

Históricas Digital

José Alfredo Uribe Salas

“Las comunicaciones en Michoacán.
Campo, ciudad y frontera, 1870-1910”

p. 601-611

La ciudad y el campo en la historia de México. Memoria de la VII Reunión de Historiadores Mexicanos y Norteamericanos. Papers presented at the VII Conference of Mexican and the United States Historians

Gisela von Wobeser y Ricardo Sánchez (editores)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

1999

956 p.

ISBN 968-36-2348-4 (tomo II)

ISBN 968-36-1865-0 (Obra completa)

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/276-02/ciudad-campo.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2023, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



José Alfredo Uribe Salas

**Las comunicaciones en Michoacán: campo,
ciudad y frontera, 1870-1910**

El estado de Michoacán fue una de las regiones del centro-occidente de México que a partir de la década de 1880 experimentó un desarrollo económico sin precedente en su historia; pero al mismo tiempo desigual, a saltos, contradictorio entre las distintas regiones, actividades productivas y empresas. Durante este tiempo las actividades económicas fueron transformándose a raíz de múltiples factores como lentos o acelerados cambios tecnológicos, políticos (nacionales e internacionales), y otros que modificaron las formas de producir, comerciar, financiar y transportar. La introducción (aplicación y utilización) de los adelantos técnicos y científicos de la época en la producción y las comunicaciones (ferrocarriles, máquina de vapor, telégrafos y teléfonos, electricidad, etc.) que maravillaron a grupos de la burguesía local, y de los que se beneficiaron política y económicamente, alteraron el ritmo de vida, el panorama y el ambiente social de miles de hombres, mujeres y niños del campo y de la ciudad que directa o indirectamente quedaron ligados o incorporados a su nueva dinámica.

Los ferrocarriles se constituyeron en el principal agente de la nueva articulación del espacio territorial, de las actividades productivas y comerciales, financieras y de servicio. Hasta antes del decenio de los 80, los asentamientos humanos, las técnicas de producción, las corrientes de circulación y las comunicaciones en Michoacán no habían sido alteradas por cambios tecnológicos de importancia. En las décadas siguientes, los ferrocarriles habrían de modificar sustancialmente la vida económica y social de la entidad.

El capital extranjero y la política ferrocarrilera en Michoacán

Durante la República Restaurada (1867-1876) los más destacados hombres del gobierno y de la oposición coincidieron en la necesidad de que una vez concluido el ferrocarril de México a Veracruz (1873), éste se prolongara hasta el Pacífico o incorporase a la economía nacional importantes regiones agrícolas y mineras del centro del país y de los estados de Guerrero y de Michoacán, al tiempo que sirviera como puente al comercio internacional entre los países europeos y los latinoamericanos del Pacífico, así como con Australia, China, Japón y demás islas del Pacífico y naciones del extremo oriente.¹ La política expansionista de los Estados Unidos y la experiencia de la intervención francesa tornaba más apremiante, entre los gobiernos republicanos de Benito Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada, hacer del país una nación libre y soberana y una de las más comerciales del mundo. Y, para lograrlo, era imprescindible abaratar hasta el mínimo los costos de construcción de los ferrocarriles, reducir el precio de los fletes de carga y pasaje, etc., con

¹Manuel María de Zamacona, líder de la oposición porfirista durante el gobierno juarista, sostuvo, resumiendo el sentir general, que "hasta que un doble listón de hierro enlace los dos mares que bañan nuestras costas[...] Puebla, Michoacán y Guerrero, ejecutarán el gran pensamiento de poner en comunicación el camino de Veracruz con la costa del Pacífico". Citado por Francisco R. Calderón. "La República Restaurada. Vida Económica" en Daniel Cosío Villegas (Coordinador), *Historia Moderna de México*, México, Editorial Hermes, 1973, p. 609-610, Cfr. Francisco Gonzáles de Cosío, *Historia de las Obras Públicas en México*, México, Ediciones de la Secretaría de Obras Públicas, 1976, tomo IV, p. 143-144. Véase sobre el papel transformador de los ferrocarriles, como idea importante de la época, a John Gresham Chapman. *La Construcción del Ferrocarril Mexicano 1837- 1880*, México 1975 (Sepsetentas)

el fin de competir ventajosamente en el futuro con las vías de comunicación de Panamá, Nicaragua, Tehuantepec y con el gran ferrocarril del oeste de la Unión Americana.

Preludio de una nueva época

En Michoacán, para amplios sectores del gobierno y de la sociedad, la comunicación interoceánica constituyó desde la década de 1860 la mayor preocupación para sacar al estado del aislamiento y atraso económico en que se encontraba. La clave para promover la inversión de capital local e impulsar un desarrollo económico equilibrado entre las distintas regiones, ramas y centros productivos, se fincó en la construcción de líneas de ferrocarril que surcaron el territorio estatal en todas las direcciones uniendo entre sí a las principales zonas agrícolas, mineras, agroindustriales y ganderas, etc., con las ciudades y pueblos más importantes de la comarca y con los estados del centro del país y la costa michocana a través del puerto de Maruata. De lo contrario, se auguraba, como finalmente ocurrió, Michoacán quedaría marginado completamente del comercio marítimo y de las posibilidades de quedar comunicado por un ferrocarril. Guerrero y Colima le disputaron, a través de sus puertos de Acapulco y Manzanillo, el control del comercio de la región.²

La primera opción que se manejó en este sentido, fue la de promover a los capitalistas michoacanos para la consecución del ferrocarril interoceánico. A principios de 1874, un grupo de empresarios con el asesoramiento y apoyo de miembros de la diputación de Michoacán elevaron al Ministerio de Fomento el proyecto para construir una vía de ferrocarril que partiendo de Morelia tocara Pátzcuaro, Uruapan, Apatzingán y atravesando el distrito de Coalcomán llegara al puerto de Maruata. Cuando se esperaba la aprobación federal para dicho proyecto, se presentaron en el país las primeras manifestaciones de la recesión económica mundial de 1873 y 1874, que canceló todo tipo de proyectos y de inversión de esta naturaleza. Con esto, las aspiraciones de las empresas locales por construir con sus propios medios líneas de ferrocarril se diluyeron. Todavía en 1877 cuando los representantes de una empresa minera de Guanajuato con capital extranjero solicitaron al gobierno estatal concesión para tender un ferrocarril que uniera a la capital de Guanajuato con la de Michoacán, las autoridades del estado optaron por auspiciar ese tipo de empresas entre los capitalistas locales que se organizaran con sus propios recursos a los que "apoyará, preferentemente, sea que se propongan construir la propia línea[...], sea que se fije cualquier otra de las innumerables que pueden establecerse."³

Al no obtener respuesta, el gobierno estatal instrumentó una segunda opción: asumió el compromiso de construir por sí mismo un sistema de comunicación ferroviaria en la entidad para lo cual solicitó al gobierno federal una concesión que fue otorgada en enero de 1878. En el contrato se consignó el derecho para tender una línea de ferrocarril que partiendo de Salamanca en el estado de Guanajuato tocara a Morelia en su recorrido al Pacífico, con ramales a Celaya, Zamora, Maravatío y Zitácuaro. En realidad, este proyecto de gran envergadura para Michoacán fue planeado tomando en cuenta los intereses regionales de la entidad. Para sacar adelante los trabajos que implicaba la concesión, es decir, para financiar su construcción, la legislatura del estado decretó algunos impuestos alcabalaros y mineros que fue necesario derogar en su totalidad en enero de 1879 a raíz de una campaña de protesta contra los mismos. Sin recursos para la construcción de tan ambicioso proyecto y ante el incumplimiento del mismo, la concesión le fue cancelada al

²Véase José Alfredo Uribe Salas, *Ferrocarriles y materias primas en Michoacán. Una aproximación a los intereses de los norteamericanos en la entidad, 1854- 1875*. Estudio elaborado en el Seminario Historia de México Moderno (Siglo XIX) que dirige el doctor Ernesto Lemoine en la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM, 1985.

³Amador Coromina, *Recopilación de Leyes, Decretos, Reglamentos y Circulares expedidas por el estado de Michoacán, formada y anotada por ...* Morelia, Imp. de Hijos de Arango, 1888, tomo XXIV, p. 103- 104. *Colección de Leyes, Decretos, Disposiciones, Resoluciones y Documentos Importantes sobre el camino de fierro, arreglada en el Archivo de la Secretaría de Fomento, México*, Imp. de Francisco Díaz de León, 1883, tomo III, p. 744

estado en julio de 1879.⁴ Un año después, en julio de 1880, el gobierno federal concertó con el de Michoacán otro contrato relativo a la construcción de un ferrocarril de menor proyección pero no menos importante entre Pátzcuaro, Morelia y Salamanca.

Para entonces era claro que la construcción de una línea de ferrocarril en Michoacán estaba en función directa con la formación de grandes empresas con el capital y los medios técnicos y financieros necesarios que el estado por sí mismo era incapaz de proporcionar. Por esta razón, cuando dos poderosos consorcios ferrocarrileros norteamericanos obtuvieron del gobierno federal contratos tendientes a dotar al país de un sistema troncal de líneas férreas de corte internacional e interoceánico, el gobierno de Michoacán no dudó en ofrecer al mejor cliente las prórrogas de su contrato de 15 de julio de 1880 con la certidumbre de que una vez construido el tramo entre Salamanca, Morelia y Pátzcuaro, éste serviría de base para prolongar la línea hasta el litoral del Pacífico michoacano.⁵

Al inaugurar la tercera opción, el gobierno estatal dejó en manos del capital extranjero la alternativa de decidir el futuro de la economía regional que fue diseñado desde el exterior obedeciendo a los intereses de dominio del gran capital monopolista. En este sentido, fueron las empresas ferrocarrileras y el capital foráneo quienes determinaron en todo momento el derrotero de sus vías. En ocasiones fue la rivalidad entre las compañías lo que impulsó a las mismas a ampliar sus sistemas de comunicación a través de ramales alimentarios, en una lucha sin cuartel por el control pleno de los recursos naturales, el comercio y la economía regional y nacional.

Las empresas y las regiones

En este sentido, la proyección, construcción y explotación de los ferrocarriles no sólo no corrigió los desequilibrios regionales o interregionales que ya existían, sino que aumentó éstos en forma desmesurada. En realidad los 557 kilómetros de vía de ferrocarril construidos durante los años de 1882-1902, más que articular los intereses económicos de la entidad, integraron a la dinámica del mercado nacional e internacional a las regiones tradicionalmente mejor comunicadas (por su ubicación geográfica) con el centro y occidente del país; quedando marginadas extensas zonas agrícolas y mineras del sureste y suroeste del estado. Por el contrario, las del oriente, centro, occidente y Bajío michoacano que comprendían los distritos de Maravatío, Zitácuaro, Zinapécuaro, Morelia, Pátzcuaro, Uruapan, La Piedad, Puruándiro, Zamora, Jiquilpan (los más densamente poblados), fueron las regiones elegidas por las compañías ferrocarrileras para tender pequeños ramales de sus sistemas troncales de comunicación internacional e interoceánica.⁶

Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano

El ramal más extenso que se aproximó al corazón del territorio michoacano (270 km. aprox.) y que comunicó a cuatro de las ciudades más importantes del estado: Maravatío, Morelia, Pátzcuaro y Uruapan, tardó en construirse prácticamente 20 años, fue iniciado por la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano que inauguró en 1883 el primer tramo de 186 kilómetros entre Salamanca y Morelia, y en 1886 la prolongación a Pátzcuaro con longitud de 66 kilómetros. El resto, es decir, el tramo de esta ciudad a Uruapan fue concluido y puesto en explotación en 1899 por la empresa denominada del Camino de Fierro Nacional Mexicano, que años atrás (1886) había adquirido de la primera el valor

⁴Contrato celebrado entre la Secretaría de Fomento, Vicente Riva Palacio en representación del Ejecutivo de la Unión y el gobernador del estado de Michoacán Bruno Patiño para la construcción de un ferrocarril entre Salamanca y la Costa del Pacífico con ramales para Celaya, Zamora, Morelia y Zitácuaro, México, Imp de Francisco Díaz de León, 1978, p. 5- 23; Amador Coromina, *op. cit.*, tomo XXIV, pp. 167-177, 185-186, 191.

⁵Colección de Leyes, Decretos, Disposiciones, Resoluciones... 1885, tomo III, p. 618- 634; Amador Coromina, *op. cit.*, tomo XXV, p. 91, 95- 105.

⁶Esta tesis es ampliamente analizada por el autor en el marco de una investigación mayor titulada *Los Ferrocarriles en Michoacán durante el Porfiriato*, que se encuentra en su etapa final.

de gran parte de sus acciones, y los derechos y obligaciones contraídas con anterioridad tanto con el gobierno federal como con el estatal.⁷ Con esto, las actividades agrícolas, forestales e industriales experimentaron un impulso técnico-productivo, al tiempo que comenzaron a transitar los trenes hasta Uruapan (puerta de acceso a Tierra Caliente y el suroeste), procedentes de México cargados de turistas, agentes viajeros representantes de empresas y comercios y hasta de aventureros de otros estados de la República y del extranjero, así como de artículos manufacturados, maquinaria agrícola e industrial, etc., que inundaron la comarca. Y a la inversa, los productos de la agricultura comercial (de todos los climas), lo mismo que el forestal y los artículos textiles de las fábricas "La Paz" y "La Unión" de Morelia como de la de San Pedro y la Providencia de Uruapan, pudieron recibirse el mismo día de su embarque en los mercados del centro, y en la ciudad de México; o bien en un par de días colocarse en los centros del norte del país y del extranjero.⁸ Con este ramal, la empresa de "Camino de Fierro Nacional Mexicano" adquirió una situación de privilegio en Michoacán que le permitió influir y controlar la economía y el comercio de extensas regiones (sus tributarias) y centros de consumo respecto a sus rivales competidoras en el área.

Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano

Esta empresa fue la encargada de incorporar a la dinámica del mercado internacional a una de las regiones agrícolas más importantes de la entidad, comprendida en los distritos de la Piedad, Puruándiro, Zamora y Jiquilpan, así como de ampliar y fortalecer los vínculos económicos y comerciales entre ésta y las del Occidente del país cuyo epicentro se localizaba en el pujante centro urbano de Guadalajara.

En 1887, una vez concluida su línea internacional que puso en comunicación a la ciudad de México con el sur de los Estados Unidos, el Central Mexicano emprendió con toda celeridad la construcción de su línea interoceánica, quedando concluido el primer tramo entre Irapuato y Guadalajara en un tiempo record de 11 meses. En 1888 los trenes de la compañía comenzaron a prestar servicio de carga y pasaje entre ambas ciudades.⁹ Con esto, parte de la región del Occidente y del Bajío michoacano se vieron favorecidas al quedar engarzadas en una extensión de 59 kilómetros, y al convertirse en terminales de ferrocarril la cabecera del Distrito de La Piedad y el pueblo de Yurécuaro. Tiempo después, el Central Mexicano amplió su influencia en el área al construir un ramal entre Yurécuaro y Los Reyes, que puso en servicio en 1902.¹⁰ Con esto el pujante distrito agrícola de Zamora y las zonas boscosas pudieron exportar sus productos y recibir todo tipo de artefactos. Con la inauguración de este ramal se acentuó el movimiento poblacional y el problema de la emigración hacia las haciendas cafetaleras de Veracruz, el Valle Nacional y los Estados Unidos.¹¹

Compañía Limitada del Ferrocarril y Minas de Michoacán

De las regiones mineras en Michoacán la más importante y mejor comunicada fue la del oriente del estado, misma que logró capitalizar el interés y la inversión de capital

⁷Juan de la Torre, *Historia y Descripción del Ferrocarril Nacional Mexicano*, México, Imprenta de I. Cumplido, 1888, p. 15-40; Mariano de Jesús Torres, *Diccionario Histórico, Biográfico, Geográfico, Estadístico, Zoológico, Botánico y Minerológico de Michoacán*, Morelia, Imp. Particular del autor, 1905-1915, tomo II, p. 13; Aristeo Mercado, *Informe rendido al Congreso del Estado por el Ejecutivo sobre vías férreas en Michoacán, Morelia*, Imprenta de la E. J. M., Porfirio Díaz, 1897, p. 14-19.

⁸José Alfredo Uribe Salas, *La industria textil en Michoacán, 1840-1910*. Morelia, Universidad Michoacana-Departamento de Investigaciones Históricas, 1983 (Col. Historia Nuestra No. 5); Napoleón Guzmán Avila, *Michoacán y las inversiones extranjeras 1880-1911*, Morelia, Universidad Michoacana-Departamento de Investigaciones Históricas, 1982 (Col. Historia Nuestra No. 3).

⁹Francisco R. Calderón, *op. cit.*, p. 544

¹⁰Archivo General de la Nación, *Gobernación-Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas*, vol. 94/30-1, exp. 4, f. 45; *Anales de la Secretaría de Comunicación y Obras Públicas*, México, T. Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1903, p. 138-139.

¹¹En el Archivo Municipal de Zamora, *Ramo de Fomento*, existe una abundante información que certifica lo expuesto.

extranjero. Los centros mineros de Tlalpujahua y Angangueo, afamados por sus riquezas y constante bonanza que se remonta a los inicios de la colonia, se formaron en ejes del desarrollo regional y puntos de referencia para la proyección, construcción y explotación del ferrocarril en el área. La Compañía Limitada del Ferrocarril y Minas de Michoacán que pasó a denominarse más tarde Compañía Limitada de Michoacán y Pacífico, de capital inglés, no sólo monopolizó la propiedad y la producción metalífera de Angangueo sino que controló las comunicaciones, el transporte y la dinámica comercial en la región una vez que construyó y puso en explotación el ramal de ferrocarril entre Maravatío y Zitácuaro en 1897, e hizo de esta última ciudad el centro de sus operaciones mineras y ferrocarrileras en la entidad.¹²

El impacto de los ferrocarriles en la minería

En Michoacán, como en el resto del país, grandes empresas monopólicas y compañías filiales de los grupos financieros de los países más desarrollados (Inglaterra, Francia, Estados Unidos), se encargaron de peinar, inventariar y explotar los recursos agrícolas, metalíferos, forestales, etc., de extensas regiones que entre 1882 y 1902 quedaron comunicadas por el ferrocarril. En el caso de la minería, los importantes centros mineros de Tlalpujahua y Angangueo fueron objeto de una explotación planificada con técnicas y sistemas de beneficio acorde a los adelantos científicos de la época. Aún más: numerosas minas y fundos vírgenes o poco trabajados fueron incorporados por igual a una explotación de sus recursos una vez que el ferrocarril eliminó las distancias, abarató los precios del transporte y se contó con nuevos y modernos sistemas para el tratamiento de metales pobres o de baja ley.¹³

Durante el porfiriato, antiguas y nuevas zonas metalíferas que habían decaído por falta de financiamiento o permanecido al margen de la dinámica económica de la entidad y de la economía mundial fueron absorbidas por el capital extranjero, cuando el ferrocarril hizo rentable su explotación. Así, a la par de los importantes centros mineros de Tlalpujahua, en donde operó la Compañía Minera Dos Estrellas de capital francés¹⁴ y Angangueo, monopolizado por la Compañía del Ferrocarril y Minas de Michoacán de capital inglés, y luego por la ASARCO (norteamericana), despuntaron otros que como Oztumatlán, Chapatuato y Curucupaseo, aunque de menor importancia que los primeros, no dejaron de constituir centros de interés de los inversionistas foráneos. De esta manera el capital extranjero logró tejer en un par de décadas una red de poder en torno a los yacimientos metalíferos rentables a sus intereses: desplazó a los antiguos dueños y gambusinos faltos de capital y recursos técnicos, a los que transformó en asalariados; monopolizó la propiedad y la producción; impartió justicia, etc. En una palabra, erosionó el paisaje y las relaciones sociales en los lugares donde operó.¹⁵

Por el contrario, regiones potencialmente mineras del suroeste y del sureste del estado distanciadas del sistema ferroviario, como fue el caso de los yacimientos mineros de los distritos de Huetamo y Coalcomán, languidecieron por falta de caminos y medios de transporte adecuados a la naturaleza de la actividad. En 1883, el ingeniero Manuel de Anda

¹²José Alfredo Uribe Salas, *Ferrocarril y minas. Una empresa inglesa en Michoacán durante el Porfiriato*. Ponencia presentada en el Primer Congreso de Historia Regional, efectuado en enero de 1986 en la Universidad Autónoma de Pachuca, Pachuca, Hidalgo. (En prensa). Memoria del Congreso.

¹³Sobre este punto la historiografía mexicana adolece de un registro de los cientos de minas y pequeños reales que comenzaron a explotarse a partir de la década de 1890, cuando se tornó rentable el beneficio de sus metales. Más grave aún es la total carencia de estudios monográficos en donde se analice la importancia y el impacto económico que éste presentó para multitud de localidades, poblaciones rurales y zonas mineras, que en un par de años vieron socavar repentinamente sus bases económicas de sustentación y las repercusiones que esto tuvo a nivel regional y nacional.

¹⁴José Alfredo Uribe Salas, "Dos estrellas: una empresa francesa en la minería michoacana. 1898-1910", en *Boletín de la Investigación Científica*, Morelia, Coordinación de la Investigación Científica de la Universidad Michoacana, enero-junio de 1985.

¹⁵José Alfredo Uribe Salas, "El Mineral de Cucupaseo durante el Porfiriato. Un ejemplo de control extranjero" en *Tzintzun*, Órgano de información del Departamento de Historia, no. 6, Morelia Universidad Michoacana-Departamento de Historia, julio-diciembre de 1985, y del mismo autor, *Oztumatlán y Chapatuato: dos centros mineros del siglo XIX*, Morelia, DIH, 1984, Sin publicar.

diagnosticó el futuro inmediato de la región de Coalcomán, después de realizar un estudio exhaustivo:

Hoy las circunstancias han cambiado de tal suerte que [...] situado Coalcomán en una sierra muy remota de la parte poblada de México con vías de comunicación muy difíciles que casi impiden el acceso a aquella comarca, no es posible que el fierro de aquella región pueda competir con los producidos en el estado de Jalisco, en las herrerías de Matacristo y de Comaja, con el excedente fierro forjado de la Encarnación y los fierros colocados de Acupilco y la Trinidad en el estado de Hidalgo, cuyos productos son conducidos fácilmente a los centros de consumo.¹⁶

El sistema férreo no sólo trastocó las nociones de tiempo y distancia, sino que impulsó la búsqueda y explotación a gran escala de las zonas mineras próximas a las modernas vías de comunicación y a los centros de consumo. Con ello, igualmente, los problemas de la movilidad de los trabajadores de una región a otra en búsqueda de trabajo se fueron superando, además los obstáculos para el traslado de la maquinaria se facilitaron enormemente en la parte central de México, en la que se enmarcaba la región privilegiada de Tlalpujahua-Angangueo, experimentando la producción matalífera un desarrollo de gran envergadura. En otros lugares, como Coalcomán, la falta de ferrocarril y buenos caminos fue la causa de su decadencia.

La infraestructura de la comunicación en la región: campo y ciudad

Caminos

En Michoacán como en el resto del país los caminos terrestres ocuparon un segundo plano en la política de comunicaciones seguida por el gobierno, pues las pequeñas partidas presupuestales destinadas a los mismos apenas cubrían las exigencias de reparación y conservación de los principales caminos construidos con anterioridad. La mayoría de éstos, llamados nacionales, eran los que ya desde mediados de la década de 1870 comunicaban a Michoacán, pasando por Morelia, con Guanajuato por Cuitzeo; con la ciudad de México por Maravatío; con Guadalajara pasando por Zamora y la Barca y con Colima a través de Zamora, Jiquilpan y Tamazula, etc. Además estaban los caminos que en el interior del estado unían a la capital del mismo con Zitácuaro vía Tajimaroa; con el mineral de Tlalpujahua pasando por Zinapécuaro; con Puruándiro y con Tacámbaro a través de Pátzcuaro. Todos ellos, unos en mejor estado que los otros, constituían el sistema total de las comunicaciones en la entidad, y por su importancia para el tráfico mercantil e industrial tenían la anchura requerida para el tránsito de toda clase de vehículos rodantes marcados por la ley. El resto eran caminos vecinales de herradura, en la peor situación, transitados por los arrieros que sostenían las comunicaciones y el comercio entre la mayoría de los pueblos, haciendas y ciudades de la entidad.¹⁷

En la década de 1880, cuando el sistema de transporte y comunicación ferroviaria penetró en Michoacán y las ciudades de Maravatío, Pátzcuaro y La Piedad quedaron engarzadas a la red nacional, la conservación de los caminos existentes y la rehabilitación de los de herradura en carreta para el tránsito de vehículos, sobre todo de aquellos que comunicaban a las regiones productoras con las estaciones del tren, se tornaron en la preocupación mayor para amplios sectores de la sociedad michoacana con intereses en la producción agrícola, minera e industrial y en la comercialización de sus productos más allá de los límites estatales. Por esta razón, muchos empresarios, hacendados y comerciantes locales de los distritos de

¹⁶Manuel de Anda, "Informe relativo a la explotación del fierro de Coalcomán presentado al señor Ministro de Fomento por el ingeniero de Minas Don Manuel de Anda, jefe de la comisión nombrada para el efecto", en *Boletín de la Sociedad Michoacana de Geografía y Estadística*, tomo I, no. 11, Morelia, febrero 15 de 1906, p. 178-180.

¹⁷Antonio Linares, *Cuadro sinóptico del estado de Michoacán en el año de 1872, formado en vista de los datos más recientes y autorizadas por el ingeniero topógrafo...* Morelia, Imprenta de O. Ortiz, 1873, p. 40-43.

Maravatío, Zitácuaro, Morelia, Pátzcuaro, Tacámbaro, Ario de Rosales, Apatzingán, Uruapan, Zamora y Jiquilpan, con el apoyo apenas simbólico del gobierno, emprendieron la compostura de los caminos vecinales y de aquellos que comunicaban entre sí a las cabeceras de distrito con las estaciones de ferrocarril a lo largo del tramo de Maravatío y Pátzcuaro, con la finalidad de agilizar el acarreo de la producción agrícola y minera.¹⁸

Conforme pasó el tiempo, y el ferrocarril impuso a la economía y al comercio su propia dinámica de desarrollo, fue necesario abrir nuevos caminos entre las regiones productoras marginadas por este medio de transporte. El sureste y suroeste de Michoacán, dos de las más extensas y ricas regiones de la entidad, habían quedado aisladas del comercio con el centro del país. En la primera se hacían esfuerzos para mejorar en algunos tramos el camino que unía el Distrito de Huetamo con el de Zitácuaro, por un lado, y con el de Tacámbaro por otro. El mismo interés existía en el camino que permitía el acceso a Tierra Caliente vía Apatzingán y Tepalcatepec, y de ahí a la costa pasando por Coalcomán.¹⁹

Sin embargo, fue a partir de 1895, cuando se aprobó la ley general que delegaba a los estados de la federación la obligación de reparar, conservar y abrir nuevos caminos en el interior de sus territorios, así como la colaboración entre autoridades y propietarios para mejorar los caminos existentes y construir otros que ampliaran la red de comunicación interna. Desde entonces fue práctica común que, en la mayoría de los casos, fueran los propios interesados, es decir, grandes y medianos propietarios de fincas rústicas, empresarios industriales, compañías extranjeras que operaron tanto en las zonas mineras como en las agrícolas, en la industria como en la explotación maderera y comercial, quienes se hicieron cargo de los caminos vecinales que unían a las unidades productivas con los caminos nacionales o con alguna estación del tren, aportando materiales, herramienta y mano de obra para la construcción o mantenimiento de los mismos.²⁰

En los distritos de Maravatío y Zitácuaro, la compostura y reparación de puentes y caminos estuvo respaldada por el desarrollo económico que alcanzó la región una vez que el capital extranjero intensificó la explotación de los minerales de Talpujahuá, Angangueo, Oztumatlan y otros. Así como por la inauguración del ramal del ferrocarril de Maravatío-Zitácuaro en 1897 propiedad de la Compañía del Michoacán y Pacífico. Lo mismo pasó en los distritos de Uruapan, Ario de Rosales, Apatzingán y en menor medida en Coalcomán, cuando en 1899 el ferrocarril tocó a la ciudad de Uruapan puerta de acceso a Tierra Caliente y al suroeste michoacano. Para entonces la región había entrado en un gran desarrollo agrícola e industrial, mismo que demandó el mantenimiento y apertura de nuevos caminos para facilitar los cargamentos de la producción agrícola a la estación del ferrocarril de Uruapan. Igual situación se operó en la región del occidente en los distritos de Jiquilpan y Zamora. En 1900 se informaba de los amplios trabajos que, en materia de caminos, se habían ejecutado entre 1897 y 1900, destacando el que comunicaba a Zamora con La Piedad y de la primera con Tingüindín y Uruapan, para el transporte de productos y mercancías, mismos que alimentaron con toda clase de productos al ramal del ferrocarril de Yurécuaro a Los Reyes, cuando éste fue puesto en servicio en 1902.²¹

Al despuntar el siglo XX, si bien es cierto que la red de caminos hábiles para el tránsito de toda clase de vehículos rodantes se habían ampliado notablemente, el problema principal para el estado, los empresarios y el grueso de la población seguía siendo el relativo al mantenimiento de los mismos, sobre todo después de la época de lluvias en que la mayoría de los caminos quedaban intransitables. Para solucionar ese problema, por la

¹⁸Véase *El Periódico Oficial* y la *Gaceta Oficial de Michoacán* correspondientes a este tiempo.

¹⁹Juan A. Muñoz, "Michoacán. Estudio acerca de este estado por el Sr...", *Boletín de la Sociedad Michoacana de Geografía y Estadística*, tomo V, no. 16, Morelia, noviembre de 1909, p. 314, Gerardo Sánchez Díaz, *El suroeste de Michoacán, estructura económico-social. 1852-1910*. Tesis para optar el grado de maestro en historia de México, 1982, p.487-500.

²⁰*Periódico Oficial*, Morelia, 1 de agosto de 1897, *Periódico Oficial*, Morelia, 17 de mayo de 1896. *Periódico Oficial*, Morelia, 24 de marzo de 1898; Alfonso Luis Velasco, *Geografía y Estadística del Estado de Michoacán, México*, Tip. de T. González y sucesores, 1895, p. 206-218.

²¹*Periódico Oficial*, Morelia, 22 de abril de 1897, *Periódico Oficial*, Morelia, 6 de julio de 1899; *La Libertad*, Morelia, 13 de febrero de 1900, *La Libertad*, Morelia, 2 de enero de 1900.

ley del 1 de septiembre de 1901 se consignó entre las facultades y obligaciones de los prefectos la de procurar el buen estado de las vías de comunicación en sus jurisdicciones con el apoyo de los ayuntamientos del distrito.²²

Para fines del porfiriato, los caminos de Michoacán considerados por el estado como de propiedad pública, estaban divididos en tres clases:

1° Caminos reales o nacionales que son los que comunican los estados entre sí y distritos limítrofes, y que por su importancia tienen la extensión correspondiente marcada por la ley, usados generalmente para el tráfico mercantil e industrial y antiguos de transporte para las diligencias; 2° caminos vecinales o carreteros, medios de comunicación entre los pueblos pertenecientes al mismo Distrito; y 3° caminos llamados de herradura, medios también de comunicación entre los pueblos y vecindades inmediatas en el mismo distrito; pero en los cuales no es fácil el acceso y paso de los rodados: en esta división no se comprenden las vías de comunicación que bien pueden llamarse particulares, pues como su nombre lo indica no son de uso general y unas veces son carreteras, y otras de herradura cuyo número está en relación con el crecido de las múltiples propiedades rústicas separadas de los centros de población.

Los más importantes, y que mayor cuidado merecían, eran los caminos nacionales divididos en dos categorías: los que ponían en contacto a Michoacán con los estados limítrofes y que unían a los principales centros urbanos en el interior de la entidad. La primera categoría comprendía el camino nacional que enlazaba a Morelia con el estado de México por Charo, Indaparapeo, Queréndaro, Zinapécuaro, Maravatío etc. El de Morelia al estado de Querétaro, con el mismo derrotero que el anterior vía Maravatío-Hacienda de Molino de Caballero, limítrofe con Querétaro. El de Morelia al estado de Guanajuato tenía tres caminos distintos: por Cuitzeo, por Puruándiro y por La Piedad. El camino que comunicaba al estado de Jalisco, pasando por Tlazazalca, Zamora, etc., o bien, por Zamora y Jiquilpan. Y finalmente, los caminos de Morelia al estado de Colima por Pátzcuaro, Uruapan, Parácuaro, Apatzingán, Tepalcatepec, Coahuayana y a Colima. Y al estado de Guerrero, partiendo de la capital pasaba por Pátzcuaro, Opopeo, Santa Clara, Ario de Rosales, Río Balsas y Guerrero. En segundo plano destacaban los caminos también llamados nacionales que prestaban servicio al interior de Michoacán. Los de la sección de oriente unían a Morelia con Taximaroa, Maravatío, Tlalpujahuá y Zitácuaro; los de la sección norte con Cuitzeo, Santa Ana Maya, Chucándiro. Los del poniente con Quiroga, Pátzcuaro, Taretan, Los Reyes. Los de la sección del sur unían a Morelia con Tacámbaro, Huetamo, Ario y La Huacana.²³

Telégrafos y teléfonos

El servicio telegráfico se implantó en Michoacán en 1870, 26 años después de que fue inventado y 20 de que se realizara con éxito en el país la primera comunicación entre el Colegio de Minería y el Palacio Nacional, en la ciudad de México. Durante el porfiriato, estos medios de comunicación recibieron un gran impulso por parte del gobierno. Y aunque en Michoacán los telégrafos comenzaron a funcionar 20 años antes que los teléfonos, fueron éstos los que alcanzaron mayor extensión territorial y prestigio entre la burguesía y los sectores empresariales que operaron en la entidad.

De agosto de 1870, mes en que fue inaugurada la primera línea telegráfica que puso en comunicación directa a Morelia con la capital de la República y otras ciudades del centro del país vía Maravatío-Celaya, a 1888, en que dicho servicio pasó a ser dirigido y administrado por el gobierno estatal, el sistema telegráfico en Michoacán había sido construido en la mayor parte. Para entonces las 15 cabeceras de distrito, según la división

²²Véase Brigitte B. de Lameiras, "Caminos del Distrito de Zamora en 1906," en *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, no.22, el Colegio de Michoacán, 1985, p.113-134.

²³Mariano de Jesús Torres, *op. cit.*, tomo I, p.321-324.

económico-administrativa de la entidad, contaban con líneas de comunicación telegráfica, que las unía entre sí, o con los poderes del centro a través de Morelia. Entre 1888-1889 de acuerdo al primer presupuesto estatal destinado al mantenimiento y servicio del sistema telegráfico que ascendió a \$24 198.00, Michoacán contaba con 24 oficinas que prestaban servicios en Morelia, Zinapécuaro, Zitácuaro, Maravatío, Pátzcuaro, Tacámbaro, Uruapan, Ario de Rosales, Apatzingán, Coalcomán, Huetamo, Jiquilpan y Zamora. La línea entre Zamora, La Piedad y Puruándiro, de propiedad federal, fue posteriormente traspasada al estado. Existían además oficinas en Talpujahuá, Angangueo, Tuzantla, Quiroga, Taretan, Parácuaro, Aguililla, Coahuayana y Carácuaro.²⁴

Con todo fue a partir de 1891, una vez puesto en servicio el primer hilo telefónico entre Morelia y Cuitzeo, que estos medios de comunicación penetraron en todas direcciones, poniendo en contacto directo e inmediato a amplios núcleos de población que por su situación geográfica y malos caminos interiores quedaban distantes de los centros administrativos, comerciales y económicos de dentro y fuera del estado. Para 1899 se habían tendido 814 554 metros de hilo telefónico y 281 495 metros más de hilo telegráfico.²⁵ Diez años después, en el ocaso del porfiriato, la comunicación telefónica había alcanzado una longitud de 1 482 kilómetros, superando con 248 kilómetros la extensión telegráfica. Con la ampliación de ambos sistemas de comunicación a todo el territorio michoacano, las transacciones mercantiles e industriales se agilizaron, fortaleciendo los lazos comerciales entre las zonas agrícolas, mineras e industriales con los centros urbanos de todo el país. En este tiempo, las principales haciendas agrícolas de Michoacán quedaron unidas por la vía telefónica, lo mismo ocurrió entre las empresas mineras, las fábricas textiles y otros centros industriales y comerciales de la entidad, pues era claro que, como señalaba la prensa, estos medios de comunicación "son condiciones favorabilísimas al desarrollo práctico del crédito en todas sus facetas: la maquinaria complicada y amplísima del mecanismo social reporta en sus funciones una velocidad vertiginosa cuando la explotación del crédito penetró a todas las regiones animadas por la industria y el trabajo".²⁶

El gobierno, por su parte, contó desde entonces con un instrumento de comunicación eficaz que le garantizó una mayor cohesión político-administrativa entre los poderes del centro y las autoridades estatales, y de éstas con los prefectos de distrito y los encargados del orden público en los municipios, tenencias y rancherías. En 1910 estaban en servicio 190 oficinas de teléfono y más de 20 telegráficas, cuyos gastos de servicio y mantenimiento representaban para el erario público una erogación de \$87 017.00. Para esta fecha la extensión total de los hilos telegráficos y telefónicos propiedad del estado de Michoacán rebasaban los 3 000 kilómetros; los de propiedad federal y de particulares ascendía a 1 500 kilómetros dando una longitud de más de 4 500 kilómetros "que hacen las comunicaciones rápidas y fáciles no sólo entre todas las cabeceras de distrito y municipalidad, sino la mayoría de estas tenencias".²⁷

Con la implantación y desarrollo de estos medios, la clase gobernante y los grupos de poder económico y político mejoraron sus relaciones sociales, al tiempo que estuvieron en mejor condición para garantizar la seguridad de sus bienes, la tranquilidad de sus negocios y el orden de cualquier atentado o manifestación de descontento popular, pues el gobierno con ayuda de los sectores dominantes pudo movilizar a los cuerpos rurales o a las milicias locales a cualquier región, el mismo día en que se notificaba la presencia de rebeldes o la alteración de la paz y el orden social. Así ocurrió en el mineral de Angangueo en 1878 cuando estalló un conflicto laboral entre los obreros, mineros y una empresa alemana que

²⁴Amador Coromina, *op. cit.*, tomo XXVIII, p. 4; tomo XXIX, p. 56-60; tomo XXX, p.19; tomo XXXI, p.80-81.

²⁵*Periódico Oficial*, Morelia, 8 de octubre de 1899.

²⁶*La libertad*, Morelia, 18 de marzo de 1897; J. Figueroa Doménech, *Guía General descriptiva de la República Mexicana, Historia, Geografía, etc., con triple Directorio del Comercio y la Industria, Autoridades, Oficinas Públicas, Abogados, Médicos, Hacendados, Correos, Telégrafos y Ferrocarriles, etc. dirigido y redactado en presencia de datos oficiales, por...* Barcelona, Editor Ramón de S. N. Araluca, 1899.

²⁷Felipe E. Calvillo, "Michoacán en 1910", en *Boletín de la Sociedad Michoacana de Geografía y Estadística*; tomo VII, no.2, febrero de 1911, p.37-38.

ahí operaba. Meses atrás, había sido inaugurada la comunicación telegráfica entre Angangueo, Zitácuaro y Morelia, lo que permitió que tanto el gobierno federal como el del estado movilizaran de inmediato tanto a grupos de la policía rural como del ejército federal para reprimir a los trabajadores del lugar.²⁸ De esta manera fue que, durante la administración de Porfirio Díaz, la política de desarrollo sintetizada en "Orden y Progreso" se llevara a efecto por encima de los intereses populares, adquiriendo un carácter netamente represivo.

Tranvías

Los tranvías urbanos fueron otro de los medios de comunicación que se establecieron en Michoacán durante el porfiriato. Su construcción estuvo determinada por la presencia de los ferrocarriles y constituyeron una prolongación de éstos al interior de las ciudades. Zamora, Morelia, Pátzcuaro, Uruapan y La Piedad fueron centros urbanos que impulsaron en su interior las líneas de tranvías, mismos que prestaron servicio entre las estaciones de ferrocarril y el centro de las poblaciones, siguiendo en cada caso distinto recorrido. Por otra parte, al igual que las empresas ferrocarrileras, las formadas con este fin gozaron del sistema de concesión y exenciones que las autoridades estatales y municipales otorgaron a particulares para el tendido de las vías y su explotación. Con todo, mientras que el capital extranjero monopolizó las vías de comunicación y transporte ferroviario, imponiendo a la economía y al comercio regional su propia dinámica de desarrollo, los empresarios locales apenas pudieron construir unos cuantos kilómetros de vías en las cabeceras de distrito mencionadas, que aunque estimularon el comercio urbano, más tenían el carácter de paseo para la burguesía citadina.²⁹

A modo de conclusión

El estado de Michoacán fue una de las regiones del centro-occidente de México que a partir de la década de los 80 del siglo pasado experimentó un desarrollo económico sin precedente en su historia; pero al mismo tiempo, desigual, a saltos, contradictorio entre las distintas regiones, empresas y actividades agrícolas e industriales, así como una marcada dependencia, técnico-científica del aparato productivo a los centros hegemónicos del exterior y la modificación de los circuitos de intercambio comercial en el ámbito local, nacional e internacional.

Los ferrocarriles se constituyeron en el principal agente de esta nueva articulación del espacio territorial, de las actividades productivas y comerciales, financieras y de servicio. Mismos que, por otro lado, vincularon estrechamente a la región y al país a la potencia del norte y a la dinámica económica mundial de acuerdo a la nueva división internacional del trabajo, impuesta por el capital financiero, entre los países industriales y a los países productores y proveedores de materias primas, fuerza de trabajo y mercados de consumo.

Las vías ferroviarias subvencionadas por el gobierno federal y estatal a costa del erario público y del empobrecimiento de la clase trabajadora del campo y de la ciudad, fueron construidas obedeciendo criterios ajenos a los requerimientos internos de la propia región. El sistema de caminos terrestres, infraestructura necesaria para la economía de los pueblos, fue relegado por el gobierno a un segundo plano propiciando una mayor dependencia del comercio regional a la política de fletes preferenciales instrumentados por las empresas ferrocarrileras. Y aunque la política de conservación y apertura de nuevos caminos se modificó con el correr de los años, ésta estuvo en función de los requerimientos económicos y mercantiles de la burguesía local y de las empresas

²⁸*La Paz*, año II, no. 60, Morelia, 5 de febrero de 1878, p.3.

²⁹Amador Coromina, *op. cit.*, tomo XXIV, p. 144-145; tomo XXV, p. 12-13; tomo XXVI, p. 101, tomo XXIX, p. 9-13 y 109-174; *Periódico Oficial*, Morelia, mayo 27 de 1879; *Periódico Oficial*, Morelia, junio 6 de 1880.



extranjeras con intereses en la agricultura, la minería, la industria y el comercio, ya que la mayoría de los caminos transitables más que favorecer a la economía local se transformaron en apéndices del sistema ferroviario, permitiendo el flujo de la producción a las estaciones del tren, lo mismo ocurrió con los tranvías urbanos de Morelia, Pátzcuaro, Uruapan, La Piedad y Zamora. El sistema de comunicación telegráfico y telefónico que permitió al estado y a los grupos de poder económico regional una mayor cohesión política y un mejor control de la situación social en aras de la paz, la estabilidad de la propiedad y del régimen porfirista, asimismo ofreció a los inversionistas locales y extranjeros información diaria y directa sobre el estado económico y financiero de sus rivales competidores, también sobre la fluctuación de la producción y del valor de los mismos en las distintas zonas productoras, etc. En fin, estos medios de comunicación llevaron las órdenes, consultas y decisiones de los centros financieros del exterior a los puntos más apartados del territorio donde tenían intereses económicos. Puso en contacto directo a las fuerzas del ejército y a los rurales con los representantes y administradores de las empresas agrícolas, mineras, industriales, etc. Sobre esta infraestructura se asentó el control y dominio de los países imperialistas y de la burguesía regional sobre la economía y el futuro del país.

