

---

## INTRODUCCIÓN DOSSIER REGIÓN Y CIUDAD: ACERCAMIENTOS DESDE LA HISTORIA ECONÓMICA Y SOCIAL

### INTRODUCTION DOSSIER. REGION AND CITY: APPROACHES FROM ECONOMIC AND SOCIAL HISTORY

Jesús Rafael Chávez Rodríguez<sup>1</sup>  
Sandra Luz Gaxiola Valdovinos<sup>2</sup>  
Coordinadores

A comienzos de la última década del siglo xx surgieron voces discordantes con la historia regional que estaba experimentando un notable crecimiento dentro de la producción historiográfica. Las críticas giraron en torno a las ambigüedades y en el uso indistinto de ciertos términos como local, microhistoria y regional, así como en la confusión de tomar a las regiones como si fueran las entidades federativas (Miño Grijalva, 2002, pp. 867-868). Estas objeciones a la historia regional generaron distintas reacciones, que, si bien no estuvieron de acuerdo con Miño Grijalva, tampoco echaron en saco roto sus observaciones y a partir de ese momento se presentaron esfuerzos por enriquecer la definición de los conceptos de región y ciudad desde intensos intercambios interdisciplinarios (Antonio Ibarra, 2002, pp. 241-243).

En lo que al concepto de región concierne, en los balances historiográficos de los últimos años podemos observar que hay un crecimiento notable, tanto en términos cualitativos como cuantitativos en su concepción (Trejo, 2009). Como lo ha señalado Diana Bonnet (2023), el concepto de región ha sido de utilidad al momento de afinar los elementos analíticos que los historiadores requieren

---

<sup>1</sup> Universidad Autónoma de Sinaloa. Correo: [rafaelchavez@uas.edu.mx](mailto:rafaelchavez@uas.edu.mx). ORCID: [0000-0003-0955-2357](https://orcid.org/0000-0003-0955-2357)

<sup>2</sup> Universidad Autónoma de Sinaloa. Correo: [iuluzg@uas.edu.mx](mailto:iuluzg@uas.edu.mx). ORCID: [0000-0001-8824-2669](https://orcid.org/0000-0001-8824-2669)

al momento de plantear su problema y situar su campo de investigación (Cuño, Bonnett y Ramírez, 2023, pp. 351-352). Lo que pudiera ser una carencia resulta ser una oportunidad, ante la inexistencia de una definición sistemática, un punto de partida debe ser considerar que no existe una definición única de lo que es una región, cada historiador asigna contenidos propios en la formulación y construcción de las regiones a historiar. Beatriz Rojas (1998), al respecto ha señalado que las definiciones y lineamientos son variados y cambian de una a otra, según el problema a investigar (p. 315).

Es así que, en las definiciones del concepto de región encontramos propuestas como la de Blanca Acuña (Cuño, Bonnett y Ramírez, 2023, p. 352), quien define a la región a partir de «ciertas características afines en lo cultural y en lo productivo»; Joseph Fontana (2007, p. 89) define a la región como «la geografía modelada por la historia», mientras que recordando la célebre premisa de Erick Van Young se propone que «las regiones son hipótesis a demostrar» (Van Young, 1991, p. 99); por su parte, Dení Trejo sostiene que la región se delimita «a partir del problema y no de una limitación territorial predeterminada» (Trejo, 2009, p. 7). Por su parte, para Arturo Taracena las regiones son categorías de análisis en sí mismas, y de ahí que también dialoguen con lo local y la microhistoria, y a este diálogo sumaríamos lo nacional y lo global (Taracena, 2008, pp. 202-203). Las definiciones no se agotan, pese a la vastedad de ejemplos que hemos señalado, lo que si nos permite es observar que las regiones son construcciones históricas, dinámicas, movibles y cambiantes. La dificultad de su definición reside en que éstas, como el amor, según Van Young, se pueden describir a partir de su unicidad.

A partir de lo señalado, encontramos que la importancia reside en cambiar el enfoque de lo meramente geográfico y político administrativo y pasar al planteamiento de problemas universales que permiten definir fisonomías regionales. En ese sentido, en el ámbito económico y social, desde donde realizamos nuestros acercamientos y establecemos nuestros diálogos, nos hemos encontrado con regiones en las que se desarrolla algún tipo de producción, que a su vez trae consigo la formación de un espacio de circulación por medio de carreteras o caminos, con sus relaciones sociales de producción, con estructuras y superestructuras de dominación.

En cuanto a la categoría de ciudad y su relación con la región, debemos considerar el acelerado crecimiento económico que se registró desde la segunda mitad del siglo xx y que trajo como consecuencia que los espacios urbanos se ampliaron notablemente. Los cambios en las estructuras productivas resultaron especialmente radicales, el sector primario pasó a un segundo término respecto al sector secundario y terciario, puesto que la expansión de la actividad industrial y comercial son esencialmente urbanas (Contreras, 2012, p. 24). Este planteamiento, lo podemos vincular con la idea que nos plantea Dení Trejo (Trejo, 2009, p. 11) quien propone una conceptualización que considera la influencia que una ciudad ejerce en un amplio territorio con el cual mantiene relaciones de interdependencia social y económica. Entendemos que la ciudad y la región son espacios complejos que se interrelacionan entre sí, y con el territorio, la naturaleza y las personas que las habitan. Por ello, debemos integrar la reflexión crítica sobre los procesos económicos, las condicionantes históricas y geográficas, pero también las limitaciones políticas e institucionales. Nos encontramos así, ante fenómenos como los complejos sistemas de abasto de las ciudades que están en relación con los espacios de actividad primaria, así como el surgimiento de distritos agroindustriales que están en relación directa con los espacios agrícolas.

El primero de los artículos que componen este dossier se titula «Jilotepec (Estado de México), un espacio de frontera y de tránsito. Nuevas consideraciones sobre su carácter regional del siglo xvi al xix» correspondiente a la autoría de Víctor Eder Morales López y José Alfredo Pureco Ornelas. En éste se estudia una región del noroeste del Estado de México, espacio que se transforma de antigua alcaldía mayor de Xilotepec, a subdelegación y tiempo después en distrito rentístico, desde el siglo xvi al xix. Esta contribución se enmarca dentro de la corriente metodológica de la historiografía regional mexicana, por lo que no es sorprendente que sus planteamientos oscilen entre lo geográfico y lo histórico. Su eje central es el aspecto económico, con el propósito de comprender la dinámica del campo en una comarca específica del actual Estado de México, ubicada en su zona más septentrional, a cien kilómetros de la capital del país, lo que acentúa su relevancia. Bajo la pregunta ¿Qué elementos tanto históricos como geográficos le han conferido personalidad a este territorio

como para considerarla unitaria en términos territoriales? los autores lanzan una hipótesis con tal de ubicar dos rasgos fundamentales del espacio en cuestión: uno, su sentido de frontera, y dos, una región de tránsito. Ambos aspectos determinarían en el tiempo tanto su estructura territorial como su economía ya entrado el siglo XIX, pues a través de este espacio el flujo comercial se intensificó a raíz de la existencia del llamado camino real de Tierra Adentro que la atravesaba. Como parte de la metodología los autores utilizan documentación de importancia de la época, estadísticas, memorias de gobierno, así como la reconstrucción del espacio por medio de cartografía con técnicas modernas, cuyas herramientas de georeferenciación permiten una mejor representación del espacio y de la época aludida.

El siguiente artículo se titula «Intereses públicos y empresas privadas en la edificación del Camino Real/Nacional de la Ciudad de México a Veracruz» de Sergio A. Vargas Matías, en el que da cuenta del proceso de conformación del camino que unía a la Ciudad de México con el puerto de Veracruz, así como del entramado que de caminos entre estas importantes poblaciones y las localidades menores. Basándose en el modelo de desarrollo de redes de transporte propuesto por Taaffe, Morrill y Gould, se parte del supuesto de que, al inicio del periodo novohispano, existía una red de pequeños centros con escasa interconexión. Con la construcción de las primeras líneas troncales que enlazaban los puertos con el interior, comenzó un proceso de especialización regional, que a su vez dio origen a caminos secundarios. Este hecho será el que propicia una posterior interconexión y el aumento de los mercados para los centros urbanos; debido a este se crean enlaces prioritarios los cuales van a concentrar la mayor parte del tráfico, estimulando el crecimiento de ciertas localidades, pero también la competencia entre ellas, así como su especialización productiva. El interés del autor se concentra en enfatizar factores como los económicos o militares que llevan a la construcción de las principales vías de comunicación hacia el interior, que no son otras sino el control político y militar, la explotación y exportación de riquezas y la distribución de productos de la metrópoli en los mercados locales y regionales. Todo esto con el apoyo de documentación del Archivo General de Indias, el Archivo General de la Nación, entre otros, además de los archivos municipales de Orizaba y de Córdoba. En

la última etapa, el autor se centra en explicar la construcción de las principales rutas a finales del siglo XVIII, influenciada por las reformas impulsadas por la política de renovación imperial borbónica, que promovía la expansión de la infraestructura, especialmente la de comunicación. Sin embargo, con la Guerra de Independencia, las condiciones provocaron un deterioro en las vías de comunicación, un problema que persistió a lo largo del siglo XIX. A pesar de los esfuerzos de los sucesivos gobiernos nacionales por rehabilitarlas y mantenerlas, los resultados fueron limitados debido a la inestabilidad política y otros factores propios de la era independiente.

El trabajo propuesto por Adriana Ayala Martínez, titulado «Un ejemplo de abasto urbano intrarregional y extrarregional. La carne de res en Morelia a finales del siglo XIX» da cuenta sobre el abastecimiento de dicho producto a la ciudad capital del estado de Michoacán en el ocaso del siglo decimonónico, y será a partir de esta actividad pecuaria que la autora construye una serie de relaciones de escalas e interacciones entre la ciudad central con la región circundante y sitios más alejados, con el objeto de obtener aprovisionamiento de carne, o bien, para distribuir estos productos u otros, pues la ciudad aunque era considerada como un importante centro de consumo, también había adquirido el papel de distribuidora de alimentos. Mediante las fuentes como los registros diarios de introducción de ganado para el sacrificio del Rastro Municipal de Morelia, la autora nos muestra la procedencia de las reses que se destinaban al consumo urbano confirmando que, las unidades productivas cercanas eran un elemento fundamental en la provisión de ganado, pero también, mediante este recurso documental, evidencia la importancia capital del abasto extrarregional, ya que los animales de la llamada Tierra Caliente alcanzaban el mayor porcentaje de las reses sacrificadas, por lo que resulta tan trascendente la integración del centro de consumo con su propia región productora, como la relación que entabla con otras regiones de diferente vocación productiva.

Diana Lizbeth Méndez presenta un artículo titulado «Ciudad Mante. Orígenes de una agrociedad de trabajadores y comerciantes, 1920-1940» cuyo objetivo es analizar cómo Ciudad Mante se convirtió en el centro urbano más importante de la zona central del sur de Tamaulipas en la primera mitad del siglo XX. Mediante la utilización del concepto de agrociedad y teniendo como

caso de estudio a Villa Juárez —que se convertirá en Ciudad Mante—, Méndez propone complejizar la caracterización de estos entes rural-urbanos insertos en el amplio norte mexicano. Espacios de vocación agrícola que crecen y se desarrollan bajo actividades agroindustriales, consolidándose como centros regionales que incursionan en el sector comercial y de servicios. En este sentido, la autora establece una tipología de ciudad caracterizada por aglomerar empresas de diversos tamaños, así como pequeños negocios casi siempre relacionados con la agricultura y la agroindustria; con rasgos distintivos de convertirse en centros o subcentros donde convergen vías de comunicación de importancia, donde se establecen organismos empresariales y distintas instituciones gubernamentales, bancarias, educativas, así como servicios de salud, recreativos, acentuando ese rol central en un espacio de localidades menores donde adquiere importancia intermedia en relación a la capital. Por esta razón, se verá como Ciudad Mante adquiere un papel central en la zona centro-sur del estado de Tamaulipas, impulsado por actividades económicas como el cultivo y procesamiento de la caña de azúcar. Este desarrollo favoreció el poblamiento de la localidad, provocando un crecimiento demográfico acelerado durante la década de 1930, notable en comparación con otras localidades del sur del estado. Como resultado, Ciudad Mante se convirtió en un punto de atracción para la migración interna, tanto de poblaciones menores como de otras regiones, especialmente del sur del país. Algunos, que contaban con mayor capital para la inversión, fueron atraídos por el auge agrícola debido al promisorio crecimiento y a las oportunidades que ofrecía este espacio. Por otra parte, factores como el arribo del ferrocarril y la construcción de caminos fueron determinantes para estimular el crecimiento de la localidad, que entre 1940 y 1960 experimentaron su mayor época de auge. En cuanto a la metodología, la autora, además de realizar una revisión documental que incluye fuentes como el Registro Civil de El Mante, actas de la Cámara de Comercio y prensa, lleva a cabo una serie de entrevistas con pobladores de la ciudad, lo que complementa y enriquece los resultados de su estudio.

El apartado que presenta Gabriel Arturo Rodríguez Pérez, «Pesca y desarrollo portuario en Manzanillo: la industria atunera en la región centro occidente de México durante el siglo xx» tiene como propósito explicar el inicio de las

actividades económicas más importantes de Manzanillo durante el siglo xx, centrándose en el comercio marítimo y en menor medida en la pesca ribereña; actividades económicas que llevaron a destacar al puerto de Manzanillo como uno de los más importantes de la región centro occidente de México. Cabe destacar que la posición geográfica de este puerto le facilita el comercio marítimo, y por su cercanía a los grandes centros industriales del país lo convierte en uno de los puertos de mayor importancia de la región Centro-Occidente de México. Dentro de los objetivos propuestos por el autor, se encuentra señalar cómo es que la pesca en Manzanillo fue marginada durante décadas como consecuencia del enfoque del puerto hacia al tráfico de mercancías. Cosa que cambiaría hacia la década de 1980 con la implementación de políticas públicas que estuvieron enfocadas a atender las principales necesidades de infraestructura y servicios, tanto en el estado de Colima como en el puerto de Manzanillo, principalmente en la periferia de la Laguna de San Pedrito, lugar donde surge el complejo pesquero más importante de Colima; en este espacio se suministraron fuertes inversiones tanto del sector federal como del privado, como ejemplo, el autor nos presenta el caso del empresario español Antonio Suarez Gutiérrez y su participación en la industria atunera nacional. Si bien, en un primer momento el puerto de Manzanillo estuvo más ligado al comercio marítimo, a partir de la décadas de 1940 la actividad pesquera logró tomar cierta relevancia, sobre todo, con la pesca del tiburón y la construcción de embarcaciones de madera; sin embargo, a partir de 1980 y bajo el auspicio gubernamental por medio del Plan Colima, Manzanillo logró despuntar como puerto líder en la captura y procesamiento de atún bajo el mando de Antonio Suarez Gutiérrez, fundador de Marindustrias, una de las empresas más importantes del país en este rubro. A partir de una pormenorizada revisión hemerográfica y complementando con documentación y bibliografía especializada, Gabriel Rodríguez nos da un amplio recorrido explicativo en torno a la actividad pesquera del puerto de Manzanillo, así como de su importancia regional y su alcance internacional.

La propuesta de Francisco Javier Serrano y Abad Enríquez-Rodríguez en el artículo titulado «Precedentes del Programa Agrícola México. Los preliminares de la transformación agrícola global» nos muestran un panorama general de lo que México vivió a finales del siglo xix e inicios del xx como

parte del proceso de modernización nacional, siendo el ámbito agrícola un aspecto muy relevante. Dentro de los múltiples esfuerzos gubernamentales y privados llevados a cabo, destaca uno de suma importancia que fue el Programa Agrícola México. Esta propuesta, aluden los autores, fue punto de inflexión en la agricultura mexicana y en el proyecto de exportación global del modelo agrícola estadounidense. Si bien los inicios del proyecto fueron complicados, el programa experimentó numerosos cambios en su desarrollo, especialmente debido a las contiendas entre diferentes paradigmas científicos, basados en criterios y supuestos divergentes sobre la sociedad mexicana y el quehacer científico. Las propuestas agrícolas estuvieron marcadas por la amplia brecha de desigualdad que caracterizaba el contexto de la época. Los autores nos proponen una revisión de fuentes primarias inéditas y estudios bibliográficos, con tal de reconstruir la imagen y la visión que políticos estadounidenses y miembros de la Fundación Rockefeller tenían del estado de la agricultura mexicana, su situación política y social, así como la forma en que influyó en el desarrollo de un programa de ayuda al perfeccionamiento de la agricultura mexicana.

Los estudios de la región y la ciudad han evolucionado desde un enfoque geográfico y político-administrativo hacia un análisis más profundo de los procesos históricos, económicos y sociales que las configuran. El trabajo de los historiadores contemporáneos sobre regiones y sus interacciones con el territorio y las relaciones económicas, demuestra la importancia de considerar estos espacios como construcciones históricas que responden a una multiplicidad de factores. El desarrollo de las agrocidades, la expansión de infraestructuras, y las relaciones comerciales y productivas dentro de las regiones, revelan cómo las ciudades y regiones en México han sido moldeadas por sus interacciones internas y externas. La reflexión crítica sobre estos procesos nos invita a seguir explorando los múltiples factores que han dado forma a las identidades regionales y urbanas del país, reconociendo la complejidad de sus dinámicas históricas.

## Referencias

### Bibliografía

- Contreras Servín, Carlos. (2012). El sistema de ciudades y las nuevas regiones en México, *Universitarios potosinos*, 24-29.
- Cuño Bonito, J., Bonnett Vélez, D. y Ramírez Bacca, R. (2023). Panel: ¿Qué tan pertinentes son hoy los estudios de historia regional? *Historia y Memoria*, (26), 343-388. <https://doi.org/10.19053/20275137.n26.2023.15144>
- Fontana, Joseph. (2007). El historiador y la geografía. En Aaron Cohen Amselem y Peinado Santaellen, Rafael Gerardo (Coordinadores), *Historia, historiografía y ciencias sociales*, 87-100.
- Ibarra Romero, Antonio. (2002). «Un debate suspendido: la historia regional como estrategia finita (Comentarios a una crítica fundada)», *Historia Mexicana*, (LII: 1), 241-259.
- Miño Grijalva, M. (2002). ¿Existe la historia regional? *Historia Mexicana*, 51(4), 867-897.
- Rojas, B. (1998). La historia regional. En G. Von Wobeser (Coordinadora), *Cincuenta años de investigación histórica en México*, (pp. 313-319). México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Taracena Arriola, A. (2008). Propuesta de definición histórica para una región. *Revista de Historia Moderna y Contemporánea de México*, (35), 181-204.
- Trejo, D. (2009). La historia regional en México: reflexiones y experiencias sobre una práctica historiográfica, *História Unisinos*, 13(1) 5-18.
- Van Young, E. (1991). Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas. En Pedro Pérez Herrero (coordinador), *Región e Historia en México* (pp. 99-122). México: Instituto Mora-Universidad Autónoma Metropolitana.