

# CAMBIOS EN LOS PATRONES DE URBANIZACIÓN EN MÉXICO, 1810-1910

Alejandra MORENO TOSCANO  
*El Colegio de México*

DURANTE EL SIGLO XIX se registran importantes cambios en el sistema de ciudades de México. El siglo XIX se inicia con un largo periodo de "estancamiento" de la ciudad de México y se cierra con el restablecimiento indiscutible de su primacía. En él se observa, además, una redistribución de los centros de poblamiento. Por una parte se desequilibra el viejo sistema colonial de ciudades de la zona del Bajío y del norte minero, y por la otra, surge un nuevo norte gravitando en torno a Monterrey y nuevos centros en la "tierra caliente". Sin embargo, a pesar de la aparición de estos nuevos centros se refuerzan algunas relaciones establecidas desde la época colonial. Las páginas que siguen intentan plantear algunos de los problemas que intervienen en esos cambios de equilibrio del sistema de ciudades.

## I. *Los efectos de la guerra de Independencia*

### 1. *El teatro de la lucha*

La guerra de Independencia rompió el equilibrio urbano de la época colonial al afectar a las zonas que más se habían desarrollado en los últimos años del virreinato: el Bajío y la zona del camino México-Veracruz. En efecto, el centro agrícola-minero más próspero de los últimos años de la Colonia, el Bajío, fue el escenario de las más crueles luchas en los primeros años de la guerra de Independencia.

Cuando Ward viaja de Querétaro a Celaya en 1826,<sup>1</sup> describe un paisaje rural bien distinto del que había observado Humboldt. Ward se encuentra con grandes extensiones de terreno inculto “cubiertas de mimosas”, sin ninguna huella de haber sido nunca aprovechadas para la agricultura. “Aunque se me aseguró —escribe— que gran parte de esa tierra había dejado de trabajarse durante la Revolución.”<sup>2</sup>

Las consecuencias de los años violentos fueron muy importantes para el equilibrio agrícola de la zona. Las presas y los bordos de las haciendas propiedad de españoles fueron destruidas por los insurgentes.<sup>3</sup> Con ello, tierras que antes habían sido utilizadas en la agricultura de riego, quedaron reducidas a terrenos de temporal, pues la inestabilidad de la región y el abandono de las propiedades por los hacendados ricos impidió la reconstrucción de los sistemas de riego coloniales.

La guerra de Independencia produjo dos cambios fundamentales en el equilibrio de esta zona. En primer lugar, la incorporación de hombres a los ejércitos contendientes, durante los diez años que duró la guerra, redujo de manera considerable la mano de obra agrícola. Además, muchos de esos hombres se perdieron en la lucha misma (la tradición dice que Hidalgo, en la derrota de Arroyo Zarco, perdió más de 20 000 “indios”). Pero sobre todo, debe pensarse que al suspenderse la actividad de las minas de Guanajuato, se acabó con el principal mercado de productos agrícolas de la zona. Sin sistema minero que abastecer, la agricultura perdió el generador de su dinámica.

En 1827 las ciudades menores del Bajío y todas aquellas que de una u otra forma se encontraban ligadas a su zona, desde Salamanca y Celaya hasta Acámbaro, se encontraban “prácticamente en ruinas”.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> H. G. Ward, *México in 1827*.

<sup>2</sup> *Loc. cit.*

<sup>3</sup> Ward cita los casos de la Hacienda de Revilla en Arroyo Zarco (distrito de Tula), *op. cit.*, II, p. 413; y de la Hacienda de Jaral (distrito de Querétaro), II, 473.

<sup>4</sup> Ward, *op. cit.*, II, pp. 422 y 684.

El Bajío, la región más desarrollada de los últimos años del virreinato, había sido —quizás por eso mismo—, la “cuna” del movimiento insurgente, y en consecuencia, el teatro de la más violenta represión armada por parte de los ejércitos realistas.

Morelia, donde la mayoría de los propietarios rurales se ligaron a la causa insurgente, fue materialmente destruida. Años después, cuando Ward visita la ciudad, comenta que “serán necesarios todavía muchos años para reparar la ruina total” que ocasionó la guerra dentro de esa zona.<sup>5</sup>

Zitácuaro, importante cruce de caminos entre Michoacán y el valle de Toluca, correría un destino semejante. En Zitácuaro se había reunido la primera junta independiente, y esta “fatal distinción” (según la expresión de Ward) provocaría la destrucción de la población por las tropas de Calleja. En 1827 era ya evidente que nunca llegaría a recuperar su antigua importancia.<sup>6</sup>

El teatro de la lucha insurgente se extiende tan al norte como Valle del Maíz (San Luis Potosí), que será abandonado a raíz de la independencia.<sup>7</sup> Pero es hacia el sur, la zona de refugio de los insurgentes bajo las órdenes de Morelos, donde se concentraría la violencia después de 1812.

Los viejos centros mineros al sur de la cordillera volcánica (Sultepec, Temascaltepec y Zacualpan) fueron afectados de manera importante. Anganguero, un pequeño centro minero donde se explotaban todavía vetas superficiales antes de 1810, fue abandonado durante los años de lucha.<sup>8</sup> Tepatitlán (hacia el Balsas) tuvo que suspender sus trabajos cuando Vicente Guerrero secuestró los metales de la hacienda para pagar a sus tropas.<sup>9</sup>

Cuando los insurgentes, después del año de 1815 se ven

<sup>5</sup> Ward, *op. cit.*, II, p. 677.

<sup>6</sup> *Ibid.*, II, p. 384.

<sup>7</sup> *Ibid.*, II, p. 478.

<sup>8</sup> *Ibid.*, II, p. 387.

<sup>9</sup> *Ibid.*, II, p. 381.

obligados a localizar sus centros de operación guerrillera en pequeñas zonas de refugio. Tlalpujahua queda bajo el dominio de Rayón, y la población es abandonada por sus habitantes.<sup>10</sup>

La violencia en la zona del sur afecta tanto a esos pequeños centros mineros como a los centros productores de caña de azúcar.

Las viejas haciendas de caña al sur de Michoacán desaparecen durante esos años. Cuautla (Edo. de Morelos), situada en la zona de producción cañera más importante del país, fue sitiada en 1814, con consecuencias enormes para las haciendas azucareras de su zona.

Pero si el Bajío y la zona sur del eje volcánico se desquician seriamente durante esos años de lucha, no serían menores las consecuencias de la contienda en la zona del camino México-Veracruz.

El camino México-Veracruz representaba la única liga material entre la capital del virreinato y la metrópoli. Así pues, la ocupación de esta ruta fue uno de los principales objetivos insurgentes. Insurgentes y realistas se disputaron durante diez años el dominio de las tierras entre Perote y Jalapa. Los insurgentes procuraron destruir las partes del camino no controladas por los realistas. Todavía en 1827, Ward encuentra, al subir al altiplano, "huellas de devastación" a distancias iguales del camino antes y después de la ciudad de Jalapa.<sup>11</sup>

El puerto de Veracruz sería campo de batalla hasta 1823. La ciudad acabaría por ser abandonada por sus habitantes.<sup>12</sup>

Si seguimos las impresiones de Ward durante su viaje a México, las únicas zonas del país que no fueron afectadas durante la guerra serían las provincias del norte y la zona minera de Zacatecas.<sup>13</sup> A esa ruta podría quizás agregarse el sur extremo.

<sup>10</sup> *Ibid.*, II, p. 323.

<sup>11</sup> *Ibid.*, II, p. 198.

<sup>12</sup> *Ibid.*, II, pp. 174-6 y 263.

<sup>13</sup> *Ibid.*, II, p. 634.

## 2. *Los efectos de la guerra de Independencia en el sistema de ciudades*

a) *La salida de los españoles.* La violencia de la guerra de Independencia durante los primeros años produjo desplazamientos violentos de la población española asentada en las principales ciudades coloniales. Se sabe que cuando los insurgentes se dirigían hacia Guadalajara, el obispo, los miembros de la audiencia y todos los "vecinos de primera distinción", tomaron el camino de San Blas, abandonando la ciudad, para protegerse en Acapulco o en La Habana y alejarse del teatro de la lucha.<sup>14</sup>

Sin embargo, las primeras emigraciones importantes de españoles hacia la península comienzan a partir de 1814. Durante ese año salió de México, rumbo a Veracruz, con destino final en La Habana, Nueva Orleans o Burdeos, el primer "convoy" de "europeos" llevándose consigo cinco millones de pesos. En octubre de ese mismo año, aunque Calleja trató por todos los medios de evitarlo, negándose inclusive a expedir pasaportes, saldría un segundo convoy de españoles, con un cargamento estimado en siete millones de pesos.<sup>15</sup>

Puede pensarse que la salida de estos españoles afectó más a las pequeñas ciudades, ya que los ricos comerciantes de México no abandonaron el país. Con estas emigraciones los pequeños centros de poblamiento perderían a los miembros de su élite local, compuesta de hacendados provincianos que en ocasiones formaban también el grupo de comerciantes y administradores públicos regionales. Sin embargo, esta emigración afectó también a grupos de comerciantes menores y personas poco acomodadas.

Conocemos, en este sentido, el caso característico de Oaxaca, donde de 82 tiendas que funcionaban antes de la indepen-

<sup>14</sup> Romeo Flores, *La Contrarrevolución en la Independencia*. México, El Colegio de México, 1969, p. 69.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 78.

dencia, cerraron 52 durante los años de lucha, permaneciendo abiertas únicamente tres tiendas de "españoles".<sup>16</sup>

A pesar de que los tratados de Córdoba aseguraron al grupo español la libertad de trasladar sus fortunas a donde les conviniera,<sup>17</sup> y a pesar de que se ofrecía a los españoles garantías para permanecer sin problemas en el territorio, la salida de españoles parece haber sido constante, "intensificándose" después de 1821.<sup>18</sup>

Será en 1827 cuando se produzca la última salida de españoles con la ley llamada de expulsión.

Aun cuando todavía no se ha cuantificado el volumen de estas salidas —ni en lo que se refiere al número de personas, ni en cuanto al monto de los capitales que llevaron consigo— se han recogido observaciones muy indicativas en los trabajos más recientes sobre el tema.

En 1827 serían afectados por la ley de expulsión 770 españoles. Del Distrito Federal saldrían 559 personas de las cuales 83 eran "comerciantes", 84 "propietarios, capitalistas o empresarios", 102 frailes y el resto, "particulares, eclesiásticos, criados y mujeres".<sup>19</sup>

Según la opinión de Lorenzo de Zavala, la expulsión de 1827 afectó indirectamente a 10 000 familias y con ella "sufrió la República una enorme pérdida de capitales".<sup>20</sup> Lucas Alamán estimaba la salida de capitales en 1827 en 12 millones de pesos, aunque sostuvo siempre que la pérdida más importante había sido "la industria con que se hacían valer".<sup>21</sup>

Podría pensarse pues, que estas salidas de grupos "urbanos" afectaron de manera indirecta la estructura de las ciudades y su relación con el sistema urbano general. El vacío dejado por estos grupos en algunas ciudades sería llenado, años más tarde, por comerciantes ingleses, franceses o norteamericanos.

<sup>16</sup> *Loc. cit.*

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 87.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 95.

<sup>19</sup> *Ibid.*, p. 136.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 135.

<sup>21</sup> *Loc. cit.*

b) *Migración a las ciudades*. Pero sin duda el efecto de mayor importancia de estos años de inestabilidad fue la migración masiva de población a ciertos centros urbanos mejor protegidos. En la ciudad de México se encontraron siempre en esta época —según las observaciones que recogió Ward— los medios suficientes para reprimir “el espíritu licencioso generado por la guerra civil” y cualquier intento para resistir a la autoridad del gobierno.<sup>22</sup> Así, a pesar de que la ciudad perdió muchas de las obras de urbanización iniciadas por Revillagigedo (alumbrado, pavimentación),<sup>23</sup> y esto más por los “efectos desmoralizadores de la revolución” que por haber sido teatro efectivo de la lucha armada, comenzó a refugiarse en ella población de muchos sitios.

La ciudad de México tenía en 1810, 150 000 habitantes y en 1811 un total de 168 846.<sup>24</sup> La ciudad de Toluca, donde durante la Revolución “jamás faltó un buen pie de fuerza protectora”, creció “notablemente” al decir de Carlos María de Bustamante, con los labradores ricos de la zona, que “no hallando seguridad en los campos” por las incursiones insurgentes, se

<sup>22</sup> Ward, *Mexico in 1827*, II, p. 240.

<sup>23</sup> *Loc. cit.*

<sup>24</sup> Los datos se recogen de Enrique Florescano, *Precios del maíz y crisis agrícolas en México, 1708-1810*. México, El Colegio de México, 1969, cuadro 18; Keith A. Davies, “Tendencias demográficas urbanas durante el siglo XIX en México”, *Historia Mexicana*, XXI:3, 1972, proporciona las siguientes cifras: 1805 = 128 218; 1811 = 168 846; 1820 = 179 830; según Orozco y Berra (*Diccionario de Historia y Geografía*, México, 1855, vol. V, p. 779). “En 1811 el juzgado de policía formó el censo, encontrando 168 846 individuos, mas no era esa la población cierta, porque estaban incluidas multitud de familias que se habían refugiado en las provincias o en la capital por temor de los insurgentes, lo cual la hacía aumentar de manera momentánea, así fue que, cuando en 1813 el ayuntamiento constitucional hizo el alistamiento por orden del gobierno se hallaron 123 907 personas. El demérito se atribuyó a la epidemia de fiebres que entonces se padecía, de que murieron 20 385 individuos; pero aun suponiendo ya faltar este número se echan todavía de menos 24 550 almas para llegar al censo de 1811.” Una copia de padrón del ayuntamiento de 1824 (totales por cuarteles) en Archivo del Antiguo Ayuntamiento, México, núm. de catálogo 4592.

“recogieron” en ella. El corregidor de Toluca pasaría a la posteridad por la “saña con que persiguió a los insurgentes” y porque “se aprovechó de semejante coyuntura y se dedicó al arreglo de la policía y construcción de algunos puentes y calzadas”.<sup>25</sup>

Un papel semejante desempeñaría Guadalajara. La antigua ciudad capital de Nueva Galicia, a pesar de haber sido el centro de educación y administración de una amplia zona, nunca llegó a alcanzar el desarrollo de otras ciudades en la Colonia. En 1803, Guadalajara tenía solamente 19 500 habitantes (recuérdese que para esas fechas Puebla rebasaba los 50 000). Sin embargo, en 1823, Guadalajara había alcanzado los 46 804 y en 1827 los 60 000.<sup>26</sup> Bustamante no escondía su opinión de que fue el general Cruz, quien reprimiendo insurgentes “dio el ser a aquella ciudad en aquella malhadada época”.<sup>27</sup>

En 1827 se consideraba a Guadalajara la segunda ciudad de la República, habiendo ganado el papel que antes ostentara Puebla.<sup>28</sup>

Querétaro, una ciudad de 40 000 habitantes llegó a tener, durante los primeros años de lucha insurgente —según las opiniones que recogió Ward—, “hasta 90 000”. Esta población temporal la constituían propietarios de las haciendas de la zona que se refugiaron en la ciudad con sus “familiares y sirvientes”;<sup>29</sup> además, agricultores pobres y jornaleros llegaban tam-

<sup>25</sup> Carlos Ma. de Bustamante, *Viaje a Toluca*, 1834, p. 55.

<sup>26</sup> Las cifras son de Ward, *Mexico in 1827*, II, p. 651.

<sup>27</sup> Bustamante, *op. cit.*, p. 55.

<sup>28</sup> Ward recoge interesantes observaciones sobre las mejoras que hicieron los gobiernos locales en el sistema educativo. Después de los años violentos de la lucha de independencia se establecen 4 imprentas en la ciudad, que se dedican a la edición de hojas volantes y periódicos políticos. La efervescencia de la ciudad en 1827 era tal, que Ward cree ver en ella “que la libertad de prensa ha degenerado en libertinaje”, *op. cit.*, II, pp. 651 y 655.

<sup>29</sup> “The population of the capital by the last census appears to be 32 000; but the town is supposed to contain at least 40 000 inhabitants. During the Revolution, 90 000 souls were often assembled in it, the proprietors of the neighbouring Haciendas being frequently compelled to take

bién a la ciudad a buscar medios de subsistencia cuando las zonas rurales quedaban convertidas en campo de batalla.

Como en el caso de Querétaro, es posible que estas migraciones masivas hayan sido solamente temporales. De ser así, se recogía una vieja tradición colonial de la ciudad en tiempos de crisis —función de toda ciudad antigua mejor protegida que el campo. Se pueden recordar algunos movimientos semejantes de migración temporal masiva hacia ciudades importantes del virreinato: Morelia, Guanajuato, Querétaro, Puebla, ciudad de México, durante las hambres que produjeron las crisis agrícolas de 1714, 1749-50 y 1785-86.<sup>30</sup> En las principales ciudades coloniales funcionaba siempre un pósito que vendía maíz a precios más bajos en épocas de carestía, y además, las autoridades encontraban siempre alguna manera de iniciar grandes obras públicas para dar trabajo a las clases menesterosas.<sup>31</sup>

De la misma manera como las viejas ciudades del sistema colonial “polarizan” a la población, a consecuencia de la guerra de Independencia, se verán crecer poblaciones antes prácticamente inexistentes, en las zonas marginadas de la contienda. El caso más interesante en esta época es sin duda el de Nuevo León. En esa provincia se refugia una parte de la población del centro y es probable que Monterrey se haya beneficiado directamente de esos desplazamientos.

La guerra de independencia... ardiendo horriblemente en el interior del país, estando esta provincia en paz, hizo venir a ella una inmigración abundante que en tan corto tiempo duplicó el número de sus habitantes.<sup>32</sup>

---

refuge there with their families, and farming servants, while their property was laid waste by the contending parties.” *Ibid.*, II, p. 417.

<sup>30</sup> Ver en Enrique Florescano, *op. cit.*, el capítulo “Las crisis agrícolas y sus consecuencias sociales y demográficas”, pp. 154-159.

<sup>31</sup> En los libros de bautismo de la parroquia de San Bartolo Naucalpan se han encontrado menciones sobre las medidas que tomaban los curas párrocos para impedir la migración masiva de los indígenas a la ciudad de México (comunicación de Elsa Malvido).

<sup>32</sup> Emiliano Busto, *Estadística de la República Mexicana* (Anexo nú-

Pero así como llegan hombres de fuera a algunas ciudades, otras serán abandonadas. En Veracruz sólo quedan las familias más pobres que no pueden trasladarse a Alvarado. Y ni éstas viven en la ciudad; más bien preferirán levantar campamentos improvisados en los terrenos arenosos de los alrededores sintiéndose más seguros fuera de una ciudad atacada continuamente.

Todavía en 1823 Ward encuentra una Veracruz habitada por los verdaderos "desechos" de su antigua población.<sup>33</sup> Morelia, que llegó a tener 21 000 habitantes en 1805, en 1822 tenía solamente 11 890. Fuentes contemporáneas indican que en 1811 Morelia había sido prácticamente abandonada, quedando en ella apenas 3 000 habitantes.<sup>34</sup> Guanajuato, que entre 1793 y 1803 había aumentado su población un 42%, a partir de 1810 ve cortado definitivamente su desarrollo.<sup>35</sup> De manera semejante, las ciudades menores del Bajío, o los centros de población cercanos a la ciudad de México (San Ángel, Tacubaya, San Agustín de las Cuevas en Tlalpan),<sup>36</sup> se vacían durante los años de la guerra de Independencia.

c) *Los efectos en el equilibrio económico.* No sólo las ciudades, también el sistema colonial de ciudades será afectado profundamente por la guerra de Independencia. Cuando el camino de Veracruz es tomado por primera vez por tropas insurgentes en 1812 —el de Acapulco estaba cerrado prácticamente desde 1811— las autoridades virreinales se vieron obligadas a abrir nuevos puertos para mantener su liga con la metrópoli. Entonces se abrieron para el comercio con el inte-

mero 3 a la Memoria de Hacienda del año económico de 1877 a 1878). México, Imprenta de I. Cumplido, 1880, t. I, p. LXXX.

<sup>33</sup> Ward, *op. cit.*, II, pp. 176 y 178.

<sup>34</sup> Keith A. Davies, "Tendencias demográficas urbanas...", artículo citado.

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> Ver las observaciones de Ward para Tacubaya, II, p. 232; San Agustín de las Cuevas, II, p. 299; San Ángel, II, p. 224 y Chapultepec, II, p. 231.

rior, los puertos de Tampico, Tuxpan y Alvarado en el Golfo de México y de San Blas en el Pacífico.<sup>37</sup>

La apertura de estos puertos rompió temporalmente la vieja estructura monopolista del comercio colonial: México-Veracruz vía Puebla y la feria de Jalapa. En el norte minero, al abrirse Tampico, San Luis Potosí se convertiría en el centro distribuidor de los productos importados y llegaría a controlar el abastecimiento de una amplia región que llegaba hasta las minas de Zacatecas y Catorce. En el occidente, Guadalajara se benefició de ese mismo papel de distribuidor de productos extranjeros que llegaban por el puerto de San Blas.

El viejo puerto de San Blas, mantenido desde mediados del siglo XVIII como base de las exploraciones hacia la California, fue habilitado en 1796 como puerto de comercio para recibir los productos del Perú y Chile prohibidos en Acapulco.<sup>38</sup> Sin embargo, San Blas no alcanzaría su esplendor momentáneo sino hasta los años de la guerra de Independencia. Durante los primeros años del siglo XIX llegaban a San Blas mercancías de Perú o mercancías de las Antillas que preferían hacer el rodeo por Panamá para alcanzar con seguridad el mercado de la mesa central mexicana.<sup>39</sup> No es de extrañar, entonces, que sea precisamente durante estos años cuando el consulado de Guadalajara comience a defender la tesis de la libertad de comercio, enfrentándose directamente a los intereses del consulado de México. La apertura de San Blas permitía a los comerciantes de Guadalajara obtener los géneros europeos a precios menores, con mayor margen de ganancia y alegando

<sup>37</sup> Ward, *op. cit.*, I, 428. Hay que recordar que con la guerra entre España e Inglaterra y dentro de la política de libre comercio se permitió desde 1799 a buques de potencias neutrales, comerciar con América. Entre 1807 y 1810 los puertos de México habilitados al comercio exterior fueron Veracruz, Campeche y Sisal (Yuc.). Ver Miguel Lerdo de Tejada, *El comercio exterior de México*. Banco Nacional de Comercio Exterior, 1967.

<sup>38</sup> Joaquín Ramírez Cabañas, *Comercio extranjero por el puerto de San Blas en los años 1812-1817*. México, 1944 (Archivo Histórico de la Secretaría de Hacienda, vol. II), p. 32; ver también Marcial Gutiérrez Camarena, *San Blas y las Californias*. México, Jus, 1956.

<sup>39</sup> Ward, *op. cit.*, I, pp. 428-29.

inclusive, un beneficio al consumidor.<sup>40</sup> El enfrentamiento de ambos intereses llegó al grado de que, en 1816, el consulado de Guadalajara desobedeció públicamente un bando de Calleja que exigía se decomisara un cargamento desembarcado en San Blas para que fuera entregado al consulado de México.<sup>41</sup>

Habría que pensar, pues, en las consecuencias de la apertura de estos puertos. Por primera vez, después de tres siglos, el monopolio de la ciudad de México dejó de hacer sentir su presión.<sup>42</sup> Algunas zonas del interior del país recibieron los productos extranjeros a un precio accesible. Sin sobrecargar los productos con el costo del flete que se acumulaba al transportarlos por tierra de Veracruz a México y de ahí a las zonas del interior, éstos se recibieron en zonas alejadas al precio que antes sólo los recibía la ciudad de México.

La ruptura momentánea del monopolio México-Veracruz, permitió que se desarrollaran algunas líneas de comercio regionales. El puerto de Refugio abastecía Monterrey-Monclova-Saltillo;<sup>43</sup> los territorios de Texas comerciaron directamente con Galveston.<sup>44</sup> En el Pacífico, Mazatlán abastecería los centros mineros de Culiacán, Cosalá y Álamos, y Guaymas surgiría como puerto de comercio para Arizpe y Chihuahua manteniendo relaciones con lugares tan lejanos como Cantón y Calcuta.<sup>45</sup>

Esta situación tuvo una vida legal muy corta. Al consumarse la independencia se volvería al viejo patrón de comercio colonial. Veracruz recuperaría su papel de puerto único efec-

<sup>40</sup> Ramírez Cabañas, *Comercio extranjero por el puerto de San Blas...*, p. 6.

<sup>41</sup> *Loc. cit.*

<sup>42</sup> *Vid.* Lerdo de Tejada, *op. cit.*, "segundo período 1778-1821", pp. 19 y 55.

<sup>43</sup> Ward, *op. cit.*, I, p. 432.

<sup>44</sup> *Ibid.*, I p. 432: "they are now rising daily in prosperity, and have every prospect, from their vicinity to New Orleans, and from the facility of their communication with the coast, of being as well provided with the necessary supplies, as the capital itself".

<sup>45</sup> *Ibid.*, II, p. 592 y 602.

tivo —a pesar de las declaraciones de libertad de comercio— en el comercio de los productos extranjeros. Pero la trascendencia de los hechos anteriores radica precisamente en que crearon condiciones que impidieron que la situación fuera “la misma” en el futuro. Veracruz era el único centro marítimo con “aduana”, pero las tierras del interior no podían olvidar los beneficios adquiridos. Aquellos mismos centros que se beneficiaron temporalmente del desequilibrio del sistema colonial durante la independencia, se convirtieron en los principales centros del “contrabando”.

Ward critica a los comerciantes ingleses que abrieron sus casas de comercio para productos europeos en la ciudad de México, siguiendo el mismo patrón de la Colonia. Con esto, los ingleses dejaron en manos de los americanos el control del comercio interior de la joven República. Sólo los americanos supieron aprovechar la coyuntura que les abría la posibilidad de introducir sus productos —por contrabando— a las tierras del interior de México. El auge comercial de San Luis Potosí durante los años siguientes a la independencia parece explicarse bien por ser éste el centro del tráfico “ilícito” de mercancías norteamericanas —y europeas— que se distribuían en la zona minera del norte.<sup>46</sup>

En 1824 un informante cuenta a Ward que vio en Guaymas, puerto todavía sin aduana, anclados simultáneamente 28 navíos cuyo cargamento se introducía obviamente *duty free*.<sup>47</sup>

Pero además de romper el equilibrio económico del comercio colonial, la guerra de Independencia provocaría una recomposición en ciertas zonas de producción agrícola. Durante los años de lucha, las pequeñas zonas productoras de caña

<sup>46</sup> “A very large proportion of the British manufactures at present consumed in Mexico passes entirely through the hands of North Americans; and after being landed by American ships at Tampico, Soto la Marina and Refugio, is disposed of, by American merchants at San Luis Potosí and Saltillo, where they have formed establishments and are in almost exclusive possession of the trade of the country”. Ward, I, p. 431.

<sup>47</sup> *Ibid.*, II, p. 602.

de azúcar de Michoacán, Jalisco o Veracruz, fueron abandonadas. En consecuencia, Cuautla-Cuernavaca se convertirían en el único centro productor de caña para el abastecimiento de un amplio mercado interior por intermedio de la ciudad de México. Cuautla pudo recuperarse muy pronto de los estragos de la lucha de 1814, al grado de que en 1826 Ward escribe que “no hay ninguna razón para creer que la producción total del valle haya excedido nunca a la actual”.<sup>48</sup>

d) *Las consecuencias de la libertad de comercio.* El desequilibrio del patrón de ciudades coloniales se agudizará por otros hechos derivados de la independencia. Cuando la nueva República se abre al comercio extranjero, comienzan a llegar manufacturas europeas o norteamericanas que compiten favorablemente con las producciones locales. Era natural que esta nueva situación afectara precisamente a aquellas ciudades coloniales que habían podido desarrollar una industria textil más o menos próspera en los últimos años del virreinato.

Puebla comenzó a resentir la sustitución de sus productos textiles por tejidos ingleses más baratos y de mejor calidad. Cuando Ward visita la ciudad indica claramente que “dentro del sistema presente de libre comercio con Europa”, era muy difícil que Puebla pudiera recuperar su antigua importancia. Opina por ello que más convendría al gobierno suprimir las viejas fábricas poblanas y dedicar toda la fuerza de trabajo a la agricultura, puesto que los propietarios rurales se quejaban continuamente de la falta de brazos.<sup>49</sup> Querétaro resintió los efectos de la libertad de comercio en forma semejante. A pesar de que en 1826 todavía la mitad de las casas de la ciudad se destinaban al comercio o a las pequeñas manufacturas de lana —para cubrir el contrato de abastecer al gobierno con las telas

<sup>48</sup> Ward, *op. cit.*, I, p. 70: sobre el abandono de ingenios azucareros; Ward, II, p. 64; Carlos Guillermo Koppe (*Cartas a la patria*. México, UNAM, 1955) que visita a México en 1830 registra un “gran ingenio azucarero” saqueado y abandonado durante la Revolución cerca de Paso de Ovejas, Veracruz.

<sup>49</sup> Ward, *op. cit.*, II, p. 280.

para uniformes militares— la demanda de los productos textiles de Querétaro comenzó a decaer desde la segunda década del siglo XIX.<sup>50</sup>

A pesar de los cambios mencionados, el sistema colonial de ciudades en el altiplano se prolongó durante la primera mitad del siglo XIX. Hasta 1837 se mantuvo el monopolio de un solo puerto de entrada para las mercancías extranjeras (Veracruz). En 1856 se permitió a los buques extranjeros detenerse en dos puertos nacionales: una vez para descargar efectos y la segunda para conducir pasajeros o correspondencia. Sería hasta 1877 cuando los buques extranjeros tendrían plenas libertades para cargar efectos en cualquier puerto de la República.<sup>51</sup>

Dado lo anterior podría pensarse que, mientras se mantuvo la vieja estructura monopolista México-Veracruz, los puertos menores se beneficiaron del comercio de contrabando. Esta situación permitió el desarrollo de algunas regiones que escapaban a la dependencia del centro. Paradójicamente, cuando el centro decide abrir al tráfico legal esos puertos y establece en cada uno de ellos su respectiva “aduana” centraliza nuevamente los beneficios del tráfico comercial. Es muy significativo que las cifras estimativas que se han recogido hasta ahora parezcan indicar que el crecimiento de la ciudad de México permaneció “estancado” entre 1820 y 1870.<sup>52</sup>

## II. *Condicionantes externos del desequilibrio del sistema antiguo de ciudades, 1860-70*

### 1. *La guerra de secesión y el surgimiento de nuevas regiones*

Los años de la guerra civil norteamericana favorecen algunos desarrollos regionales en México. Es precisamente durante

<sup>50</sup> *Ibid.*, II, p. 418.

<sup>51</sup> *Exposición de la Secretaría de Hacienda de los Estados Unidos Mexicanos de 15 de enero de 1879 sobre la condición actual de México...* Toluca, Imprenta del Instituto Literario, 1879, pp. 328-330.

<sup>52</sup> Keith A. Davies, “Tendencias demográficas urbanas...”

esos años cuando se sentarán las bases del desarrollo de la zona noreste.

Desde 1861, aun antes de que el bloqueo a los estados confederados se hiciera efectivo, los productores de algodón del sur de Estados Unidos comenzaron a restringir extraoficialmente sus exportaciones a Europa. Se buscaba, al parecer, que la carestía de la fibra inclinara a Inglaterra y a Francia —sus principales consumidores— a aliarse a la causa de los confederados. La “enorme carestía” del algodón, se haría sentir aún más en Europa, cuando el bloqueo se hizo efectivo en 1862.

Cuando Mobile y Savannah cayeron en poder de los yanquis (1864) los estados del sur se vieron obligados a sacar sus productos —e introducir armas— por intermedio de territorio mexicano. De esta manera comenzó a desarrollarse una línea de tráfico: Piedras Negras-Monterrey-Matamoros. Tráfico en el que resultaría beneficiado sobre todo Monterrey. Vidaurri, el jefe político de la zona, recibía de la aduana de Piedras Negras, sólo por concepto de derechos sobre el algodón, 50 000 pesos mensuales.<sup>53</sup> En 1865 al cerrarse Charleston, el último puerto sudista, circulaban entre Texas y Nuevo León, 3 000 carros dedicados a ese comercio. El dinero tejano manejado en Nuevo León llegó a ser, entre 1862 y 1865, de tres millones de pesos en efectivo.<sup>54</sup> La coyuntura de la guerra de secesión permitió a algunos comerciantes de Monterrey —como Patricio Milmo— hacer grandes fortunas personales.<sup>55</sup>

<sup>53</sup> Isidro Vizcaya Canales, *Los orígenes de la industrialización de Monterrey. Una historia económica y social, 1867-1920*. Monterrey, Publicaciones del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, 1969, p. XIX.

<sup>54</sup> *I. oc. cit.*

<sup>55</sup> Ronnie C. Tyler, “Cotton on the Border, 1861-1865”, *Southwestern Historical Quarterly*, LXXIII, núm. 4, abril 1970, pp. 456-477; Emiliano Busto, *Estadística de la República Mexicana...*, t. I, p. LXXX, recoge los siguientes datos: “En los 24 años transcurridos de 1827 a 1851, la población (de la provincia de Nuevo León) aumentó un 50% y un 33% en los últimos 22 que van de 1851 a 1873”; los datos recogidos por Keith A. Davies para la ciudad de Monterrey son los siguientes: 1862=13 500; 1869=14 000; 1881=40 000. “Tendencias demográficas urbanas...” *art. cit.*

Si pensamos además, que la producción de preguerra de algodón en los Estados Unidos no volvería a alcanzarse sino hasta 1879, nos explicaremos mejor el auge que tuvo, durante esa época, este cultivo en México. El algodón se introduce por esos años, como nuevo cultivo, en tierras de Chihuahua.<sup>56</sup> En 1864 desembarcaron “miles de extranjeros” —incluyendo algunos refugiados políticos— en el puerto de San Blas, para dedicarse al cultivo del algodón en el sur de Sinaloa.<sup>57</sup>

Otro centro que se beneficiaría de cierto desarrollo regional durante la guerra de secesión norteamericana sería Yucatán. La producción de algodón en Yucatán, mantenida como principal fuente de tributo durante la época colonial siguiendo la tradición prehispánica, se había visto afectada de manera importante durante los primeros años del siglo XIX. Con el espejismo del libre comercio, la “baratura de los tejidos americanos e ingleses” desplazaron del mercado a los tejidos de las fábricas locales. A pesar de todo, cuando en 1834 Pedro Baranda introduce en su fábrica “La Aurora” nueva maquinaria para los tejidos de algodón, el cultivo de la fibra pareció recuperar cierta vitalidad en la zona de Valladolid y Tizimín, al tener su consumo asegurado. En 1847, la guerra de castas destruyó “hasta las raíces” esa antigua industria.

Durante la guerra de secesión, el elevado precio del algodón en Europa fue un estímulo poderoso para que los agricultores se interesaran en su cultivo. En 1863 Yucatán exportó 4 000 pacas de algodón de a 300 libras cada una, destinadas al mercado europeo. En 1864 a pesar de haber sido “un mal año para la agricultura”, las exportaciones desde Yucatán volvieron a rebasar el millón de libras de algodón.<sup>58</sup>

Con la caída de los confederados, al derrumbarse de nuevo el precio del algodón, decaería su cultivo en esta zona. Sin embargo, la relación con los mercados exteriores habría de man-

<sup>56</sup> Keith A. Davies, *art. cit.*

<sup>57</sup> Frédéric Mauro, “L'économie du Nordeste et la Résistance à l'Empire”. *La Intervención Francesa y el Imperio de Maximiliano cien años después*. México, 1965, p. 64.

<sup>58</sup> *Exposición de la Secretaría de Hacienda*.

tenerse: comenzaría a sustituirse entonces la siembra del algodón con las de una nueva fibra de exportación: el henequén.

Podría subrayarse que tanto Monterrey —y su zona de influencia— como Yucatán, surgieron de manera independiente al sistema urbano del altiplano. Monterrey logró, por ello mismo, crear una red de pequeños centros dependientes mucho más amplia de la que hubiera podido crear cualquier ciudad del centro gravitando en torno a México.

Hay que recordar, también, que con la guerra de secesión se suspendió el tráfico de la primera línea de vapores establecida entre Nueva Orleans y Veracruz, abierta pocos años antes con el objeto de transportar algodón cosechado en el sur de los Estados Unidos y destinado a las fábricas de mantas establecidas en México.<sup>59</sup> De esta manera, las fábricas del centro se vieron reducidas a consumir sólo algodones producidos en las tierras del interior y en las tierras bajas de Veracruz. Durante esa época, la inestabilidad política y “otros desastres” se suceden en el centro del país, afectando el viejo equilibrio de su desarrollo.

Entre 1850 y 1870 el único cambio importante que afectaría directamente la vida de las ciudades del centro sería la desamortización de las corporaciones civiles y religiosas. Pero sin que podamos todavía señalar sus consecuencias (¿podría suponerse una tendencia hacia la “ruralización” del centro, dado el notable surgimiento de pequeños ranchos y centros de población menores?), al parecer la caída de los precios de los inmuebles urbanos resentida durante esta época,<sup>60</sup> afectó más profundamente la estructura interna de las ciudades que sus relaciones con el sistema urbano general.

## 2. *La apertura del ferrocarril transcontinental en Estados Unidos y la decadencia de los puertos mexicanos del Pacífico*

Durante la época colonial, aunque Acapulco era el único puerto del Pacífico habilitado para el comercio con Asia, la

<sup>59</sup> *Ibid.*

<sup>60</sup> Jan Bazant, *Los bienes de la Iglesia en México (1856-1875). Aspectos*

ruta de retorno del Galeón de Manila había permitido que surgieran otros pequeños puertos, como centros de abastecimiento o de resguardo de los buques, en el largo recorrido del tráfico con Filipinas. Surgieron así centros como Chacalo o Matanchel (más tarde trasladados a un nuevo sitio con el nombre de San Blas) y Mazatlán. La función de meras bases, "puntos de refresco", o de intermediarias del tráfico de mercancías de estos puertos menores del Pacífico quedaría así decidida desde sus orígenes.

A mediados del siglo xviii, algunos de estos puertos (San Blas) cumplirían además la función de ser los centros de salida y retorno de las expediciones de exploración y abastecimiento de la costa de Alta California o los presidios de Sonora: dependiendo siempre más del centro del virreinato que de Guadalajara.

La función de puntos intermedios en el tráfico con California, de los puertos mexicanos del Pacífico, se mantuvo durante la primera mitad del siglo xix. Cuando California pasa a formar parte de los estados de la Unión Americana, el camino más corto (en tiempo) para ligar los centros establecidos en ese extremo oeste norteamericano y los estados del Atlántico, pasaba por Panamá y subía, bordeando la costa, por Acapulco, San Blas, Mazatlán, hasta alcanzar San Diego y San Francisco. En este sentido, los puertos mexicanos del Pacífico se beneficiaban del tráfico entre las colonias norteamericanas, y su vida comenzó a depender más del comercio con California que de su integración al sistema de ciudades del altiplano mexicano.

Cuando en 1869 se unen al fin los ferrocarriles Central y Pacífico de Estados Unidos, el pequeño tráfico que había mantenido por muchos años la vida comercial de esos puertos, se termina de golpe. El comercio de cabotaje entre los puertos del Pacífico mexicano pierde con ello uno de sus principales motores. Sin esta relación con el exterior, los puertos-base —que dentro de la tradición colonial española no habían desarro-

lado un comercio importante con un mercado interior cercano— comienzan su larga historia de aislamiento. Son puntos desintegrados del sistema de ciudades que se desarrolla en el centro y que se vuelca cada vez más hacia las costas del Golfo.

Todavía muy avanzado el siglo XIX, podemos encontrar huellas de este tráfico entre California y los puertos mexicanos. Antes de que se inaugurara el ferrocarril que uniría a Yuma (Arizona) con San Francisco, el comercio entre esas dos poblaciones de los Estados Unidos, se hacía por intermedio de puertos mexicanos. Una compañía de San Francisco mantenía el comercio con el interior de Arizona tocando Cabo San Lucas-Mazatlán-Guaymas-La Paz o Ciudad Lerdo, para continuar desde allí por diligencia hasta el fuerte de Yuma.<sup>61</sup>

Los puertos del extremo norte del Pacífico mexicano se mantuvieron, en este sentido, más ligados al destino del comercio con los Estados Unidos, que con el interior del país.

### III. *Los cambios provocados por el establecimiento de los ferrocarriles, 1880-1910*

#### 1. *El efecto de los ferrocarriles sobre el antiguo patrón de circulación de productos*

La imagen provisional de las rutas de circulación de productos agrícolas que recoge el mapa 1, muestra la situación anterior al establecimiento de las grandes líneas de ferrocarriles a finales de siglo.<sup>62</sup>

Podría hablarse, en base a esta primera "impresión", que

<sup>61</sup> *Exposición de la Secretaría de Hacienda...*, pp. 64-76.

<sup>62</sup> Mapa construido con información de Emilio Busto, *Estadística de la República Mexicana...* Tomo III: "Informes emitidos por los agricultores". El mapa no es completo. Las respuestas al cuestionario del Ministerio de Hacienda recogidas en este volumen no cubren la totalidad del país. Sin embargo están registradas informaciones de casi todos los estados y el mapa proporciona una idea general bastante aceptable.

hacia 1880 existían dos sistemas de intercambio (ciudades-regiones) relativamente independientes.

El más complejo correspondería al viejo patrón de ciudades coloniales (México-Veracruz-Puebla-Guadalajara-Bajío) con extensiones importantes hacia el antiguo norte minero y la nueva región agrícola de La Laguna. El otro sistema gravitaba en torno a Monterrey y extendía su dominio sobre una amplia zona de influencia (San Luis Potosí-Chihuahua-Matamoros-Reynosa).

Habría que pensar, sin embargo, que la imagen recogida muestra, más que nada, un patrón de circulación en situaciones "excepcionales". ¿Hasta qué punto (y esto es válido para épocas anteriores), las condiciones de los caminos y medios de transporte permitían que se sostuviera una circulación permanente de productos durante todo el año? La diferencia entre un patrón de circulación de "tiempos de secas" y las posibilidades de integrar ciertas zonas en "tiempos de lluvias" nos inclinan a pensar que muchas regiones permanecen aisladas durante varios meses. Para citar un ejemplo extremo, podríamos referirnos a un caso de la zona del Bajío, tradicionalmente la más integrada por medio de caminos carreteros o de arriería. Todavía en 1877, el camino entre Valle de Santiago y Salamanca se consideraba "intransitable" en tiempo de aguas.<sup>63</sup> Durante ese tiempo, Moreleón quedaba separado de Morelia, por los "fangos intransitables" que se formaban en el antiguo vaso de la laguna de Cuitzeo.<sup>64</sup>

Al plantearse el problema de circulaciones estacionales, tendrían que considerarse otros aspectos. De los informes de los hacendados que recoge Emiliano Busto, parece desprenderse la impresión de que las grandes líneas de comercio interregional —salvo en el caso del algodón de La Laguna dirigido a México, Puebla y Guadalajara; o en el caso del garbanzo de Irapuato destinado al consumo de México, Zacatecas, Aguascalientes y San Luis Potosí—<sup>65</sup> se establecen únicamente cuando

<sup>63</sup> Emiliano Busto, *op. cit.*, t. III, pp. 94 s.

<sup>64</sup> *Ibid.*, p. 95.

<sup>65</sup> *Ibid.*, III, pp. 100-106.

hay un desequilibrio en los precios regionales de los productos. Es decir, cuando los altos precios provocados por una escasez regional de granos, permiten cubrir el costo del flete entre poblaciones distantes. Silao, Gto., comercia regularmente sólo con las poblaciones cercanas de León, La Luz e Irapuato; pero "en años malos para los agricultores de San Luis Potosí, la plaza de su capital se constituye mercado del maíz" producido en esa zona.<sup>66</sup> Era pues, muy frecuente, que cuando resultaba incosteable transportar los productos, éstos se vendieran en los mercados locales "envileciendo" los precios.<sup>67</sup>

Uno de los primeros cambios que produciría la apertura de las líneas de ferrocarriles, sería, precisamente, permitir la circulación permanente de algunos productos a distancias mayores. Sin embargo, Coatsworth ha demostrado que la reducción de estos costos por el desarrollo de los ferrocarriles, benefició desproporcionadamente a los artículos destinados a la exportación (productos agrícolas tropicales y producción minera), discriminando, de manera importante, a todo producto destinado al consumo interno (local o interregional). Los ferrocarriles en México funcionaron, durante los últimos años del siglo XIX, con tarifas discriminatorias que favorecían el transporte a gran escala de producciones destinadas a distancias mayores. La introducción de los ferrocarriles trajo, en consecuencia, efectos depresivos para los pequeños productores que satisfacían mercados locales o interregionales.<sup>68</sup>

De esta manera, la introducción de los ferrocarriles modificó sólo relativamente el viejo patrón de circulación de productos. Éste tenderá a pervivir en condiciones aún más difíciles, al descuidarse sistemáticamente los caminos locales (carreteros o de herradura). Así pues, los "efectos depresivos" de la introducción de los ferrocarriles, se resentirán con toda su im-

<sup>66</sup> *Ibid.*, III, pp. 80-89.

<sup>67</sup> *Ibid.*, III, pp. 6-16 y 80-94, también las observaciones de Keith A. Davies, "Tendencias demográficas urbanas..." ya citado.

<sup>68</sup> John H. Coatsworth, "Porfirian railroads and the Economic Development of Mexico", ponencia presentada en la convención de la American Historical Association, 1970 (mimeografiado).

portancia en la antigua zona de agricultura de cereales. Es muy significativo que sea precisamente esa zona, la que se convierta en zona "de expulsión" de población al cerrarse el siglo XIX (ver mapa 2).

## 2. *El tiempo-distancia*

Desde el establecimiento de la primera línea de ferrocarril México-Veracruz, comienzan a resentirse los efectos de los ferrocarriles sobre el viejo sistema de caminos coloniales. Al acortarse el tiempo por distancia de recorrido, antiguos centros que se habían visto favorecidos por actividades de abastecimiento y remuda, dentro del sistema de arriería, pierden su antigua importancia.

... el establecimiento (del ferrocarril México-Veracruz) ha sido ruinoso para los estados de Veracruz, Tlaxcala, Puebla y el mismo México, pues se han visto esas entidades, de un día a otro, privadas de un movimiento de un millón ochocientos mil a dos millones de pesos, que producía el antiguo tráfico de diligencias, carros y atajos.<sup>69</sup>

Este problema de recomposición de las centrales de tráfico en los productos, se resiente profundamente durante los últimos años del siglo XIX y fue visto claramente por los contemporáneos:

Nosotros vemos que durante la construcción de una vía férrea se ocupan brazos mil, lo cual redundo, sobre todo, en bien de nuestros artesanos y de la clase menesterosa; mas concluida aquélla los habitantes de innumerables poblaciones, principalmente las de tránsito, se quejan de la falta de movimientos entre ellos, pues dicen todos los carreros, arrieros, cargadores, etc., que fuertes trenes para conducir grandes partidas de animales de tiro y carga (o) enormes cantidades de semillas, desaparecen con el

---

<sup>69</sup> Información de J. Colombres, del estado de Puebla, en Emiliano Busto, *op. cit.*, t. III, p. 169.

establecimiento de un camino de fierro, y ven todos sus hoteles y posadas casi desiertos, porque todos los arrieros y conductores de semillas son los que los habitan, dando ser y vida a su comercio, porque ellos son también los que hacen el consumo de sus víveres. Por otra parte, agregan, los hacendados sufren igualmente por el sobrante de algunos de sus efectos que no puede conducir el ferrocarril, y por este estilo toda la clase social participa de estas tristes consecuencias.<sup>70</sup>

Así pues, el establecimiento de los ferrocarriles trajo importantes efectos para la economía del país. Algunos hacendados consideraban que el ferrocarril, "fuente de bienestar en un país rico, empobrecía más un país pobre". Cuando el ferrocarril desplaza a los arrieros, carreteros y cargadores, estos "brazos antes ocupados, no han hallado quehacer, o han disminuido el que otros tenían, determinando así una pobreza general y ruina de muchos comerciantes en pequeño".<sup>71</sup> He ahí pues, la contradicción de la modernización prevista al favorecer la introducción de los ferrocarriles. El establecimiento de las rutas ferroviarias no obedeció a requerimientos de tráfico interior, sino más bien a la necesidad de acortar las distancias para el tráfico externo. Algunos hacendados vieron claramente la contradicción surgida por el hecho de que la agricultura, la industria y el comercio debían preceder a los ferrocarriles, y no éstos a aquéllos:

Cuando en el país haya grandes centros agrícolas, actividad y bonanza en las minas y fábricas. . . los ferrocarriles se harán como por encanto y no se verá el fenómeno raro de que un ferrocarril empobrezca a los pueblos.<sup>72</sup>

Antiguas poblaciones situadas a una jornada de camino de la ciudad de México: Tlalnepantla, Cuautitlán, Ecatepec,

<sup>70</sup> Información de varios hacendados de Cadereyta, Qro., en Emiliano Busto, *op. cit.*, pp. 183-188.

<sup>71</sup> Información de Pablo Orsini, de San Carlos, Veracruz, en Emiliano Busto, *op. cit.*, III, pp. 223-229.

<sup>72</sup> *Ibid.*, p. 229.

Chalco, etc., resentirán consecuencias semejantes cuando se establezcan las grandes líneas de ferrocarriles. Estas poblaciones —antiguos centros de distribución de productos— se verán obligados a volverse hacia la ciudad de México para asegurar su abastecimiento. Con esta variación de equilibrio se inicia definitivamente el proceso de dependencia que acabará con su integración física a la capital en nuestros días.

Si el establecimiento de las grandes líneas de ferrocarril produjo el acercamiento espectacular de la frontera norte al sistema central del altiplano (ver el mapa 3), su contrapartida no parece menos importante. Con el establecimiento de líneas de ferrocarril volcadas hacia el norte y el golfo, una gran extensión de territorio, hacia el sur y el Pacífico, se aleja en proporciones relativas de manera aún más espectacular. La desintegración de la zona del Pacífico frente al sistema de ciudades del altiplano, la reafirmación de una liga del Pacífico norte con los Estados Unidos, marcarán el destino de estas regiones durante los años siguientes.

### 3. *La primacía de México y la persistencia de estructuras coloniales*

El establecimiento de las grandes líneas de ferrocarril, al beneficiar a los grandes exportadores —generalmente establecidos en la ciudad de México— favorece una nueva centralización de los beneficios económicos. Coatsworth sostiene que, además, el establecimiento de los ferrocarriles legitimó, con su éxito, la capacidad del régimen porfiriano de imponer los intereses del grupo gobernante (central) sobre los de la nación.<sup>73</sup> Durante la época porfiriana, el gobierno asumiría un papel cada vez más importante en las decisiones económicas. Centralizó las finanzas públicas y controló el acceso a los mercados de capital extranjero.<sup>74</sup>

<sup>73</sup> Coatsworth, *op. cit.*, p. 21.

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 10.

La concentración de los recursos a nivel federal, “la federalización”, centralizó desde los recursos fiscales hasta las decisiones sobre el destino y uso de los principales ríos, pasando muchas veces sobre los intereses regionales.<sup>75</sup>

Dentro de este contexto es muy significativo señalar que entre 1877 y 1910, la ciudad de México duplicó el número de sus habitantes, pasando de 200 000 a 400 000.<sup>76</sup> Un aumento de tales proporciones en una ciudad sin recursos creados para absorber esa población abre, durante esa época, nuevos ciclos de centralización de recursos que traerán consecuencias muy importantes. Es precisamente durante esa época que se inicia el proceso de conducción de agua potable a México, afectando primero el agua del desierto, la de Río Hondo y la de Xochimilco hasta la absorción final del agua del valle de Toluca.

Puede así sostenerse que a finales del siglo xix y durante las primeras décadas del xx, la ciudad de México volvió a recuperar la situación de predominio que había ejercido sin disputa durante la época colonial.

Podemos ilustrar indirectamente este proceso, al analizar las relaciones de la ciudad de México con el puerto de Veracruz.

Veracruz funcionó durante toda la época colonial, como un simple puerto “episódico” animado anualmente con la llegada de las flotas.<sup>77</sup> Por ello, la ciudad de México actuó siempre como el centro efectivo de control y distribución de las mercancías que “pasaban” por Veracruz. Las mercancías importadas solían, por esta situación, sufrir un doble registro: el de la aduana de Veracruz y el de la aduana de México.

Esta relación logró pervivir durante el siglo xix —aun a pesar del desafío a la primacía de la ciudad de México que significó el surgimiento de algunos puertos regionales— y se

<sup>75</sup> Ver Clifton Kroeber, “La cuestión del Nazas hasta 1913”, *Historia Mexicana*, XX:3, 1970.

<sup>76</sup> *Estadísticas Sociales del Porfiriato*, México, 1956, El Colegio de México.

<sup>77</sup> P. Chaunu, “Veracruz en la segunda mitad del siglo xvi”, *Historia Mexicana*, IX:4, 1960.

agudizó nuevamente con el establecimiento del ferrocarril que unía a las dos ciudades.

En 1873, los comerciantes de la ciudad de México pidieron al ejecutivo que se habilitara a su ciudad como “puerto de altura”.<sup>78</sup> Esta pretensión extraordinaria —contraria a toda lógica geográfica— muestra, con un ejemplo extremo, la permanencia de un control ejercido desde antiguo. Los comerciantes de México sostenían que al declarar esta ciudad “puerto de altura”, las mercancías no tendrían por qué ser desembarcadas en Veracruz y se evitaría el pago doble de derechos, concentrando todas las funciones del puerto en la ciudad de México.

Es natural que ante esta amenaza, los comerciantes y el ayuntamiento de Veracruz reaccionaran violentamente poniendo en duda las facultades del ejecutivo para emitir una declaración semejante. No podían aceptar que la ciudad de México fuera declarada legalmente “puerto marítimo” puesto que con ello, Veracruz quedaría reducida, simplemente, a una función de “muelle”, perdiendo toda posibilidad de desarrollo. A pesar de que la petición de los comerciantes de México no tuvo efecto, la fuente indica que “siempre que algún comerciante (de México) ha pedido que sus mercancías se despachen en esta capital y no en Veracruz, se ha decretado así de conformidad”.<sup>79</sup> Se mantenía así “de hecho” una relación de dependencia Veracruz-México, que recuerda mucho a la situación sostenida durante la Colonia.

#### 4. *El surgimiento de nuevas ciudades*

El interés del gobierno en la exportación de productos agrícolas tropicales, se traduce indirectamente, en el surgimiento de algunas ciudades en los “balcones” de la tierra caliente. A finales de siglo, entre las ciudades que muestran un mayor aumento de población (mapa 2) se encuentran, precisamente, los centros situados en el límite de las tierras calientes, donde

<sup>78</sup> *Exposición de la Secretaría de Hacienda...*, pp. 395-397.

<sup>79</sup> *Ibid.*, p. 398.

comienzan a desarrollarse los nuevos cultivos. Así, ciudades situadas en zonas más templadas dominando una zona de tierra caliente, se benefician con la concentración y distribución de los nuevos productos. El crecimiento de Uruapan, dominador de la zona de Apatzingán; de Ciudad Guzmán, dominando la zona cañera de Tamazula; de Córdoba, dominando las tierras bajas de Veracruz, parecen relacionarse con este proceso.

Un caso especialmente importante de crecimiento de estas nuevas ciudades, ligado al mismo tiempo con el establecimiento de los ferrocarriles y el auge de cultivos de exportación es el de las ciudades de Lerdo, Gómez Palacio, y Torreón en La Laguna. Además de presentar unos de los mayores crecimientos particulares de población a finales de siglo, juntas llegan a sumar más de 100 000 habitantes en 1910.

#### IV. *Nota final*

En el trabajo de Luis Unikel y Andrés Necochea sobre sistema de ciudades en México (1960) se demuestra la existencia de varios subsistemas de ciudades que nos interesa recoger aquí, para señalar algunas persistencias de los patrones urbanos establecidos durante el siglo XIX. En el estudio citado se muestra la existencia de ciudades "dependientes" de México (Puebla-Toluca-Querétaro-Pachuca) "con una relación muy débil con el resto de las ciudades del sistema"; la conformación de un subsistema de ciudades en el Bajío (Celaya, Irapuato, León) "y seguramente Guanajuato, Salamanca, Cortázar y otras ciudades menores"; el subsistema de las ciudades de la costa del Pacífico "con tendencia a gravitar sobre Mexicali y Tijuana, y, por lo tanto, probablemente, sobre los Estados Unidos de América"; Orizaba y Jalapa que "tienden a su vez a gravitar sobre Veracruz"; y otros centros urbanos sobresalientes como Monterrey; además de ciudades aisladas del sistema como Mérida, Durango y Villahermosa.<sup>80</sup>

<sup>80</sup> Luis Unikel y Andrés Necochea, "Jerarquía y sistema de ciudades en México", *Demografía y Economía*, vol. V, núm. 1 [13], México, El Colegio de México, 1971, pp. 38 s.