han generado patrones territoriales más inclusivos, social y culturalmente, y han reforzado tendencias negativas en la articulación del territorio.

FUENTES DOCUMENTALES

- Archivo Histórico del Estado de México (AHEM): Fomento-Caminos y Puentes, vol.1, exp. 21, f.1 (1841), exp. 23, f.1 (1845), Fomento-Caminos y Puentes, vol. 2, exp. 1, f.1 (1849).
Archivo del Cabildo de la Catedral de Morelia (ACCM) Libro 42 (23-VII-1805)

REFERENCIAS

- Acuña, R., D. Stahle, M. Cleaveland and T. Matthew (2002), “Megadrought and Megadeath in 16th century Mexico”, *Emerging Infectious Diseases Journal*, vol. 8, no. 4, Centers for Disease Control and Prevention, Atlanta, pp. 360-362.
Alessio Robles, V. (1979), *Acapulco –en la historia y en la leyenda–*, Ediciones Municipales, Acapulco.

- Armillas, P. (1942), “Oztuma, Guerrero, fortaleza de los mexicanos en la frontera de Michoacán”, *Revista Mexicana de Estudios Antropológicos*, núm. 6, INAH, México, pp. 165-175.
Barlow, R. H. (1945), “Expediciones en el Occidente de Guerrero- El grupo de Armillas”, *Tlalocan*, vol.11, núm.1, IIFL-UNAM, México, pp. 73-98.
Bassols Batalla, Á. (1979), *Méjico –formación de regiones económicas–*, UNAM, México.
Cabrera Guerrero, M. E. (1990), *Los Pobladores Prehistóricos de Acapulco*, CIIHA-INAH, México.
Canabal Cristiani, B., D. Cienfuegos, J. J. Flores et al.(coords.; 2002), *Moviendo montañas... transformando la Geografía del Poder en el Sur de México*, El Colegio de Guerrero, Chilpancingo.
Censos Federales de los Estados Unidos Mexicanos (1895, 1900, 1910, 1921, 1930, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000).
Commons de la Rosa, Á. (2003), “Gestión y nacimiento de un estado”, *Investigaciones Geográficas, Boletín*, núm. 50, Instituto de Geografía, UNAM, México, pp. 196-219.
Dehays Rocha, J. (1997), “Metodologías utilizadas en el estudio de la deforestación: una revisión desde la perspectiva de las relaciones entre población y ambiente”, en Rabell, C. (coord.), *Los retos de la población*, FLACSO-Juan Pablos Editor, México.
Fernández Christlieb, F. y Á. Zambrano García (2006), *Territorialidad y Paisaje en el altépetl del siglo XVI*, FCE, Instituto de Geografía, UNAM, México.
Gerhard, P. (1986), *Geografía Histórica de la Nueva España 1519-1821*, UNAM, México.
Humboldt, A. von (1986), *Reise auf dem Río Magdalena, durch die Anden und Mexico*, Akademie-Verlag, Berlín.
Manzanares Bello, Á. (1999), *Homenaje a Xaltianguis*, Costa-Amic Editores, México.
Martínez Carvajal, A. (1992), *Asentamientos prehispánicos de Acapulco*, Comisión Editorial Municipal, Acapulco.
Martínez Carballo, A. (1996), *Crónica de Acapulco*, Ediciones Municipales, Acapulco.
Muro Morales, J. I. (2003), “Innovación tecnológica y cambio social. Agentes y estrategias en las redes de telecomunicaciones en Río Grande do Sul, Brasil”, *Biblio 3W*, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, vol. VIII, no. 429 [<http://www.ub.es/geocrit/b3w-429.htm>].
O’Gorman, E. (1979), *Historia de las Divisiones Territoriales de México*, Porrúa, México.

- Overmayer, M. (2002), “La modernidad y la política porfiriana de la ciudad de Oaxaca”, en Canabal Cris-tiani, B., D. Cienfuegos, J. J. Flores *et al.* (coords.), *Moviendo montañas... transformando la Geografía del Poder en el Sur de México*, El Colegio de Guerrero, Chilpancingo.
- Pauccic, A. W. (1980), *Geografía General del estado de Guerrero*, Gobierno del Estado-FONAPAS/Guerrero, Chilpancingo.
- Pintos, R. (1949), *Acapulco*, Imprenta Gallarda, México.
- Rubí Alarcón, R. (1999), *El poder regional y la hacienda en Juan Álvarez Hurtado –Cuatro Ensayos–*, Asociación de Historiadores de Guerrero, México.
- Smith, M. E. (2004), “Los hogares de Morelos en el sistema mundial Mesoamericano postclásico”, *Rela-ciones*, núm. 99, vol. XXV, El Colegio de Michoacán, Zamora, pp. 78-128.
- Ueda, V. (2002), *Innovación tecnológica y cambio social: agentes y estrategias en las redes de telecomunicaciones en Rio Grande do Sul, Brasil (1852-1930)*, tesis Doctoral, Universidad de Barcelona (Departamento de Geografía Humana), España.
- Wallerstein, I. (1999), *El Moderno Sistema Mundial, Siglo XXI Editores*, México.