

Crecimiento urbano durante el porfiriato

Parte I

Eugenia Acosta Sol*

El punto histórico y político desde el que solemos mirar a la sociedad porfiriana, hace que veamos en ella a una sociedad envejecida, caudal y reaccionaria. Nuestra imagen suele corresponder a la que los caricaturistas revolucionarios nos presentaron de Díaz y su grupo, con tanto tino, mediante ancianos necios, malhumorados y ridículos. Para la élite en el poder, ésta era la verdad.

Sin embargo, la sociedad no sólo era el grupo de "Los Científicos" y su clientela. En realidad, el cambio revolucionario sobrevino porque la sociedad porfiriana había estado moviéndose, cambiando. Aguilar Camín y Lorenzo Meyer sostienen que "la revolución que Madero liberó, no fue hija de la miseria y el estancamiento sino de los desarreglos que trajeron el auge y el cambio",¹ cabe citar íntegro el desarrollo de la idea:

◆ "La inversión extranjera desarrolló ciudades y fundó emporios productivos, pero provocó inflación que afectó el salario real de obreros y clases medias.

◆ "La vinculación con el mercado norteamericano abrió fuentes de trabajo y aumentó las exportaciones (seis veces entre 1880 y 1910), pero hizo al país vulnerable a los vaivenes de la economía estadounidense cuya recesión en 1907, por ejemplo, implicó la repatriación de miles de trabajadores mexicanos despedidos de fábricas y de minas del otro lado.

◆ "El auge minero creó ciudades y pagó altos salarios, pero alteró regiones enteras, creó poblaciones flotantes, inestables, levantiscas y sembró, con la discriminación laboral antimexicana, un nacionalismo explosivo.

◆ "El ferrocarril acortó distancias, abarató fletes y unificó mercados, pero disparó los precios de las tierras ociosas facilitando su despojo y segregó, al no tocarlos, centros tradicionales de producción

y comercio, así como a las oligarquías que se beneficiaban de ellos.

◆ "La modernización agrícola consolidó un sector extraordinariamente dinámico, pero colaboró a la destrucción de la economía campesina, usurpó derechos de pueblos y comunidades rurales y lanzó a sus habitantes a la intemperie del mercado, el hambre, el peonaje y la emigración".²

La modernidad impulsada por Díaz, no sólo acumuló riqueza en manos de capitalistas mexicanos y extranjeros, profundizando la miseria y abandono de campesinos y obreros; sino que ineluctablemente llevó múltiples transformaciones a la vida de las personas en su manera de pensar, vivir y vislumbrar el futuro.

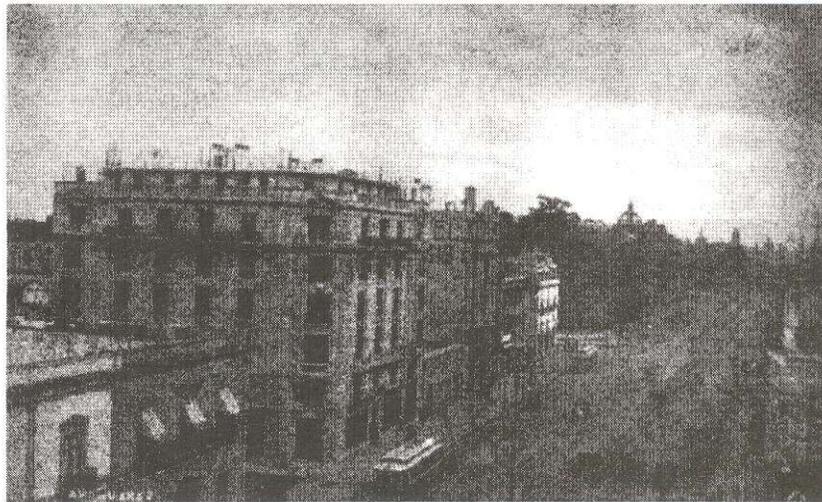
Uno de los cambios centrales durante la segunda mitad del siglo XIX, es la reordenación del sistema urbano, tanto desde el punto de vista de la jerarquía, interrelación y funciones de las ciudades en el país, como desde la modernización y crecimiento de los propios entornos urbanos.

Entre la Independencia y la República Restaurada, la ciudad de México había visto disminuida su influencia en el sistema urbano nacional. Ello en gran medida debido a la imposibilidad de los gobernantes capitalinos de ejercer la influencia central o federal —en su caso—, en un país desmembrado por las guerras y las facciones en pugna. Otras circunstancias coyunturales incrementaron la importancia regional en varios estados: Chihuahua, el sur de Sinaloa, Matamoros y Tamaulipas aumentaron su producción y exportación algodonera a raíz de la guerra civil norteamericana; el descubrimiento de ricas vetas auríferas en California significó un auge momentáneo para Mazatlán hacia 1950; Guadalajara se consolidó como cabeza administrativa de la extensa región que abarca de Culiacán a Saltillo y de Michoacán a Compostela; El Bajío, conti-

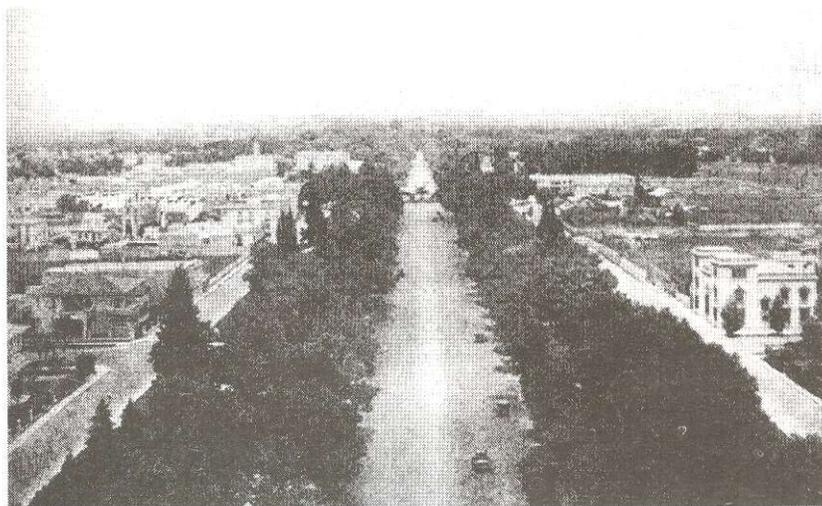
*Profesora e investigadora de la ESIA Tecamachalco. Candidata a Maestra en Sociología de la Universidad Iberoamericana.



Vista de la fuente ubicada en la glorieta del cruce de Paseo de Bucareli y la calle de Manuel Tolsá. Fototeca INAH.



Avenida Juárez.



La urbanización de los costados de Paseo de la Reforma, al fondo el Castillo de Chapultepec.

nuó representando un sistema de ciudades medias –Querétaro, Celaya, León, Salamanca, etcétera– de equilibrada división del trabajo y dinámico intercambio comercial;³ la creciente importancia del petróleo restó importancia al puerto de Veracruz, haciendo de Tampico el puerto más dinámico del Golfo. Hasta el inicio del porfiriato, las ciudades de Guadalajara, Monterrey, San Luis Potosí y Mérida, crecieron con mayor rapidez que la ciudad de México.⁴

El periodo porfiriano viene a significar el retorno definitivo –hasta hoy– de la primacía (en dimensión y jerarquía) de la capital respecto al conjunto urbano del país. Expansión física y empeño edilicio corrieron parejos en la ciudad de México a la centralización política y económica de la dictadura de Díaz.

La sociedad capitalina y los cambios finiseculares

En la capital de la República habita una sociedad que convive con el ferrocarril, el tranvía, el automóvil, la máquina de escribir, el telégrafo y el teléfono, ha insertado en su vida cotidiana estos inventos, en un rápido tránsito de tan sólo tres décadas. La ciudad cambia sus espacios y –lo más difícil– los usos de éstos: banquetas, alumbrado, atarjeas, parques, paseos, calles, avenidas. Aparecen nuevas colonias con inéditas maneras de organización de la casa, del uso de sus espacios dentro y fuera de la habitación.

Los servicios urbanos, por efecto de demostración, comienzan a ser considerados un derecho, se exigen, se convierten en epifocos de civilidad por cuanto crean expectativas respecto del Estado, implican vínculos con la administración de la ciudad y nuevos hábitos públicos y privados: luz para el noctámbulo, comunicación instantánea con parientes lejanos, tren para ir a las corridas de Texcoco, el automóvil para salir de paseo.

La reducción de los tiempos de recorrido aparejada a los nuevos transportes, posibilita los asentamientos en una periferia que se aleja con rapidez (de San Cosme a Peralvillo y la Hacienda de Amores), e integra funcionalmente a las poblaciones cercanas, que en las primeras décadas del siglo XX quedarán incluidas en la mancha urbana: Tlalpan, Tacuba, Tacubaya, La Villa de Guadalupe, Mixcoac, Azcapotzalco, etcétera. La ciudad es abarcable para el ciudadano gracias al tranvía, cuya función es movilizar, pero también sirve de distracción y como reconocimiento del entorno físico y humano. Así lo expresaba Manuel Gutiérrez Nájera:

“...Yo, sin embargo, paso las horas agradablemente encajonado en esa miniatúresca arca de Noé, sacando la cabeza por el ventanillo... para observar el delicioso cuadro que la ciudad presenta en ese instante. El vagón, además, me lleva a muchos mundos desconocidos y a regiones vírgenes. No, la ciudad de México no empieza en el

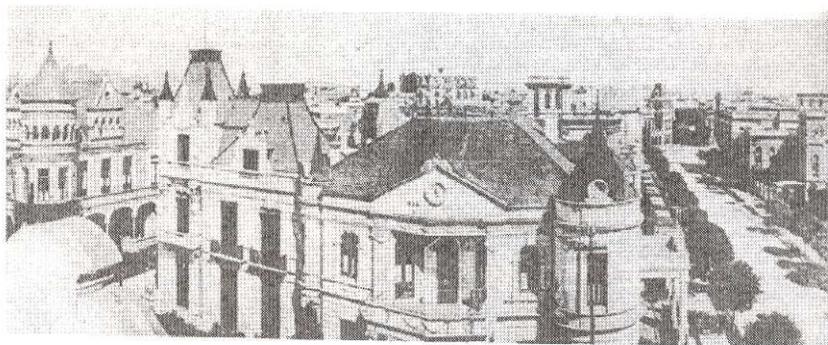
Palacio Nacional ni acaba en la calzada de la Reforma... Yo doy a ustedes mi palabra de que la ciudad es mucho mayor... más allá de la peluquería de Nicoló, hay un pueblo que habita barrios extravagantes, cuyos nombres son esencialmente anti-iperitivos. Hay hombres muy honrados que viven en la Plazuela de Tequesquite y señoras de invencible virtud cuya casa está situada en el callejón de Salsipuedes...en (sus casas) viven muy discretos caballeros y señoritas muy respetables y muy lindas. Estas señoritas suelen tener novios, como las que tienen balcón y cara a la calle, en el centro de la ciudad".⁵

En 1896 el periódico *Gil Blas* encomiaba, con más entusiasmo que veracidad, "la transformación que había sufrido, o mejor dicho, gozado, la vieja ciudad de los virreyes; casi todos los palacios, caserones de altas puertas cuadradas que dieron renombre a la ciudad, se han desmoronado hechos polvo, haciendo lugar a nuevas construcciones de estilo moderno y elegante".⁶

Tendencias generales de crecimiento urbano

La gran expansión fraccionadora se inicia para nuestra ciudad en el lapso que corre entre 1858 y 1910; esto es, el tramo que va de la aplicación de las Leyes de Reforma al término del porfiriato, siendo este último periodo el de actividad urbanizadora y constructiva más dinámica para la ciudad de México. Los factores económicos y sociales que están en la base de la actividad fraccionadora y "colonizadora" en la ciudad de México son:

- ◆ El aumento de capital extranjero, preferentemente norteamericano, que multiplica inversiones en industria, transportes y subsuelo, y el desarrollo general de una economía de sentido capitalista que motiva una reordenación funcional del espacio urbano: habitación para las clases dominantes, vivienda para burócratas y obreros; segregación de grandes sectores depauperados del acceso a la vivienda.



Vista panorámica de la Colonia Juárez. Archivo INBA.

- ◆ El incremento demográfico en la ciudad de México, que pasa de 130 mil 500 a 471 mil habitantes, cuadruplica su población en el lapso de un siglo.
- ◆ La desecación de la zona lacustre al poniente de la ciudad.
- ◆ El crecimiento de las villas y poblados aledaños a la ciudad de México, que experimentan un aumento de población y, consecuentemente, un ensanche urbano, mencionemos en este caso a Azcapotzalco, Tacuba, Guadalupe, Tacubaya, Mixcoac, San Ángel, Coyoacán y Tlalpan.
- ◆ Las crecientes ganancias reportadas por la especulación inmobiliaria, a través de la compra, venta y fraccionamiento de haciendas, ranchos, molinos, potreros e incluso tierras comunales y ejidales, aledaños a la ciudad capital.

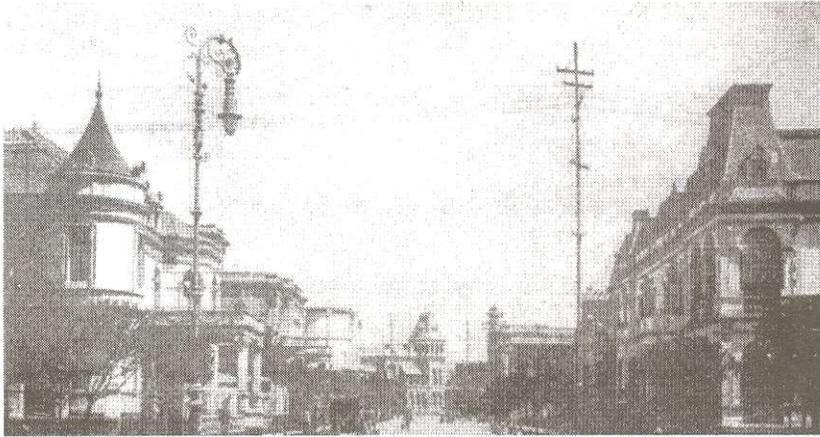
En las últimas décadas del siglo XIX la ciudad inicia una división social del espacio. Hacia el norte, siguiendo las rutas a Azcapotzalco y el Tepeyac, se asienta la mayor parte de su población: 56.7 por ciento⁷ y se forman colonias para obreros, excepto en Santa María la Rivera, pensada para la clase media.

Hacia el poniente, por la ruta hacia Tacuba y Tacubaya se construyen zonas residenciales o de clase media, asentándose allí el 11.4 por ciento de la población. Ésta será aproximadamente el área

Población de la República Mexicana y de la ciudad de México en el siglo XIX

	1793	1910	
Población ciudad de México	130,500 mil habitantes (censo Virreinal)	471 mil habitantes	Cuadruplica
Población República Mexicana	5 millones aproximadamente	15 millones	Triplica
Área urbana ciudad de México	<u>1850</u> 8.5 km ²	<u>1910</u> 40.5 km ²	Quintuplica

Fuente: I. Katzman. *Arquitectura del siglo XIX en México*. México, FCE, 1985.



Amplias calles, banquetas arboladas y mobiliario urbano de primera en la colonia elitista por excelencia del porfiriato: la Juárez.



Residencias en estilo ecléctico en la calle de Londres, al fondo el tranvía. Fototeca INAH.



Glorieta del Reloj en el Paseo de Bucareli.

de expansión de las colonias de la élite porfiriana dotadas de urbanización previa, servicios y grandes espacios verdes. La zona oriente permanece sin crecimiento significativo debido a sus condiciones insalubres (fauna dañina, tierras pantanosas, tolveneras) ya que la zona oriental de la ciudad, por ser la más baja, tardó más tiempo en desecarse, encontrándose discontinuamente ocupada por los lagos de Texcoco (del que subsiste hoy el Nabor Carrillo) y Chalco.

En el antiguo Centro Histórico era ya notable la especialización en el uso del suelo; esta parte de la ciudad expulsa 6 mil habitantes en el último cuarto del siglo XIX, al tiempo que en él aparecen nuevos edificios públicos y privados y se avanza en la dotación de servicios, de cara al establecimiento de importantes sedes administrativas, grandes comercios y restaurantes.

Las tendencias sociourbanas del crecimiento de la ciudad durante el porfiriato pueden sintetizarse como sigue:

1. Crecimiento no planificado, sino dirigido por las necesidades espaciales e intereses lucrativos de la nueva burguesía ligada a Porfirio Díaz y su grupo.
2. Desigual apropiación del espacio y los bienes urbanos, que refleja la concentración del poder y la riqueza.
3. Construcción de colonias y edificios emblemáticos del poder de la élite porfiriana y de los valores de modernidad a que aspira.

A partir de estas líneas generales, el crecimiento de la ciudad se dio de modo desordenado por la especulación desmedida, la falta de planes rectores de crecimiento y, sobre todo, por el favoritismo y la corrupción que caracterizaron al porfiriato 

Notas:

1 Aguilar Camín, Héctor y Meyer, Lorenzo. *A la sombra de la revolución*. México. Cal y Arena, 31ava ed., 2002, 1989, p. 13.

2 *Ídem*.

3 Vid: Moreno Toscano, Alejandra. "Economía regional y urbanización: tres ejemplos de relación entre ciudades y regiones en Nueva España a finales del siglo XVIII", en Borah *et. al. Ensayos sobre el desarrollo urbano de México*. México. SepSetentas, 1974.

4 Vid: Moreno Toscano, Alejandra. "México", en Morse, R. *Las ciudades Latinoamericanas. Desarrollo histórico*. México, SepStentas, 1973.

5 Gutiérrez Nájera, Manuel. "La novela del tranvía", en: *Cuentos completos*. México. FCE, 1994, p. 209.

6 Citado en: Martín Hernández, Vicente. "Arquitectura Porfiriana. Análisis comparativo de la colonia Juárez, 1910 - 1980". En INBA, (1982). *Apuntes para la historia crítica de la arquitectura mexicana del siglo XIX*. México. Dirección de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico Nacional, p. 20.

7 Véase: Morales, María Dolores. *El desarrollo urbano de la ciudad de México en el siglo XIX*. México, Enciclopedia Salvat, 1981, tomo IV.