



Secuencia

ISSN: 0186-0348

ISSN: 2395-8464

Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

Ibarra Deras, Mauricio; Becerril Sánchez, Teresa
Los ferrocarriles y la transformación de la periferia de la
ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX
Secuencia, núm. 113, e1860, 2022, Mayo-Agosto
Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora

DOI: <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i113.1860>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=319171277004>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org




Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

Los ferrocarriles y la transformación de la periferia de la ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX

Railways and the Transformation of the Outskirts of Mexico City from the Second Half of the 19th Century Onwards

Mauricio Ibarra Deras


 <https://orcid.org/0000-0001-9705-2613>

Facultad de Planeación Urbana y Regional

Universidad Autónoma del Estado de México-Campus Toluca, México

midarq99@gmail.com

Teresa Becerril Sánchez

 <https://orcid.org/0000-0002-9776-3367>

Facultad de Planeación Urbana y Regional

Universidad Autónoma del Estado de México-campus Toluca, México

tebecerril_3@yahoo.com.mx

Resumen: Este artículo analiza una de las vertientes del proceso de expansión inicial de la ciudad de México, ocupándose de la particular dinámica de interacción que desde mediados del siglo XIX tuvo lugar con la aparición de los primeros asentamientos “extramuros”, los cuales se establecieron en la cercana periferia urbana, junto a la localización también periférica, de las estaciones del ferrocarril de la ciudad. A través de la exploración del vínculo

CÓMO CITAR: Ibarra Deras, M., Becerril Sánchez, T. (2022). Los ferrocarriles y la transformación de la periferia de la ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX. *Secuencia* (113), e1860. DOI: <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i113.1860>



Esta obra está protegida bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.

desarrollado entre estaciones y nuevos asentamientos, se espera no sólo corroborar lo que variadas fuentes han afirmado en relación a que “los ferrocarriles y sus estaciones sirvieron para orientar el crecimiento urbano de la ciudad”, sino también para aclarar que esta relación no fue el resultado de la casualidad, sino que hay razones de fondo que explican tal interacción, las cuales es necesario poner al descubierto para contribuir a una mejor comprensión de los orígenes de la ciudad contemporánea.

Palabras clave: ferrocarriles; nuevos asentamientos; periferia; ciudad de México; siglo XIX.

Abstract: This article analyzes one of the aspects of the initial expansion of Mexico city, focusing on the dynamics of interaction that took place from the mid-19th century onwards with the emergence of the first “extra-mural” settlements, established in the nearby urban periphery, next to the city’s railway stations. The exploration of the link that arose between stations and new settlements is not only expected to corroborate what various sources have declared regarding the fact that “railways and their stations served to guide the urban growth of the city.” It will also show that this relationship was not the result of chance, but that there are underlying reasons explaining this interaction, which must be explored to contribute to a better understanding of the origins of contemporary Mexico city.

Keywords: railways; new settlements; periphery; Mexico city; 19th century.

Recibido: 4 de junio de 2020 Aceptado: 5 de marzo de 2021

Publicado: 30 de marzo de 2022

ANTECEDENTES

Durante las últimas tres décadas del siglo XIX, la ciudad de México se consolidó como el nodo ferroviario más importante del país; en particular, una de sus estaciones, la de Buenavista, llegó a convertirse en un elemento urbano fundamental, a partir de 1873, cuando quedó formalmente estable-

cida la línea del Ferrocarril Mexicano, la cual conectaba a la capital con el puerto de Veracruz. La estación Buenavista, ubicada en la periferia norponiente de la ciudad de entonces, llegará a constituirse en la sede de la mayoría de las operaciones de carga y de pasajeros que por esos años tenían lugar en el sistema ferroviario nacional.

Posteriormente, entre 1884 y 1888, se pondrá en funcionamiento la estación del Ferrocarril Central, a tan sólo unos metros de la estación del Ferrocarril Mexicano, con lo cual se confirma la tendencia a la concentración de los servicios y operaciones ferroviarias en este sitio a donde llegaban o desde donde partían las principales rutas del país, las cuales comunicaban a la ciudad de México con Veracruz y con la frontera norte.

Esta configuración del sistema ferroviario, en el caso de la ciudad de México, acabó por otorgarle una posición de importancia creciente a este nodo ferrocarrilero asentado en Buenavista, produciendo efectos notorios sobre la estructura física de la ciudad, dado que en esta periferia norponiente se estimulará el desarrollo de nuevas actividades vinculadas al ferrocarril, lo que a su vez producirá transformaciones territoriales significativas en sus alrededores. Dentro de estas transformaciones, la necesidad de albergar a los trabajadores, quienes de una u otra forma se relacionaban con el ferrocarril, constituyó un motivo de consideración para los empresarios, quienes vieron en el establecimiento y desarrollo de nuevos asentamientos una posibilidad que podría reportar beneficios económicos a través del fraccionamiento y desarrollo de los terrenos circundantes a la estación.

FERROCARRILES, NUEVOS ASENTAMIENTOS Y EL PROCESO DE EXPANSIÓN DE LA CIUDAD

El proceso de expansión de la ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX estaba fundado en múltiples causas, de entre las cuales sobresalían como decisivas la modificación de los límites del Distrito Federal en combinación con “la desamortización de las fincas rústicas y urbanas de las corporaciones civiles y eclesiásticas”, que a partir de 1856 posibilitó la entrada al mercado inmobiliario de grandes propiedades urbanas, muchas de las cuales suscitaron el interés de algunos incipientes fraccionadores, quienes vieron la oportunidad de emprender prometedores negocios, basados en la explotación de las tierras de la periferia y en los dividendos que producía su parce-

lación, dentro de un contexto marcado por las nuevas necesidades territoriales que por entonces comenzaba a demandar la ciudad. “El déficit de áreas urbanas y habitacionales para la creciente población de la ciudad de México se agravó a partir de la segunda mitad del siglo XIX, época en que se inició la expansión de la ciudad fuera de los límites que había conservado desde 1824. El 16 de febrero de 1854 se expidió un decreto por el Congreso que marcó nuevos límites para el Distrito Federal” (Jiménez, 2012, p. 18).

El paso siguiente consistió en encontrar la mejor localización para estos emprendimientos y el poniente, norponiente y surponiente representaron la mejor opción para los empresarios, aunque ello no fue impedimento para que otras áreas periféricas de la ciudad, como el nororiente, también comenzaran a ser desarrolladas, aunque en menor proporción.

La irrupción de la tecnología del ferrocarril también fue vista como la posibilidad de emprender lucrativos negocios, los cuales dependían de las tierras de la cercana periferia urbana, dado que esta novedosa tecnología demandaba por sí misma grandes extensiones de terreno y el norponiente se erigió como el lugar idóneo que ofrecía bajos costos de la tierra, además de las mejores condiciones espaciales, topográficas y ambientales.

En este proceso de instauración de la novedosa tecnología ferroviaria es que los empresarios en busca de ganancias acabaron por relacionar el negocio de las concesiones del ferrocarril con el del fraccionamiento de la tierra y la fundación y desarrollo de nuevos asentamientos, alentados por la dinámica de los valores, que inicialmente eran baratos, pero cuya plusvalía podía aumentar significativamente a la llegada del ferrocarril; lo cual constituyó un importante potencial que fue advertido tempranamente por los fraccionadores y los impulsó para la fundación de nuevas colonias.

La creación de nuevos fraccionamientos iba a relacionarse con la lógica de la mejor ganancia, y esta mejor utilidad se vinculaba, a su vez, con la localización más adecuada, ya que, como dice Morales (2011), “era la que más convenía a los intereses económicos de los fraccionadores, ante la falta de un verdadero control gubernamental” (p. 236).

La localización de los primeros fraccionamientos en torno a la infraestructura ferrocarrilera tenía además una explicación fundamentada en la postura del gobierno, la cual dejaba en manos de los empresarios la conducción del proceso de expansión de la ciudad; “una urbanización realizada con criterios de beneficio privado, facilitando la especulación de la tierra [...] en beneficio de los fraccionadores que obtienen ganancias desmesuradas con

la formación de colonias en terrenos cuya plusvalía aumenta de un día para otro” (Morales, 2011, p. 233).

Esta actitud permisiva tenía sus peculiaridades, habida cuenta de que, como dice Ramírez (2019) “las esferas de acción pública y privada no se encontraban delimitadas”, lo cual facilitó el desarrollo de negocios en torno a las obras públicas, en las cuales los funcionarios del gobierno jugaban al mismo tiempo el papel de empresarios ferrocarrileros o inmobiliarios.

La obtención de ganancias económicas a través del vínculo entre el desarrollo de los ferrocarriles y la adquisición y fraccionamiento de tierras representó un aliciente, mismo que impulsó la formación de empresas, entre cuyos socios aparecen tanto empresarios como políticos y funcionarios o exfuncionarios gubernamentales. Es así como nombres como los de los hermanos Mosso o los hermanos Escandón aparecen de manera reiterada al lado de representantes del gobierno como Manuel Payno, Francisco Somera o Rafael Martínez de la Torre. Varios autores como Jiménez (2012), Morales (2011), Ramírez (2019), o Córdoba (2007), han documentado la manera en que estas alianzas permitieron que en muchas de las operaciones en torno al desarrollo de líneas ferroviarias se entremezclaran los negocios de especulación con la tierra y el lucro derivado de las concesiones ferroviarias, al amparo de los esfuerzos gubernamentales que trataban de impulsar el establecimiento de nuevas rutas de ferrocarril.

Para el caso de la estación Buenavista resulta fundamental la relación de negocios establecida entre el empresario Antonio Escandón y el abogado y también regidor y diputado, Rafael Martínez de la Torre, pues ello permite explicar la conexión inicial entre la estación del Ferrocarril Mexicano, en Buenavista, el cual comenzó a operar en 1873, y el surgimiento en 1874 de la que se conocerá como la colonia Guerrero, en el costado oriente de la estación.

La asociación entre estos dos personajes, uno como concesionario del Ferrocarril Mexicano, y el otro como promotor de la colonia Guerrero, quedó sellada “en la sociedad que formaron para comprar la hacienda de San José Buenavista y parte del potrero y huerta de San Fernando”, en 1865 y 1866 (Morales, 2011, p. 315), lo cual será decisivo para la futura conexión entre la estación del ferrocarril y el que, en términos reales, se constituiría como el primer asentamiento obrero de la capital.

Esta ventura comercial representa un buen ejemplo del tipo de alianzas que los empresarios impulsaron debido a que proyectaron en los ferrocarriles una importante fuente de actividad que, al desdoblarse territorialmente,

favorecería los terrenos aledaños a la propia infraestructura ferrocarrilera, terrenos que, como en el caso de la colonia Guerrero, ellos mismos se habían anticipado en adquirir (véase mapa 1).

LOS PRIMEROS ASENTAMIENTOS Y SU PROXIMIDAD CON BUENAVISTA

La aparición de la principal estación de ferrocarriles de la capital reviste una importancia significativa al hacer un recuento de la formación o consolidación de los primeros asentamientos “extramuros” de la ciudad, por lo menos con los primeros cuatro de ellos, de acuerdo con el orden en que lo ha descrito María Dolores Morales, cuya primera etapa de expansión de la ciudad, que va de 1858 a 1883 (Morales, 2011, p. 239), revela una importancia indiscutible en términos de la localización y proximidad de estos primeros asentamientos respecto de la estación Buenavista.

De ahí que la correlación estaciones-nuevos fraccionamientos tendría que ser abordada; esa es la visión de este trabajo, como un proceso urbano en el que se inscriben ambos componentes y en cuyo marco se desarrollan relaciones de interacción de distintos tipos (fuerza de trabajo, ocupación territorial, actividades manufactureras e industriales, desarrollo comercial, inversiones inmobiliarias, etc.), que al explotar las ventajas de proximidad, se manifiestan entrelazadas sobre el territorio de la periferia de la capital del país.

Esta manera de conceptualizar el proceso urbano de expansión del siglo XIX ha llevado a varios autores a reconocer el papel que desempeñaron las vías y las estaciones del ferrocarril en la estructuración y orientación del crecimiento de la ciudad de entonces, tal como lo señala Tirado (2010): “En algunas poblaciones las estaciones definieron los trazos del crecimiento de los asentamientos” (p. 68). En esa misma dirección apuntan las afirmaciones de Gortari y Hernández (1988) al señalar que: “la construcción de las vías de ferrocarril y de tranvías en la ciudad de México y su periferia, fue un paso fundamental en su crecimiento y contribuyó a orientarlo” (p. 67).

En este caso, al hablar de “crecimiento de la ciudad”, es importante relacionarlo directamente con la fundación de nuevas colonias, proceso que, durante la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX, dio origen a un crecimiento significativo que incluyó a 34 nuevos asentamientos en la ciudad de México (Morales, 2011). “Pasada la década de 1850, la ciudad se transforma,

Mapa 1. Los terrenos aledaños a la estación Buenavista en 1867



Fuente: Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital COYB.DF.M43.V1.0042. Ciudad de México, 1867. E. M. Sagredo, Ministerio de Fomento, esc. 1:1000. Modificación propia (rótulos).

se amplía de manera acelerada. Aparecen nuevas colonias, nuevos suburbios, crecen los pueblos y villas aledaños y se intensifica el tránsito por las nuevas o reacondicionadas vías de comunicación” (Lira, 2018, p. 26).

En esta dinámica de expansión urbana tendría que necesariamente subrayarse el papel de los ferrocarriles y tranvías que literalmente constituyeron el motor que dio impulso a la multiplicación de nuevos asentamientos en la periferia citadina, es por ello que el mismo Gortari y Hernández (1988) recalca la relación entre las vías, las estaciones y los nuevos asentamientos que se formaron a sus alrededores, señalando que “al facilitar el trazado de las vías de los nuevos transportes, así como la construcción de las estaciones de ferrocarril y tranvías, las que a su vez fueron un atractivo en el establecimiento de nuevas colonias” (p. 67).

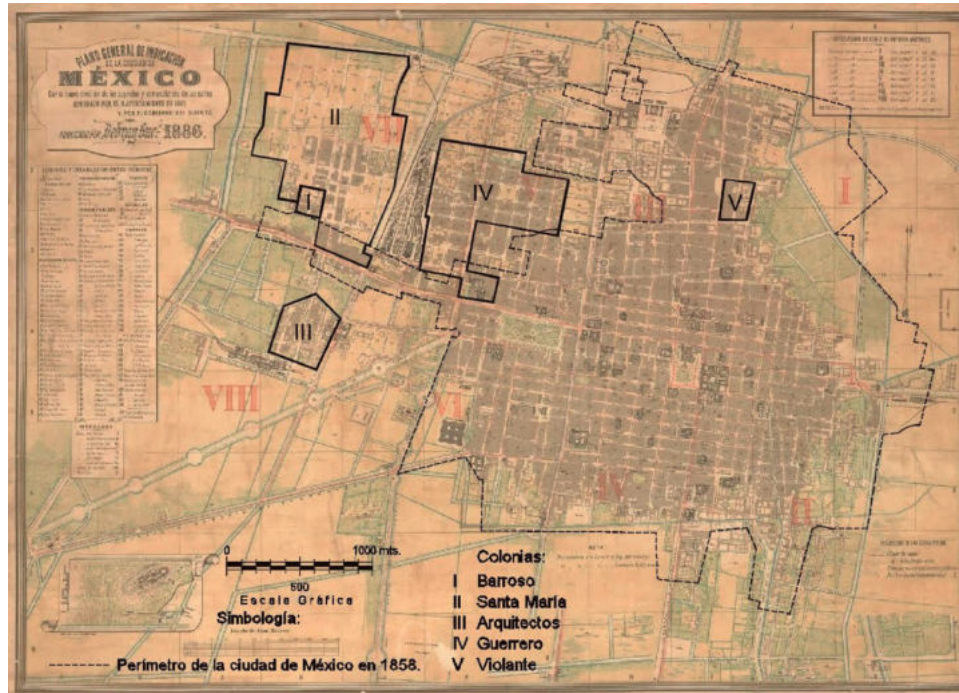
Esta referencia resulta especialmente cierta, como se ha dicho, en el primero de los tres periodos en que Morales ha dividido el crecimiento y expansión de la ciudad de México de fines del siglo XIX y principios del XX. En este lapso, que va de 1858 a 1883, aparecen las colonias de los Arquitectos, Barroso, Santa María la Ribera, Guerrero y Violante, todas ellas —a excepción de la última— se fundarán en la vecindad de una estación ferroviaria (véase mapa 2).

Vale decir de paso que las cinco nuevas colonias, fundadas en el poniente y norponiente, van a significar la incorporación de 2.4 km² (medición propia), lo que representaría un incremento de 28.23% de nueva área urbana respecto de los 8.5 km² que, de acuerdo con datos de Morales (2011, p. 235) e Ibarra (1991, p. 54), tenía la ciudad hacia 1858.

Tal como se aprecia en el mapa anterior, las colonias Barroso (I), Santa María la Ribera (II) y Guerrero (IV) se localizarán al lado de la estación Buenavista, en tanto que la colonia de los Arquitectos (III) se ubicará a pocos metros al sur de esa misma estación, aunque el lote de terreno que la separa de Buenavista, denominado el Rancho de los Aguacatillos, propiedad del mismo fraccionador, permite establecer una continuidad territorial en la que pocos fraccionadores han quedado en propiedad de los terrenos que rodean a la estación, y que constituyen en su conjunto el soporte territorial de la primera ola de expansión de la ciudad.

Además de la vecindad inmediata con la estación de las colonias mencionadas, es preciso señalar que el que es considerado como el primer asentamiento “extramuros”, la colonia de los Arquitectos, establecerá desde un inicio su propio vínculo, en 1859, con la “Compañía del camino de fierro a

Mapa 2. Ciudad de México en 1886



Fuente: Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital. COYB.DF.M44.V11.0788. Ciudad de México con División de Cuarteles, 1886. Debray Suc. Esc. 1 000 m. Modificación propia (polígonos y rótulos).

Tacubaya” y unos años más tarde el fraccionamiento también quedará servido por el Ferrocarril a Tlalpan (Chalco). En tanto que el ferrocarril a Toluca funcionará inicialmente como un transporte urbano, mediante tranvías tirados por mulitas que conectaría la calle de Balbanera (Pino Suárez) a la avenida de la Teja, en la colindancia sur de la colonia.

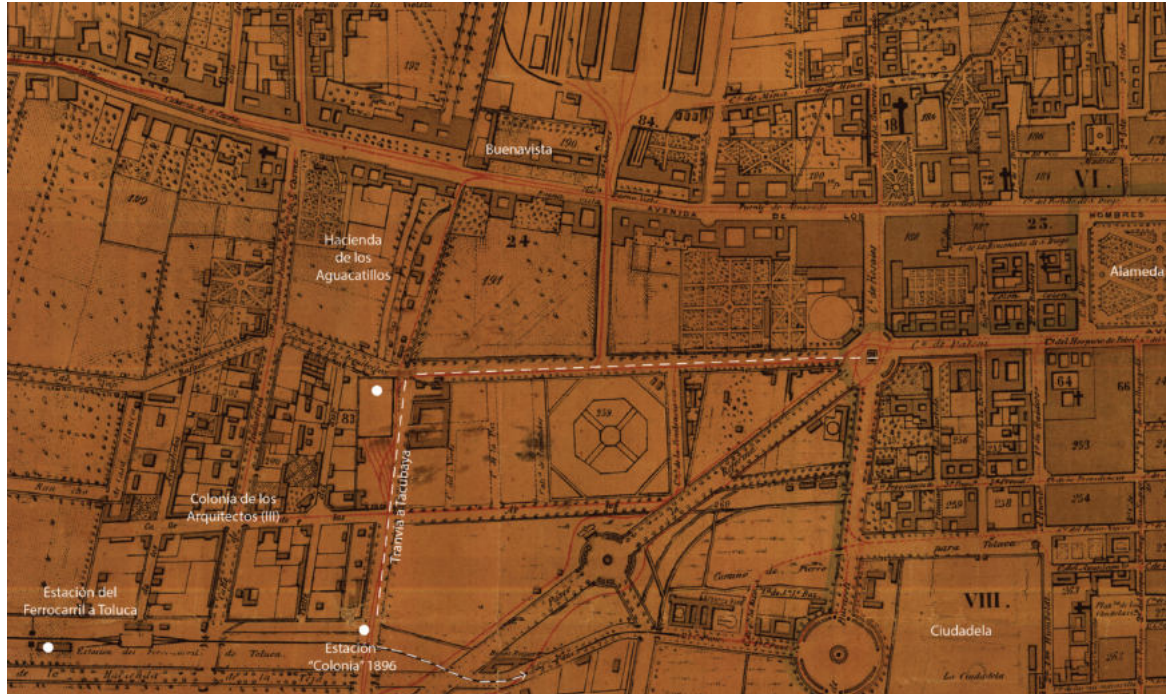
A partir de ahí operará un ferrocarril con máquinas de vapor que conectará con Tlalnepantla y Toluca (Ibarra, 1991, p. 61), para lo cual se fundará alrededor de 1870 una estación provisional sobre la avenida de la Teja, constituyéndose en el antecedente de lo que, en 1896, se convertirá en la principal terminal de pasajeros de la ciudad: la estación Colonia (véase mapa 3).

Hacia 1885, Antonio García Cubas se refiere ya a los antecedentes de esta infraestructura ferroviaria como “la estación de las Colonias” (García Cubas, 1885, p. 321), haciendo evidente la relación entre estos dos componentes urbanos. Este vínculo entre vías férreas, las estaciones y los nuevos asentamientos que se asociaron a ellas, también han sido objeto de varias referencias en las fuentes históricas. Así, por ejemplo Lira (2018) hace notar el papel de los ferrocarriles como un elemento que se introduce para formalizar las relaciones de intercambio entre la ciudad formal y los barrios periféricos: “Cuando esta barrera fue derribada y fluyó de manera constante el paso arrabal-ciudad-arrabal, se necesitaron adecuar mecanismos que facilitaran dicha mecánica: se arreglaron los caminos, se introdujeron sistemas de carros propios o de alquiler y más adelante, como señal fidedigna del progreso, se introdujo el ferrocarril” (p. 6).

El mismo Lira (2018) reitera la importancia de la correlación entre ferrocarriles y los nuevos asentamientos en la ciudad de México al afirmar que: “Las vías férreas hicieron suyas las calles y acortaron las distancias, se abrieron y fraccionaron nuevas colonias, en particular en las periferias sureñas, donde ciertamente las condiciones eran mucho mejores que las de la zona norte de la ciudad” (p. 13). Otros historiadores como Leidenberger (2011) van incluso más allá, al afirmar que el tranvía fue un agente clave en la formación (geográfica, social, política y cultural) de la metrópoli del Valle de México.

A pesar de que la expansión de la ciudad había comenzado en el sur, como afirma Lira, con el establecimiento de algunos pequeños asentamientos como la llamada colonia Francesa o el barrio de Nuevo México, en realidad el crecimiento “extramuros” quedaría marcado a partir de 1858 por la fundación de un fraccionamiento de 60 lotes llamado la colonia de los Arquitectos, en el potrero de la Horca, en el poniente de la ciudad (Morales, 2011, p. 279).

Mapa 3. Ciudad de México en 1881



Fuente: Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital CGF.DF.M5.V2.0151. Ciudad de México, 1881. Comisión Geográfica Exploradora; Litografía Debray y Sucs. Editores. Esc. 1 000 varas castellanas 1 000 metros. Modificación propia (aproximación y rotulación).

Es por ello que Galindo y Villa (1925) relata que, “Un tanto cuanto ha prosperado la Ciudad hacia el Norte; bien poco por el Oriente; casi nada por el Sur. En cambio, todo el progreso se extiende al Poniente y al Suroeste” (p. 213). Esta aseveración es representativa del proceso en el que la ciudad había comenzado a expandirse a partir de 1858 y en ese proceso los ferrocarriles y sus estaciones, tanto como los nuevos asentamientos, buscaban “encontrar una ubicación ventajosa para todos”, como sugería Owen (Benevolo, 1967, p. 7), y esta “ubicación ventajosa”, en el caso del Valle de México, apuntaba, como se señala, en dirección predominantemente al poniente y a sus dos ramificaciones norponiente y sur poniente, que eran los rumbos que presentaban las mejores condiciones topográficas y ambientales. Hacia allá se orientaban los esfuerzos de estructuración de la ciudad como el Paseo de Bucareli y las construcciones sobre la calzada a Tacuba (véase mapa 4).

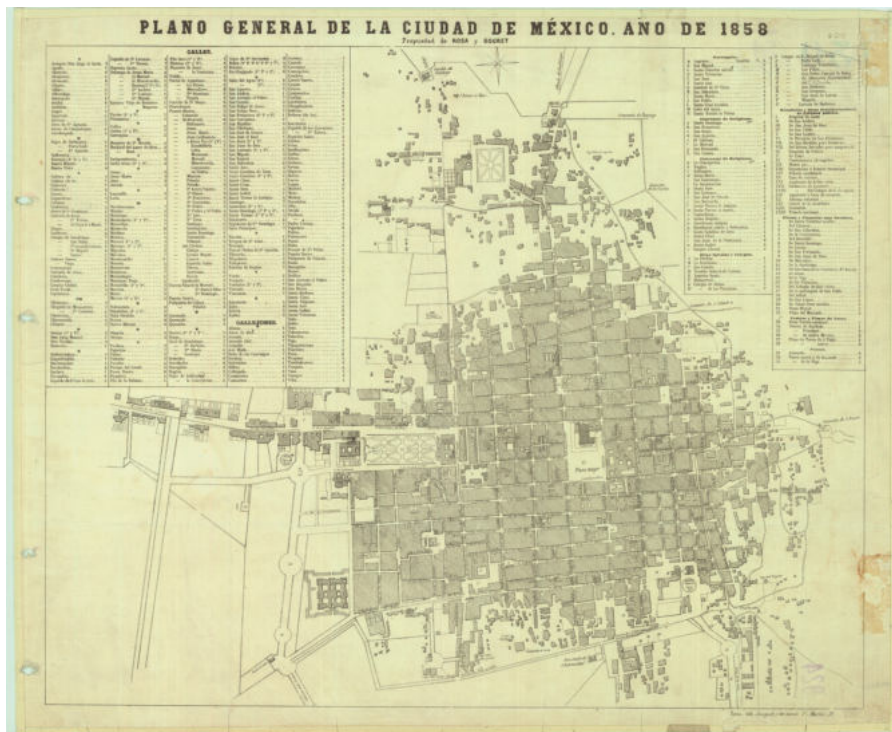
LOS TRANVÍAS Y SU CONEXIÓN CON LOS NUEVOS FRACCIONAMIENTOS

En este proceso de expansión inicial de la ciudad de México del siglo XIX, es oportuno hacer una distinción entre lo que, por una parte, se conoció propiamente como el ferrocarril, que era este transporte movido por máquinas de vapor, diseñado para salvar grandes distancias y cuyas estaciones regularmente se establecieron en las periferias urbanas, y que, por otra parte, y derivado de esta misma tecnología ferroviaria, también apareció esta otra modalidad, consistente en las vías de fierro que se tendieron sobre las calles de la ciudad y por las que circularon tranvías que inicialmente eran tirados por mulas, ocasionalmente por máquinas de vapor, y posteriormente por electricidad.

Ambas expresiones ferroviarias, a pesar de sus diferencias, se puede decir que también llegaron a fusionarse, tal fue el caso del ferrocarril de la ciudad de México a la Villa, como primer transporte sobre vías de la capital del país, impulsado por una máquina de vapor e inaugurado en 1857 y que a partir de 1874 se convirtió en un tranvía de mulitas, cuya importancia radica, más allá de su modalidad tecnológica, en que representa el primer ejemplo ferroviario que servirá para marcar “la pauta de la expansión geográfica foránea del área metropolitana”, como dice Leidenberger (2013, p. 94).

En este contexto, tocará al tranvía –como primigenia modalidad de transporte público urbano sobre vías, que antecedió a la llegada del Ferrocarril–

Mapa 4. La ciudad de México en 1858



Fuente: Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital COYB.DF.M43.V2.0080. Ciudad de México en 1858. Jacquet r. des marais St. Martin. Esc. s. e.

rril Mexicano y su estación de Buenavista— desempeñar un papel catalizador que reunirá por primera vez la asociación entre los empresarios, dueños de la concesión de una línea de tranvías, por un lado, y el surgimiento del primer fraccionamiento de la ciudad, por otro, en el entendido de que esta relación representaría un beneficio mutuo para ambas compañías: “ya que las empresas privadas que obtenían las concesiones preferían establecer este servicio donde mejor convenía a sus intereses, o sea, en los lugares que constituían mejores mercados de demanda” (Morales, 2011, p. 236).

Francisco Somera, promotor de la colonia de los Arquitectos, como primera colonia “extramuros” destinada a los estratos medios y altos de la sociedad, estableció una red de relaciones político-empresariales sobre la cual se desplantó el primer precedente de esta correlación tren-nuevos asentamientos; en esta colonia el trazo y lotificación del fraccionamiento incluye ya una reserva de terreno de 40 855 varas² (28 553 m²), sobre toda su colindancia oriente, para alojar ahí desde 1859 las instalaciones y estación del tranvía a Tacubaya, que circulaba sobre la calzada del Resguardo, que posteriormente se convertirá en la avenida Insurgentes (Morales, 2011, pp. 284, 288).

La línea del “tranvía de mulitas” a Tacubaya había sido autorizada en el decreto de 1856 y “se abrió a la circulación a mediados de 1858”, recorriendo “aproximadamente cuatro y medio kilómetros” (Orozco y Berra, 1867, p. 226), que posteriormente será transformada en una línea impulsada por máquinas de vapor. Esta concesión de tranvía no será, sin embargo, la única línea que se relacionará con el nuevo fraccionamiento, ya que Somera, desde el cargo que ocupa en el gobierno de la ciudad, podrá facilitar las negociaciones con el señor Abreu, concesionario del Ferrocarril a Tlalpan (Chalco), para hacer que este servicio pase por la colonia de los Arquitectos, para lo cual venderá, en 1865, una superficie de 2 641 varas² (1 841 m²) a esta compañía ferroviaria, así como también venderá una servidumbre de paso a la Compañía del Ferrocarril México-Toluca-Cuautitlán en 1872 (Morales, 2011, p. 288).

Estas conexiones del fraccionamiento de Somera cumplirán la importante función de comunicar a la colonia de los Arquitectos con el casco antiguo de la ciudad, develando el potencial de negocios que se podría derivar de la relación trenes-estaciones-nuevos asentamientos, cosa que habría de aprovechar el mismo Antonio Escandón, pero a un nivel de mayor envergadura, con la estación de Buenavista, como afirma Lozada (2015): “Una vez triunfante la república, Antonio Escandón, en cuyas manos estaba la concesión

de la vía México-Veracruz, compró un gran predio en Buenavista, con una casona incluida para que sirviera como estación.”

Como se ha señalado, los hermanos Escandón desempeñaron un papel muy activo en relación con las concesiones ferroviarias: primero con la construcción del Ferrocarril Mexicano en 1856, gracias a una cesión de derechos por parte de los hermanos Mosso, y de la que en 1857 pudieron inaugurar un tramo de 4.5 km entre la ciudad de México y la Villa de Guadalupe (Orozco y Berra, 1867, p. 226). Este proyecto constituyó “la primera comunicación en rieles” en la ciudad de México (Leidenberger, 2013, p. 95).

Adicionalmente, Antonio Escandón también se hizo propietario a partir de 1864 del Tranvía a Tacubaya (Aguayo, 2012, p. 77), por lo que, con toda esta experiencia, es dado suponer que este activo empresario habría estado en posibilidades de advertir la importancia de la valorización de los terrenos de la periferia capitalina, especialmente cuando estos quedaban relacionados con la infraestructura ferroviaria.

En 1865-1866, justo un año antes de que se pusiera en servicio el tramo Apizaco-ciudad de México (Orozco y Berra, 1867, p. 227), que tendría por sede la estación Buenavista, Antonio Escandón adquirió, en sociedad con Martínez de la Torre, grandes porciones de terreno en el límite norponiente de la ciudad, concretando con ello una alianza en la que se vincularía a la principal estación del ferrocarril de la ciudad con el primer asentamiento obrero de la capital, mismo que se establecería en esos años en la vecindad de la terminal de Buenavista.

Estos empresarios entendieron claramente que los factores de localización y proximidad eran fundamentales en una empresa cuya condición particular se basaba en la posibilidad de asociar una estación del ferrocarril con un nuevo asentamiento de escala considerable, el cual a su vez quedaría vinculado a la vida ferroviaria a través de las actividades que ahí se desarrollarían y para albergar a la población que las llevaría a cabo.

Escandón y Martínez de la Torre, quienes acumulaban ya cierta experiencia en el campo de las concesiones ferroviarias y los negocios inmobiliarios, sabedores de las repercusiones sobre los valores del suelo en los sitios a donde llegaba el ferrocarril, habían advertido para entonces el potencial de los terrenos alrededor de Buenavista, como el escenario donde tendría lugar mucha de la actividad que se iba a derivar de la estación del Ferrocarril Mexicano y, por lo tanto, la idea de una colonia obrera podría llegar a resultar un negocio redituable.

Estas consideraciones han sido plasmadas por varios historiadores en afirmaciones como las siguientes:

[...] un nuevo fraccionamiento podría ser convenientemente desarrollado para albergar a aquellos que trabajaban no sólo en los patios del ferrocarril, sino también en las actividades comerciales, industriales, de transporte, y almacenaje, que se asociaban con el movimiento de personas y bienes a través de la más importante estación y de la Aduana, localizada justo al norte de la nueva colonia Guerrero (McMichael, 2002, p. 148).

[...] a partir de la edificación de la estación Buenavista, este símbolo de modernidad atrajo a numerosos grupos de pobladores que vivieron durante décadas del trabajo, comercio y nuevas necesidades de las compañías del tren (Ramírez, 2018, p. 25).

LAS NUEVAS COLONIAS EN TORNO A BUENAVISTA

Previo al surgimiento de la colonia Guerrero, en 1874, y de la estación de Buenavista, en 1873, habían aparecido ya tres de las cinco colonias que Morales establece en la primera de las tres etapas de expansión de la ciudad de México de 1858 a 1883 (Morales, 2011, p. 239).

En este orden de aparición de los nuevos asentamientos de la periferia de la ciudad, las colonias Barroso y Santa María la Rivera vendrían a ocupar el segundo y tercer lugares, respectivamente, después de la colonia de los Arquitectos y antes de la colonia Guerrero (véase mapa 2).

Los cuatro fraccionamientos mencionados acabarán estableciendo una relación indiscutible con las estaciones de ferrocarriles y de tranvías. La colonia Arquitectos y, sobre todo, la colonia Guerrero, de manera directa, y las colonias Barrosos y Santa María la Ribera de manera indirecta, quedando únicamente la colonia Violante (Tepito) fuera de esta esfera de influencia inmediata de las estaciones.

La fundación de la colonia Barroso, denominada en un principio colonia de los Azulejos, constituyó en realidad un pequeño asentamiento de cua-

tro manzanas con 32 lotes,¹ localizado en la vecindad poniente de lo que unos pocos años después sería la estación del Ferrocarril Mexicano de Buenavista y que acabará por ser incorporada a la colonia Santa María la Ribera.

Esta nueva colonia iba a ser impulsada por los hermanos Flores, al fraccionar su rancho de Santa María la Ribera, fundar en 1859 “la primera sociedad inmobiliaria” (Tello, 2015) y desarrollar lo que vendrá a ser el primer fraccionamiento de escala considerable, el cual abarcaba 53 manzanas (Gortari y Hernández, 1988, p. 62), y al que además se dotaría de cierto equipamiento como escuela, iglesia y mercado y “con calles trazadas a cordel” a las cuales se les bautizó con nombres evocativos de la naturaleza: Álamo, Chopo, Pino, Camelia, etcétera (Tello, 2015).

Si bien cronológicamente hablando las colonias Arquitectos, Barroso y Santa María la Ribera preceden en ese orden a lo que más tarde se llegará a conocer como la colonia Guerrero, es necesario señalar la diferencia fundamental entre todos estos asentamientos, ya que en el caso de los primeros (Arquitectos y Barroso) se trata de fraccionamientos, que además de su limitada escala, tiene un desarrollo muy lento.

Esto último también acabará por caracterizar a la colonia Santa María la Ribera, ya que ninguno de los tres asentamientos pudo llegar a consolidarse durante todo el siglo XIX, a diferencia de lo que sucedió con la colonia Guerrero, misma que a partir de su fundación en 1874 sufrió un vertiginoso proceso de fraccionamiento y ocupación, de manera que al llegar el cambio de siglo se encontraba prácticamente ocupada en sus 60 manzanas. “Esta fue la primera colonia de la ciudad de México, que atrajo población rápidamente. En 1877, a los tres años de su fundación, tenía ya 10,000 habitantes que vivían en alrededor de 800 casas, mientras que la población de colonias fundadas veinte años antes, como la de los Arquitectos y Santa María, era aún muy escasa” (Morales, 2011, p. 365).

Es por ello que es justo reconocer que, en un sentido amplio, la colonia Guerrero se constituyó verdaderamente en el primer asentamiento “extramuros” de la ciudad de México, cuya fundación en 1874 y rápida ocupación y desarrollo había quedado vinculada desde un inicio al emplazamiento de la estación Buenavista del ferrocarril, con la que colindaba en su viento poniente

¹ Archivo del Ayuntamiento (1859-1900). Colonias. Vol. 519. Archivo Histórico de la Ciudad de México, México.

y que se había inaugurado formalmente en 1873, con tan sólo un año de diferencia respecto de la colonia Guerrero.

Tal vínculo no fue desde luego un hecho fortuito, detrás de esta relación estaban —como se ha insistido— los mencionados personajes Escandón y Martínez de la Torre, para quienes el advenimiento del ferrocarril, cuya concesión estaba en manos de Escandón desde 1862, se asentó en la cercana periferia norponiente de la ciudad, hecho que señaló una oportunidad inmejorable de impulsar un negocio, motivado justamente por la introducción del ferrocarril y que tuvo en la compra previa de los terrenos vecinos (1865-1866) el fundamento de este negocio inmobiliario, como lo señala Ramírez (2018):

Por documentación del Archivo de Notarías de la ciudad de México y por documentación del Archivo Histórico del Distrito Federal nos percatamos de los grandes intereses económicos que tuvieron algunos empresarios mexicanos en comprar tierras a bajos precios para más adelante crear fraccionamientos en estos márgenes de la ciudad. Tal fue el caso de los Escandón y de otros empresarios que a fines del siglo XIX transformaron la fisonomía de la ciudad (p. 25).

Este proceso urbano tuvo sus primeros antecedentes cuando los terrenos de Buenavista comenzaron a funcionar de manera informal como la estación provisional del Ferrocarril Mexicano, al ponerse en marcha el tramo Apizaco-ciudad de México, el 21 de enero de 1867 (Orozco y Berra, 1867, p. 227), justamente cuando el valor de los terrenos era aún muy bajo, situación que, como lo habían previsto los fraccionadores, cambiaría rápidamente.

Esta circunstancia del crecimiento de la plusvalía ha sido advertida por Morales (2011): “En 1872, dos años antes de la creación de la colonia Guerrero, en la 2ª calle de Guerrero, ésta valía como terreno agrícola \$0.02 el m² y en 1901 se cotizaba a \$13.40, o sea que en veintitrés años aumentó su valor 657 veces” (p. 245). En contraste, la colonia Santa María la Ribera no tuvo una plusvalía tan acentuada como la colonia Guerrero, ya que los lotes “se vendieron en sus inicios a \$0.27 el m² (real y medio la vara²) y en 1901 se cotizaba a \$15.00 el m², lo que significa un aumento en su valor de 55 veces en 40 años” (p. 245).

LA COLONIA GUERRERO, EJEMPLO PARADIGMÁTICO DE LA RELACIÓN ESTACIONES DEL FERROCARRIL-NUEVOS ASENTAMIENTO

La colonia Guerrero fue constituida a partir de tres fracciones de terreno, el rancho de los Ángeles, la hacienda de San José Buenavista y parte del potrero de San Fernando, con lo que se dio origen a las colonias Buenavista o San Fernando, que con el tiempo acabarían conformando la colonia Guerrero, misma que tendería a fundirse más tarde con los antiguos asentamientos indígenas que la rodeaban.

Los grandes terrenos en la vecindad oriente de la estación Buenavista, los cuales habían pertenecido a corporaciones civiles y religiosas, como el Panteón de Santa Paula y Camposanto de San Andrés (Galindo y Villa, 1925, p. 212), fueron adquiridos por Martínez de la Torre, en sociedad con Antonio Escandón, sirviendo para alojar a la primera “colonia obrero modelo” de la ciudad de México (McMichael, 2002, p. 148), aunque, como se ha señalado, ello no sucedió de manera espontánea. En el origen de este proceso estaban las circunstancias derivadas de la desamortización de los bienes de las corporaciones civiles y eclesiásticas, la modificación de los límites de la ciudad y la actividad de empresarios como Martínez de la Torre y los hermanos Escandón.

En el caso particular de la colonia Guerrero se venía a sumar también el impulso que el presidente Lerdo de Tejada quería dar al incipiente movimiento obrero y para quien la creación de una colonia obrera resultaba un atractivo político. Se ha sugerido que el gobierno pudo haber impulsado la creación de la colonia Guerrero como un barrio para indígenas y migrantes a la capital, como una manera de liberar la presión que suponían estos grupos cuyas malas condiciones de vida podrían representar un problema para el gobierno (McMichael, 2002, p. 148).

La crónica del periódico *El Monitor Republicano*, del 1 de julio de 1874,² da cuenta de la inauguración de la primera calle de esta colonia, la cual fue bautizada con el apellido del presidente de la república y en cuya ceremonia estuvieron presentes, además de Lerdo de Tejada, el promotor Rafael Martí-

² “La fiesta de Buenavista y de Los Ángeles”, *El Monitor Republicano*, 1 de julio de 1874, p. 1. Recuperado de <http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558075be7d1e63c9fea1a360?anio=1874&mes=07&dia=01&tipo=publicacion>

nez de la Torre y el arquitecto Manuel Rincón y Miranda, en una ceremonia que adquirió tintes de fiesta nacional.

El proceso de compra y fraccionamiento de los grandes terrenos que darían origen a la colonia Guerrero ha demostrado que, a pesar del plan de Rincón y Miranda para desarrollar la colonia, especialmente la fracción central (la de la hacienda de Buenavista), en realidad no existió un permiso para su fundación de parte del Ayuntamiento (Galindo y Villa, 1925, p. 211) y una vez establecidas las manzanas, tampoco existió una lotificación formal, sino que los terrenos se fueron subdividiendo y vendiendo en grandes porciones, por lo cual la mayoría de la superficie acabó inicialmente en manos de unos cuantos propietarios. Se calcula que 68% de la propiedad había sido vendida a tan sólo diez propietarios quienes habrían comprado terrenos con fines especulativos (McMichael, 2002, p. 148).

La crónica de *El Monitor Republicano* narra cómo Martínez de la Torre “ha cedido á precios sumamente baratos muchos lotes á los pobres, trabajadores ó artesanos y facilitándoles el modo de pago casi, se puede decir, para cuando los compradores puedan hacerlo”,³ quizá como una manera de congradarse con el gobierno o bien como una forma de promoción de la nueva colonia, que como lo indica la propia crónica era inaugurada en terrenos sobre los que no existía ninguna infraestructura y cuyos futuros habitantes se encargarían por sí mismos de introducir los servicios básicos de agua y drenaje.

A pesar del gesto magnánimo inicial de Martínez de la Torre, Morales (2011) dice que muy pocos serían los obreros e indígenas que adquirirían lotes, ya que en realidad ello estaba económicamente fuera de su alcance. La gran mayoría de este tipo de ocupantes acabó por rentar cuartos en alguna vecindad, o se estableció en jacales provisionales sobre terreno rentado, de manera que la combinación de arrendadores pobres con propietarios de clases acomodadas, que encontraron en la colonia Guerrero una forma de multiplicación de su capital a través del fraccionamiento, venta y renta de lotes, se vio rápidamente reflejada sobre la estructura territorial de esta colonia, que rápidamente se fue ocupando.

En 1881, a escasos seis años de haberse fundado el nuevo fraccionamiento, hay un notorio contraste en el ritmo de ocupación de las colonias vecinas de la

³ “La fiesta de Buenavista y de Los Ángeles”, *El Monitor Republicano*, 1 de julio de 1874, p. 1. Recuperado de <http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558075be7d1e63c9fea1a360?anio=1874&mes=07&dia=01&tipo=publicacion>

estación Buenavista. La colonia Santa María la Ribera, que a diferencia de la colonia Guerrero sí ostentaba un permiso del Ayuntamiento de 1862 (Galindo y Villa, 1925, p. 212) y que había sido pensada como un fraccionamiento campestre, destinado a las familias acomodadas de la época (Tello, 2015), refleja una ocupación muy lenta en comparación con la colonia Guerrero.

Hacia finales del siglo XIX, todas las manzanas de la colonia Guerrero estaban prácticamente saturadas; en tanto que su integración al antiguo casco urbano buscaba dar continuidad a la traza reticular de la ciudad, como parte del viejo anhelo encarnado por los ideales urbanos de fines del siglo XVIII (plano de Castera). Así, la extensión de la ciudad y su conexión con la nueva colonia comenzará en el sector norte, en donde el antiguo barrio de Los Ángeles va a ser conectado con los terrenos de Buenavista mediante el puente de “La Paz”, y a partir de ahí se trazará la primera calle del nuevo barrio obrero, que llevará el nombre del presidente Lerdo de Tejada, como lo relata la crónica de *El Monitor Republicano*⁴ (véase mapa 5).

Posteriormente, la colonia Guerrero se extenderá hacia el sur, fusionándose con lo que a mediados del siglo XIX constituían los límites de la ciudad por ese rumbo. Gracias a un acercamiento de un mapa histórico de 1881, es posible advertir las construcciones importantes que se encontraban en los límites del casco urbano: el Santuario de los Ángeles (44), al norte; Santa María la Redonda (9), al oriente, y San Fernando (18) y San Hipólito (72) hacia el sur, de la nueva colonia Guerrero (véase mapa 5).

Los siguientes acercamientos a los mapas históricos (6, 7, 8 y 9) ilustran el proceso de ocupación vertiginoso sufrido por la colonia Guerrero en 43 años (1867-1910).

De esta forma, el proceso de expansión de la ciudad tenía en la colonia Guerrero el núcleo primordial y más numeroso de nuevos pobladores en la periferia cercana al viejo casco urbano, ya que la limitada escala de las colonias Barroso y Arquitectos, además de su muy lento proceso de ocupación, que también fue el caso de la colonia Santa María la Ribera, hacía de la colonia Guerrero el más importante nuevo fraccionamiento de la periferia citadina durante las últimas décadas del siglo XIX.

⁴ “La fiesta de Buenavista y de Los Ángeles”, *El Monitor Republicano*, 1 de julio de 1874, p. 1. Recuperado de <http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558075be7d1e63c9fea1a360?anio=1874&mes=07&dia=01&tipo=publicacion>

Mapa 5. Incorporación de la colonia Guerrero a la trama de la ciudad



Fuente: Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital CGF.DF.M5.V2.0151. Ciudad de México, 1881. Comisión Geográfica Exploradora; Litografía Debray y Sucs. Editores. Esc. 1 000 varas castellanas 1 000 metros. Modificación propia (acercamiento y rótulos).

Mapa 6. 1867



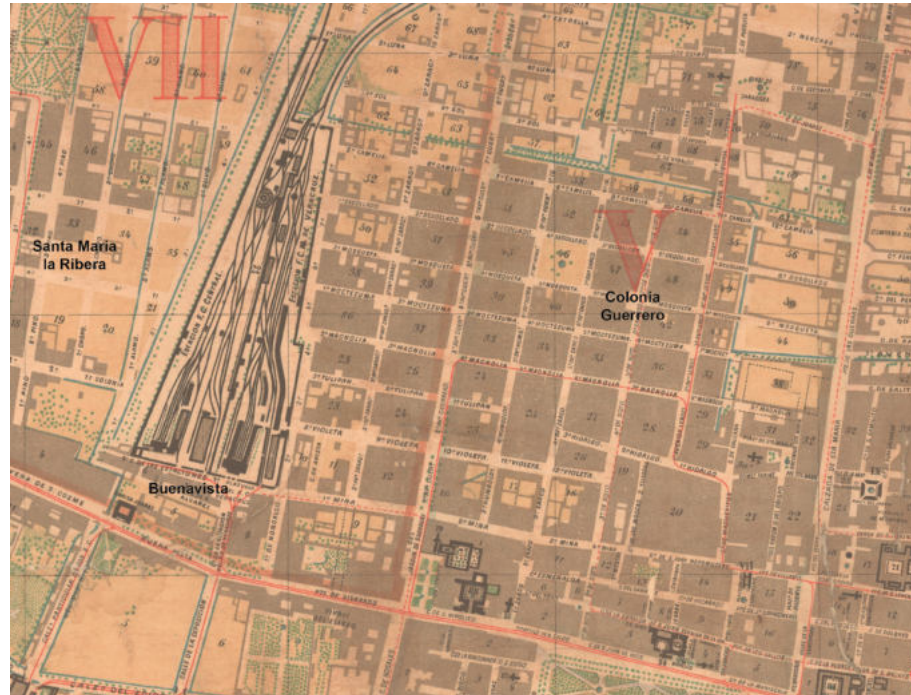
Fuente: Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital COYB.DF.M43.V1.0042. Ciudad de México, 1867. E. M. Sagredo, Ministerio de Fomento, esc. 1:1000. Modificación propia (rótulos).

Mapa 7. 1881



Fuente: Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital CGF.DF.M5.V2.0151. Ciudad de México, 1881. Comisión Geográfica Exploradora; Litografía Debray y Sucs. Editores. Esc. 1 000 varas castellanas 1 000 metros. Modificación propia (rótulos).

Mapa 8. 1885



Fuente: Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital COYB.DF.M44.V11.0788. Esc. 1 000 metros. Ciudad de México con División de Cuarteles (1886). Debray Suc. Modificación propia (rótulos).

Mapa 9. 1899



Fuente: Mapoteca Orozco y Berra. Archivo Digital CGF.DF.M6.V5.0325. Ciudad de México, 1899. Ramón S. N. Araluce, Henrich y Ca., Barcelona. Esc. 1: 7 500. Modificación propia (rótulos).

La iniciativa de los empresarios, quienes al subordinar la fundación de un nuevo fraccionamiento al emplazamiento vecino de la estación ferroviaria, develaron a este proceso no sólo como una fuente de ganancias económicas, como lo ha demostrado Morales (Morales, 2011, p. 245), sino también como una fórmula en la que los asentamientos para obreros representaron una oportunidad inmobiliaria de mayor suceso económico, comparado con los otros nuevos fraccionamientos como las colonias Arquitectos, Barroso y Santa María la Ribera, que habían sido pensadas en función de las clases acomodadas de la ciudad y que, sin embargo, no dieron los mismos rendimientos económicos, como sí lo hizo el caso de la colonia Guerrero. Estas condiciones estaban sustentadas, por supuesto, en la relación con la terminal de ferrocarriles de Buenavista, a la que había quedado unida desde su concepción.

Ahora bien, es oportuno señalar que el proceso de fraccionamiento de la colonia Guerrero no se realizó, como se ha dicho, sobre la base de una lotificación con “lotes tipo”, sino que fueron los compradores quienes determinaron, en concordancia con el vendedor, la fracción de tierra por adquirir, según sus necesidades y posibilidades, por lo que la lotificación fue atípica, muy contrario a lo que en ese entonces se hacía en la planeación urbana moderna de otros países (McMichael, 2002, p. 148).

Esta circunstancia relativa al tamaño a modo de los lotes también pudo haber influido para el establecimiento de bodegas, talleres y pequeñas fábricas, en conexión con la actividad ferroviaria, convirtiendo a la colonia Guerrero en un asentamiento de la periferia cercana, que mezclaba la vivienda en lotes pequeños, en donde se desarrollaban actividades manufactureras al lado de actividades productivas más formales que tenían lugar en los terrenos de mayor superficie. Las fuentes también nos dan cuenta de ello al señalar que:

Cabe destacar que durante el siglo XIX el estado mexicano estaba en una etapa muy incipiente donde la necesidad de ordenar la estructura de las ciudades no formaba parte esencial de su política nacional. Ello derivó en que las fuerzas del mercado se manifestaran de manera muy clara, y posiblemente como en ninguna otra etapa en la historia de la Ciudad de México, al definir el emplazamiento de la nascente actividad manufacturera hacia la periferia urbana como resultado de la llegada del ferrocarril impulsado a vapor y la localización de sus estaciones (Cruz, 2015, p. 11).

A la relación entre la actividad manufacturera y la localización de las estaciones ferrocarrileras, es necesario ofrecer adicionalmente algunas consideraciones de importancia. La primera de ellas tiene que ver con lo que el propio Cruz (2015) ha señalado en relación con la relevancia de la vivienda-taller en donde se desarrollaban actividades manufactureras, apuntando que: “La principal limitación de las fuentes de información es que no toman en cuenta las actividades manufactureras que se realizaron en las viviendas” (p. 4).

Es decir, la colonia Guerrero pudo haber sido en gran medida, como plantea Cruz (2015), una colonia de talleres artesanales integrados a las viviendas, más que una suma intercalada de viviendas obreras, por un lado, y talleres y pequeñas industrias, por el otro. En tanto que la segunda consideración de importancia tendría que ver con el hecho de que la colonia Guerrero, más allá de albergar algunas incipientes industrias que por ese entonces comenzaban a establecerse en la ciudad, tendría también que ser vista y analizada, considerando que los ferrocarriles en sí mismos constituían en ese momento “la gran industria de la ciudad”, misma que daba empleo a numerosos operarios, quienes muy probablemente habitaban en las cercanías de su fuente de trabajo, o sea la estación Buenavista.

A pesar de que estas dos situaciones constituyen de momento escenarios hipotéticos, sí es necesario subrayar lo que ya se ha mencionado con anterioridad en el sentido de que este gran espacio territorial de la estación de Buenavista y los asentamientos aledaños, sobre todo la colonia Guerrero, atestiguaron una dinámica urbana hasta entonces desconocida en la vida de la ciudad. Por ello es por lo que en este punto vale la pena sopesar lo que Yanez Rizo (1991) se pregunta, refiriéndose a la llegada de la máquina de vapor a nuestro país, “¿qué modificaciones sociales trajo consigo?, ¿qué organización del trabajo implicó y quiénes fueron sus obreros?” (p. 14), para tratar de advertir la manera en que estas implicaciones sociales y laborales tuvieron a su vez una expresión sobre el territorio de la ciudad.

Ramírez (2018) afirma que la primera de estas importantes transformaciones tuvo que ver con el tránsito que haría una población periférica, predominantemente indígena, dedicada mayormente a labores agrícolas y de servidumbre, hacia una población compuesta por artesanos manufactureros y crecientemente por obreros:

Existe un elemento clave para comprender la trascendencia de este barrio, se trata del ferrocarril en el siglo XIX, un factor que ha ayudado a que esta área se haya transformado de un espacio de indios a un barrio obrero (p. 6).

La fisonomía y los límites de los barrios indígenas se transformaron con la entrada del ferrocarril. En la parte oriente del barrio, la actual colonia Guerrero, se ubicaba la estación del Ferrocarril Central, que iba a Veracruz (p. 23).

Las colonias Guerrero, Buenavista, San Fernando y Santa María la Redonda, se crearon a fines del siglo XIX, pero fue poco tiempo después que se consolidaron como colonias obreras, como espacios del mundo ferrocarrilero que se les dio una identidad propia (p. 26).

Afirmaciones como estas abonarían en favor de la idea de que, para ese entonces los alrededores de la estación Buenavista comenzaban ya a ser el asiento de talleres y de algunas de las muy incipientes industrias de la capital que se habrían establecido en esta porción de la ciudad, dado que había terrenos disponibles y a que la mano de obra necesaria para su funcionamiento se localizaba justo ahí, entre el amplio sector de población indígena. Los ferrocarriles, los talleres artesanales y algunas de las nacientes fábricas habrían buscado una localización próxima a donde se encontraba la mano de obra, lo cual permitió esta transición de un barrio indígena a uno obrero, en el cual el ferrocarril vino a reforzar dicha transición, como afirma Ramírez (2018).

Por su parte, Yanez (1991) dice que: “la máquina de vapor marca el cambio de la producción manufacturera a la industrial. La máquina de vapor fue la fuerza motriz que permitió pasar al maquinismo y la producción en serie, sustituyendo a la rueda hidráulica” (p. 40). Sin embargo, el proceso de construcción de las primeras máquinas tuvo su origen en el periodo manufacturero en el cual artesanos especializados llevaban a cabo sus tareas “en talleres de herrería, fundición y carpintería” (p. 46). Estas condiciones manufactureras, por muy incipientes que fueran en el México de la mitad del siglo XIX, tuvieron que haber ofrecido ya cierta infraestructura básica como para que se “propusiera la creación de una red nacional de ferrocarriles y la producción del material rodante para la misma en los talleres y fundiciones del país” (p. 49). “Desde mediados del siglo XIX funcionaban en México modestas ferreterías que se alimentaban de chatarra y algunos depósitos de mineral de hierro. Contaban con forjas, sopletes movidos por grandes ruedas hidráulicas, cilin-

dros de doble acción y hornos. En 1889 había este tipo de talleres en Durango, Jalisco, Querétaro, Oaxaca, Sinaloa y México” (p. 50).

La propia construcción de la estación Buenavista, con la infraestructura y edificios necesarios para albergar al primer ferrocarril de importancia en el país (Ferrocarril Mexicano), puede ser vista en términos de las necesidades que esta construcción generó, estimulando el establecimiento de talleres manufactureros, así como por la atracción de mano de obra que esta obra supuso. En 1873, cuando el presidente Lerdo de Tejada puso en funcionamiento el ferrocarril Mexicano en la estación Buenavista, estas instalaciones eran provisionales: “La mayoría de las instalaciones, incluyendo bodegas, talleres y estaciones eran provisionales, empezando por la de Buenavista, en la ciudad de México” (Yanez, 1991, p. 53).

Es decir, apenas un año antes de la creación de la colonia Guerrero, la propia instalación de la estación más importante del ferrocarril en México estaba aún por ser construida; de manera que la estación de Buenavista y la colonia Guerrero nacían prácticamente juntas, y quienes construyeron toda esta infraestructura ferroviaria era esa mano de obra indígena que se asentaba en los márgenes de la estación, quienes a lo largo de las últimas décadas del siglo XIX fueron consolidando este asentamiento y dando forma a la transición hacia un barrio obrero, como se ha mencionado en referencias anteriores.

En este proceso de consolidación, la construcción de talleres más sofisticados requirió de más instalaciones, más infraestructura y, por lo tanto, de más mano de obra.

Yanez (1991) dice que: “Paralelamente al crecimiento de las compañías, los diversos ferrocarriles construyeron sus estaciones, bodegas y talleres de reparación ligera y pesada. Los más grandes, como lo son los de San Luis Potosí, Aguascalientes, Piedras Negras y Nonoalco, contaban incluso con la maquinaria y los hornos de fundición necesarios para la construcción de locomotoras” (p. 56).

Los terrenos de Nonoalco, situados en el límite norte de la colonia Guerrero, se convirtieron así en “uno de los talleres más importantes, a principios del siglo XX [...] con departamentos de montaje, calderas, fluses, herrería y fundición; tenía también grúas y martinets de vapor” (p. 61). Lo que implicaba que “Durante el porfiriato los talleres tuvieron un desarrollo considerable y absorbieron una gran cantidad de fuerza de trabajo” (p. 56).

Esta modalidad de desarrollo manufacturero y posteriormente industrial, que intercalaba a las propias instalaciones del ferrocarril como una

industria en sí misma y el establecimiento de talleres y pequeñas factorías, era una circunstancia que comenzaba a ser familiar en el horizonte del desarrollo industrial del país de mediados a finales del siglo XIX, como señala Yanez (1991):

Antes de iniciarse el porfiriato México avanzaba ya hacia el desarrollo industrial. Desde 1840 se fundaron fábricas en el país que utilizaban las experiencias de la revolución industrial europea: los motores de vapor y los husos y telares mecánicos. Surgieron así fábricas de tela de algodón y de lana, de papel, de vidrio, talleres de fundición y ferretería, etc. (p. 58).

En 1885 habían aparecido fábricas modernas en las más variadas ramas de la industria: tejidos de algodón, lana, lino; peletería y calzado; azúcar y piloncillo; pastas y conservas alimenticias; destilerías y plantas vitivinícolas; loza y vidrio; siderurgia. En dichas ramas comenzó a forjarse el nuevo proletariado industrial. Las fábricas crecieron en la ciudad de México, Guadalajara, Puebla, Monterrey y Orizaba (p. 59).

Afirmaciones como la de Antonio García Cubas (1885) respecto a que: “una gran parte de la población se emplea en el comercio, en la industria fabril y manufacturera y en las artes en general” (p. 24), nos ayudan a comprender cómo en las últimas décadas del siglo XIX existía ya en el país una base industrial en expansión, especialmente en ciudades como la capital, en donde la formación de un nuevo proletariado urbano que provenía en su gran mayoría de entre la extensa población indígena, asentada en la periferia norte y norponiente de la ciudad, buscaba encontrar acomodo en las proximidades de esas fuentes de empleo.

Habida cuenta de estas referencias, es factible inferir que la colonia Guerrero desempeñó un doble papel urbano. Por un lado, fungió como el hogar de numerosos grupos de trabajadores para quienes las instalaciones ferrocarrileras de Buenavista representaban una fuente de empleo muy próxima, lo que a su vez significaba una ventaja notable ante el escaso desarrollo del transporte público en la ciudad o bien por el ahorro en los costos de traslado que ello implicaba. Por otra parte, las peculiares características en como se fue fraccionando y lotificando la colonia, resultó un proceso que fue propicio para el establecimiento de talleres, ferreterías y todo tipo de negocios que albergaban las actividades manufactureras, industriales y comerciales que derivaban de la existencia de la estación Buenavista.

A diferencia de las otras tres colonias contemporáneas y próximas a la estación, la colonia Guerrero nacía como un asentamiento en donde se intercalaban la vivienda de los obreros con los usos del suelo industriales y comerciales, en franco contraste con las colonias Arquitectos, Barroso y Santa María la Ribera, cuya concepción abogaba por un modelo de segregación urbana, que buscaba ofrecer cotos de viviendas campestres a las clases acomodadas de la ciudad de México del siglo XIX.

CONCLUSIONES

El advenimiento de la novedosa tecnología del ferrocarril a la cercana periferia norponiente de la ciudad de México, durante la segunda mitad del siglo XIX, produjo efectos importantes sobre la estructura urbana de la capital. El incremento en el costo de los valores del suelo fue uno de esos efectos que fue visto por los empresarios de ese entonces como un potencial atractivo que alentó su participación, al advertir con cierta anticipación de los beneficios económicos que podrían derivarse del fraccionamiento y desarrollo de los terrenos aledaños a las estaciones, una vez que el ferrocarril hiciera su arribo, dado que el factor de proximidad representaba una variable primordial que podría ser explotada.

De manera que la relación estación-nuevos asentamientos se convirtió en una fórmula que alentó el desarrollo urbano vertiginoso de esta parte de la periferia capitalina; de ello la colonia Guerrero representa un caso significativo al constituirse en el primer fraccionamiento obrero de dimensiones considerables para su época, que había quedado vinculado a la estación de Buenavista desde su concepción.

La asociación empresarial de notables personajes de la época representó una alianza que reuniría en torno a este fraccionamiento al poder económico y político, como sustento de una iniciativa empresarial que suponía importantes beneficios económicos vinculados a la concesión del primer y más importante proyecto de ferrocarril del momento: el Ferrocarril Mexicano, el cual uniría al puerto de Veracruz con la ciudad de México y cuya estación principal, Buenavista, se convertiría en un nodo de atracción de actividades comerciales, manufactureras e industriales que iban a demandar terrenos para su desarrollo y para albergar a los trabajadores que desempeñarían tales actividades.

De esta forma, el proceso de expansión de la ciudad tenía en la colonia Guerrero el núcleo primordial y más numeroso de nuevos pobladores en la periferia cercana al viejo casco urbano, ya que la limitada escala de las otras colonias vecinas de la estación, Barroso y Arquitectos, además de su muy lento proceso de ocupación, que también fue el caso de Santa María la Ribera, hacía de la colonia Guerrero el más importante nuevo asentamiento de la periferia citadina durante las últimas décadas del siglo XIX.

Detrás de este proceso se podía identificar la iniciativa de los empresarios, quienes al subordinar la fundación de un nuevo fraccionamiento al emplazamiento vecino de la estación ferroviaria, develaron a este proceso no sólo como una fuente de ganancias económicas, como lo ha demostrado Morales (2011, p. 245), sino también como una fórmula en la que los asentamientos para obreros representaron una oportunidad inmobiliaria de mayor suceso económico, comparado con los otros nuevos fraccionamientos como las colonias Arquitectos, Barroso y Santa María la Ribera, las cuales habían sido pensadas en función de las clases acomodadas de la ciudad y que, sin embargo, no dieron los mismos rendimientos económicos, como sí lo hizo el caso de la colonia Guerrero.

Estas condiciones estaban sustentadas, por supuesto, en la relación con la terminal de ferrocarriles de Buenavista, a la que había quedado unida desde su concepción, como se ha subrayado.

No obstante su lenta ocupación, las otras nuevas colonias “extramuros” de la ciudad del siglo XIX acabarán también bajo la órbita de influencia de la estación Buenavista, dada su proximidad física, lo que resultará determinante para su posterior desarrollo, una vez que la colonia Guerrero comience a saturarse y cuando la derrama de las actividades y la demanda de vivienda alcanzara a estos otros fraccionamientos, que ante la presión inmobiliaria acabarán transformando su vocación original de fraccionamiento campestre destinado a las clases acomodadas, para dar paso a la construcción de viviendas plurifamiliares obreras y a la mezcla de uso del suelo, condición muy diferente al fraccionamiento meramente habitacional y campestre que había sido pensado así por sus fundadores originales.

LISTA DE REFERENCIAS

- Aguayo, F. (2012). Cómo convertir una empresa en una caricatura. El Ferrocarril de Tlalpan, 1865-1873. *Secuencia*, 83, 73-118. DOI: <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i83.1156>
- Benevolo, L. (1967). *Orígenes de la urbanística moderna*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Tekne.
- Córdoba, D. (2007). Empresas, especulación y política al mediar el siglo XIX: el caso de Manuel Payno. *América Latina en la Historia Económica*, 14(2), 59-84. DOI: <https://doi.org/10.18232/alhe.v14i2.316>
- Cruz, F. (2015). *Configuración espacial de la industria en la Ciudad de México*. México: El Colegio de México.
- Galindo y Villa, J. (1925). *Historia sumaria de la ciudad de México*. México: Editora Nacional.
- García Cubas, A. (1885). *Cuadro geográfico, estadístico, descriptivo e histórico de los Estados Unidos Mexicanos*. México: Oficina tip. de la Secretaría de Fomento.
- Gortari, H. y Hernández, R. (1988). Hacia la nueva ciudad. En *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida* (pp. 57-72). México: DDF/Instituto Mora.
- Ibarra, V. (1991). Conformación del espacio urbano y su relación con el transporte público. Aspectos históricos. En M. Schteingart, *Espacio y vivienda en la ciudad de México* (pp. 51-83). México: El Colegio de México.
- Jiménez, J. (2012). *La traza del poder. Historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal, de sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento (1824-1928)*. México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México.
- Leidenberger, G. (2011). *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política de la ciudad de México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Leidenberger, G. (septiembre-diciembre, 2013). La peregrinación en vías entre la ciudad de México y La Villa 1857-1979. *Boletín de Monumentos Históricos*, 29, 94-113.
- Lira, H. (2018). Disposiciones del Cabildo sobre la demarcación de suburbios en la ciudad de México en 1851. En M. Dávalos (ed.), *De márgenes, barrios y suburbios en el centro histórico de la ciudad de México, siglos XVI-XXI* (pp. 1-30). México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Lozada, G. (2015). Las estaciones de Buenavista. Los gloriosos días del ferrocarril en México. *Relatos e Historia en México*, VII(83), 20-29.
- McMichael, C. (2002). The urban development of Mexico city, 1850-1940. En A. Almandoz (ed.), *Planning Latin America's capital cities, 1850-1950* (pp. 139-169). Londres: Routledge.

- Morales, M. D. (2011). *Ensayos urbanos. La ciudad de México en el siglo XIX*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Orozco y Berra, M. (1867). *Memoria para el plano de la ciudad de México*. México: Imprenta de Santiago White.
- Ramírez, M. (2018). De barrio indígena a barrio obrero: Santa María Cuepopan en el centro histórico de la ciudad de México. En M. Dávalos (ed.), *De márgenes, barrios y suburbios en la ciudad de México, siglos XVI-XXI* (pp. 1-31). México: Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Ramírez, R. (2019). Manuel Payno y su polémica participación en las concesiones del Ferrocarril Mexicano. *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad*, 40(158), 1-15.
DOI: <http://dx.doi.org/10.24901/rehs.v40i158.338>
- Tello, B. (2015). Nuevas colonias, nuevos espacios. La vivienda en Santa María la Ribera. *Academia XXI*, 6(11), 41-57. Recuperado de <http://www.revistas.unam.mx/index.php/aca/article/view/51995/46342>
- Tirado, G. (2010). *De la diligencia al motor de gasolina. El transporte en Puebla; siglo XIX y principios del XX*. México: Educación y Cultura, Asesoría y Promoción, SC.
- Yanez, E. (1991). *Vida y muerte de Adelita, la novia de Acámbaro*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

OTRAS FUENTES

- AHCM Archivo Histórico de la Ciudad de México, México.
- Mapoteca Manuel Orozco y Berra. Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural. Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera. Dirección de Disseminación.