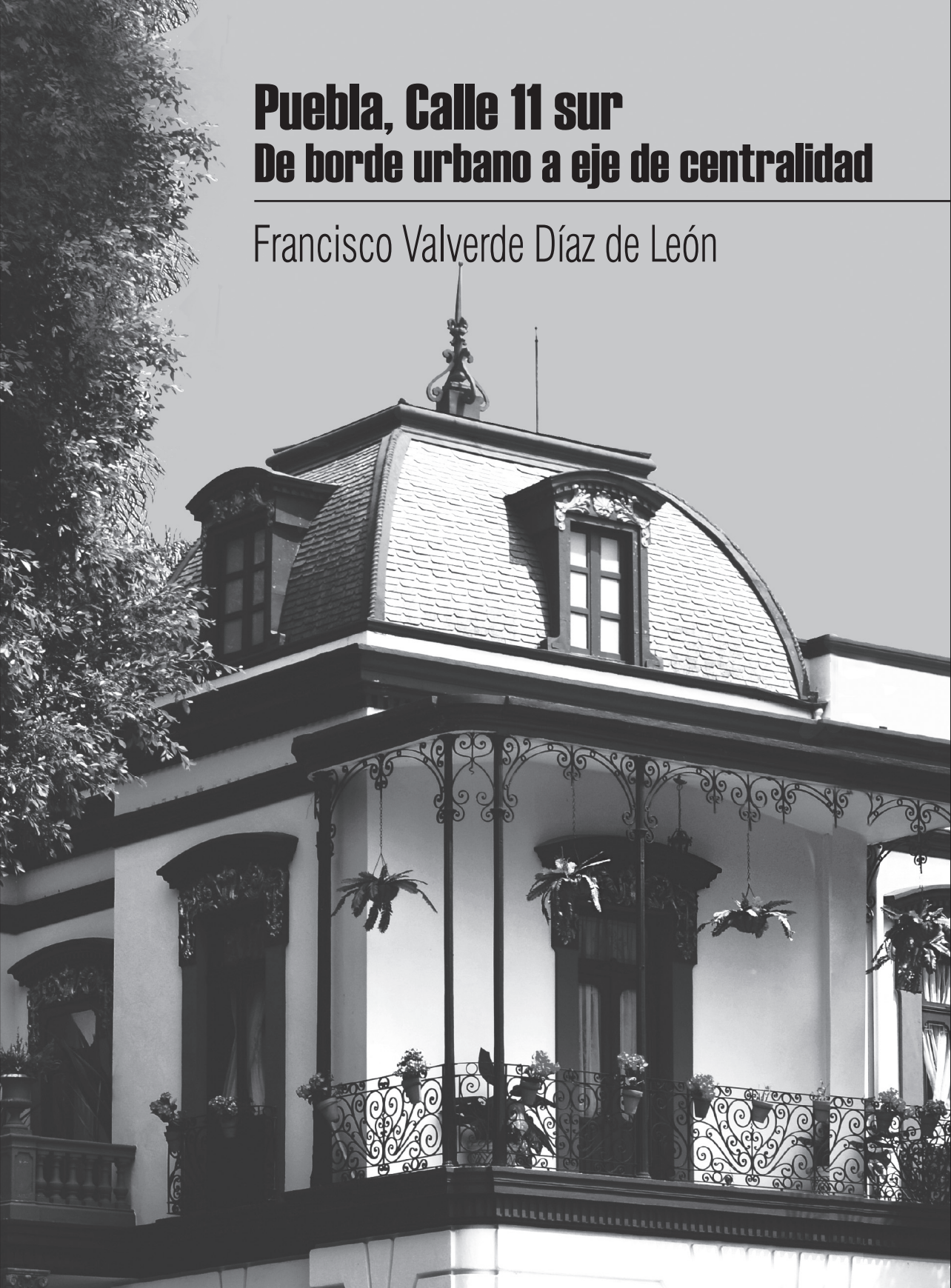


Puebla, Calle 11 sur

De borde urbano a eje de centralidad

Francisco Valverde Díaz de León



La Universidad Iberoamericana Puebla publica en cuatro series: *Lupus Magister* (educación), *Lupus Scriptor* (literatura), *Lupus Inquisitor* (investigación) y *Colección Separata* (Antología y textos críticos), textos de divulgación y creación que tienen como objetivo incrementar la participación universitaria en la región e incluso en el país, colaborando así de manera sustancial y propositiva en la transformación de una sociedad más justa y crítica.

La labor investigadora se difunde a través de la serie *Lupus Inquisitor*, donde se publican importantes contribuciones de estudiosos en áreas diversas, con miras siempre al desarrollo de una comunidad en constante crecimiento.

Carlos Francisco Valverde Díaz de León es arquitecto por la Universidad Iberoamericana CdMx, Mtro. en Educación Humanista por la Universidad Iberoamericana Puebla y obtuvo el doctorado en Ciudad, Territorio y Patrimonio por parte de la Universidad de Valladolid, España. Tiene las especialidades en Planeación Urbana por parte del Program Mexico-Canada National Capital Commission y la de Gestión Universitaria por parte del Instituto de Gestión y Liderazgo Universitario (IGLU). Se ha desempeñado en la docencia desde 1988 a la fecha, y ha ocupado puestos de dirección en la Ibero Puebla en la Licenciatura en Arquitectura, en el Departamento de Arte, Diseño y Arquitectura, en la Maestría en Estudios y Gestión de la Ciudad, en el Doctorado en Ciudad, Territorio y Patrimonio, así como en la dirección de Investigación y Posgrado. Ha publicado artículos en revistas de circulación nacional e internacional, y coordinado libros colectivos sobre urbanismo, incluyendo en ellos textos de su autoría.

**PUEBLA, calle 11:
de borde urbano a eje de centralidad**

**PUEBLA, calle 11:
de borde urbano a eje de centralidad**

FRANCISCO VALVERDE DÍAZ DE LEÓN

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA PUEBLA
DIRECCIÓN DE FOMENTO EDITORIAL
BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA PUEBLA
Biblioteca Interactiva Pedro Arrupe SJ
Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación

Valverde Díaz de León, Francisco, autor

Puebla, Calle 11: de borde urbano a eje de centralidad / Francisco Valverde Díaz de León [prólogo: Alfonso Álvarez Mora].

1. Calle 11 (Ciudad de Puebla) - Historia – Siglo XIX. 2. Urbanismo – Puebla. 3. Planificación urbana – Puebla (Ciudad) – México.

I. Álvarez Mora, Alfonso, prologuista II.

Universidad Iberoamericana Puebla, entidad editora.

F 1391 P8 V35.2017

Edición electrónica, 2018

ISBN-e: 978-84-697-7445-8

INSTITUTO UNIVERSITARIO DE URBANÍSTICA DE LA UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

Avenida Salamanca 18, Valladolid, España. CP 47014

www.uva.es/iuu - iuu@institutourbanistica.com



Este libro electrónico, editado por el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional.



Reconocimiento: en cualquier explotación de la obra hará falta reconocer la autoría.



No comercial: la explotación de la obra queda limitada a usos no comerciales.



Sin obras derivadas: la autorización para explotar la obra no incluye la transformación para crear una obra derivada

Primera edición, 2017

ISBN: 978-607-7901-93-8 Universidad Iberoamericana Puebla

ISBN: 978-607-525-380-0 Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

DR © Universidad Iberoamericana Puebla

Bldv. Niño Poblano 2901, Reserva Territorial Atlíxcáyotl,

San Andrés Cholula, Puebla, México. CP 72820

libros@iberopuebla.mx

DR © Benemérita Universidad Autónoma de Puebla

Calle 4 Sur, núm. 104, CP 72000, Puebla, Pue.

ÍNDICE

Prólogo

[7]

I. Presentación

[15]

II. Antecedentes

[23]

III. El territorio de partida:
los elementos conformadores de Puebla de los Ángeles
en su última versión como ciudad colonial americana

[49]

IV. Horizonte socio-histórico mexicano
en el contexto de la construcción
de Puebla como ciudad moderna

[81]

V. La Calle 11 en la formación de un nuevo espacio social
de la ciudad moderna. Su definición en el marco
de la reconstrucción, el saneamiento
y la ornamentación de la ciudad
de Puebla

[147]

VI. El borde poniente de la ciudad decimonónica
al pie del cañón revolucionario. Condiciones y actuaciones
que reivindicán, consolidan,
el espacio moderno

[237]

VII. Inducción al planeamiento

[299]

VIII. Conclusiones

[345]

IX. Bibliografía

[351]

PRÓLOGO

Corría el año 2003 cuando, por circunstancias académicas y personales, el profesor Valverde y yo nos vimos comprometidos con el cumplimiento de un año sabático que nuestras respectivas universidades nos habían concedido. El profesor Valverde lo disfrutó en la Universidad de Valladolid, mientras, por mi parte, fue la Universidad La Sapienza, de Roma, la que me acogió para hacer efectivo tal encargo; coincidencia que en principio nos pareció fatal, ya que la idea era que nos encontraríamos en Valladolid para rematar el trabajo de tesis doctoral que el profesor Valverde tenía muy avanzado. Un año por delante que, con el trabajo de uno y la dirección de otro, constituiría, sin duda, la oportunidad requerida para rematar una tarea tan importante en la vida académica de un profesor universitario. Dicha “fatalidad”, sin embargo, no afectó el desarrollo de la tesis, ya que los avances en la comunicación nos permitieron estar presentes, en cualquier momento que lo necesitásemos, con sólo poner en marcha los “misterios” que nos hacen navegar sin necesidad de abandonar nuestra casa. Y así fue como entre Roma y Valladolid se estableció una muy fluida comunicación entre nosotros, lo que permitió que la tesis del profesor Valverde alcanzara el grado de depuración esperado. Esto sucedió entre septiembre de 2003 y julio de 2004, por lo que pudimos avanzar en torno al trabajo con el que estábamos comprometidos, siendo la prueba evidente de esto el hecho de que en 2005 el profesor Valverde defendiera su tesis doctoral en la Universidad de Valladolid, obteniendo la calificación de “sobresaliente *cum laude*”.

El trabajo de esta tesis, cuyo resultado final, una vez sintetizada y depurada, es el libro que nos ocupa, identifica su origen en el seno del Programa de Doctorado “Ciudad, Territorio y Patrimonio” que la Universidad de Valladolid, a través del Instituto Universitario de Urbanística, comenzó a impartir desde el año 1999 en la Universidad Iberoamericana Puebla. El profesor Valverde fue alumno de dicho Programa en su primera generación. Las intenciones del citado Programa estaban comprometidas no tanto en establecer los principios básicos de la Planificación Urbana como en la comprensión y conocimiento de las dinámicas territoriales y urbanas que nos permitieran adentrarnos en las razones que las sustentan. Conscientes, como lo éramos, de las carencias disciplinares, dicho esto con todos los respetos, que caracterizan al mundo académico americano, más acentuado en México, América Central y del Sur, por lo que se refiere a la disciplina del Urbanismo, optamos

por recomponer dichas carencias desde la instrumentalización de la historia del entendimiento de los procesos de producción socioespacial que afectan el territorio de la ciudad, entendiendo éste, en su versión más actualizada, como la última manifestación de dicho proceso. El objetivo de este Programa de Doctorado era formar investigadores urbanos que utilizaran la historia como vehículo instrumental y metodológico. Para ello tomamos como objeto de estudio las ciudades americanas, especialmente las que formaban parte del territorio mexicano. Fácil es comprender, en este contexto, el tema elegido por el profesor Valverde como motivo de investigación que proporcionaría cuerpo a su tesis doctoral.

Tomar la ciudad como objeto de estudio, enfocando su conocimiento desde un punto de vista histórico y conocer su historia para entender su dinámica actual, no tendría que deducirse, necesariamente, de un ejercicio clásico en el que se recorriesen las distintas etapas que identifican su desarrollo espacial, siguiendo una cronología desde su origen a la actualidad. Lo que proponíamos a los estudiantes al conocimiento de la ciudad, como contrapartida a los estudios históricos clásicos, era inmiscuirse en dicha comprensión desde el entendimiento de algunos ámbitos espaciales propios de la ciudad en cuestión, que, a manera de hipótesis, se hubiesen alzado como responsables, o ejercido como variables claves en su proceso de construcción histórica. Comprender la ciudad de Puebla, en este sentido, no tenía por qué reducirse a una simple sucesión, aunque analítica, de procesos espaciales acaecidos desde su origen a la actualidad, siguiendo una cronología marcada por la relación entre un antes y un después. Había que ser más valientes, científicamente hablando, huyendo de compendios enciclopédicos que abarcasen la totalidad de los fenómenos que comprenden una historia global, apostando, en contrapartida, por lo particular de algunos hechos, aquellos que encerrasen la capacidad de explicar fenómenos globales. Se trataba de devolverle a la ciencia su verdadero sentido, es decir, explicar una totalidad desde lo parcial, apoyándose en un mínimo de variables.

Y así fue como el profesor Valverde, partiendo de la hipótesis de que la Calle 11, tal y como era observada en su pensamiento, constituía una infraestructura que acumulaba una parte muy importante de la historia de Puebla, y siguiendo un ejercicio histórico retrospectivo decide enfrentarse al entendimiento de la ciudad de Puebla desde el análisis del proceso de construcción específico de la misma; bien entendido que la parcialidad fragmentaria de la que parte lo lleva, necesariamente, a lo general, cual es la historia de Puebla desde una perspectiva mexicana. De esta manera relaciona los procesos presentes en la construcción histórica de la Calle 11, entre otros, la expresión formal, urbanística y arquitectónica de la “modernidad” y cómo fue introducida ésta en la cultura mexicana. La Calle 11, en efecto, expresó las primeras manifestaciones espaciales de la “modernidad” poblana, constituyéndose como un “espacio urbano” desde el que se lanzaron los primeros mensajes al respecto.

Esta aproximación a lo más cercano a la calle como referente para abordar, desde su proceso concreto de producción espacial, el entendimiento de la entidad urbanística en la que se integra la ciudad, constituyó uno de los objetivos propuestos en el Programa de Doctorado. Se trataba de cambiar la escala de análisis, acercarnos al objeto-elemento a analizar. Este fue uno de nuestros propósitos, ya que lo primero que nos llamó la atención, por lo que se refiere a la manera de abordar los estudios urbanos en el continente americano, en especial en México, fue la lejanía con la que eran observados, predominando visiones muy generales en detrimento de lo concreto y particular. Partir de la Calle 11, como lo decidió el profesor Valverde, para desde esa atalaya analítica abordar el entendimiento de la ciudad de Puebla, era el objetivo con el que deseábamos establecer nuevos rumbos metodológicos.

Para ello había que partir de una hipótesis clara y convincente, con peso científico necesario, basada en una rigurosa observación a propósito del papel que ostentaba dicha calle en el momento de proceder a su análisis. Se trataba de una observación que oscilaba, para convertirse en una hipótesis de partida, entre un “salto en el vacío” y una rigurosa visión científica. O mejor dicho, una hipótesis inquietante, pero basada en una observación convincente: la Calle 11, de “borde” urbano en sus orígenes, límite por el lado poniente de la primera manifestación de la Ciudad Histórica, es decir, de la Ciudad Colonial, se convierte en espacio referente de la nueva “centralidad” que está exigiendo el proceso de construcción de Puebla como “ciudad moderna”, proceso enraizado en los principios que emanaban de la “modernidad” naciente que comenzó a imponerse como “modelo cultural burgués” allá por la segunda mitad del siglo XIX.

El profesor Valverde se adentra en el entendimiento de este complejo proceso haciendo referencia, en primer lugar, a los acontecimientos político-culturales que acaecieron en México en los tiempos del porfiriato, tiempos que hace coincidir con las influencias político-culturales que comenzaron a sentirse en el continente americano y que no tenían otro objetivo que desplegar los primeros aires de “modernidad” procedentes de Europa. Se trataba de ver, en última instancia, cómo determinaron estas influencias el proceso de construcción de la ciudad. En este sentido, se observa una diferencia clara entre la manera de proceder a dicha construcción en Europa con respecto a lo sucedido en México. Y es en esta diferencia donde se inscribe lo sucedido con la Calle 11.

Lo específico del proceso de “modernización” que caracteriza a la Ciudad Americana, el que recae sobre las ciudades mexicanas, reside en la concentración de los “iconos”, signos espaciales que emanan de dicha “modernidad” en nuevos ámbitos urbanos de carácter periférico, al mismo tiempo que eluden a la Ciudad Histórica como escenario de aquélla. Es sobradamente conocido cómo durante el mandato de Porfirio Díaz, en el último tercio del siglo XIX, las ciudades mexicanas

más importantes protagonizaron cambios profundos en sus estructuras espaciales, incorporando “grandes avenidas” como referentes del nuevo “espacio social burgués”, al margen de los espacios tradicionales existentes, vías de comunicación que imitaban los “boulevares parisinos”, al mismo tiempo que ejercían de infraestructuras dotadas de capacidad para producir los nuevos espacios periféricos deseados por la burguesía. Valgan de ejemplos, el caso del Paseo de la Reforma en la Ciudad de México, o de la Calzada Independencia en Guadalajara; vías que compaginaban su carácter representativo con su condición como infraestructuras productoras de espacio. La desconfianza que muestran las nuevas clases sociales, aupadas al poder, por la Ciudad Histórica como expresión de un pasado colonial del que quieren desprenderse, las aúna para recrear su nuevo “espacio social” lejos de las herencias colonialistas, no burguesas, identificadas con formas caducas de ejercer el poder. De esta manera es como surge el escenario, en el caso de Puebla, de la Calle 11 como el más adecuado para formalizar ese nuevo espacio con el cual identificar las aspiraciones de una clase social que asume, con rigor y sin rubor, la “modernidad”.

La llegada del ferrocarril a Puebla, por razón del recorrido así auspiciado por instancias gubernamentales, que comunicaba Veracruz con México, benefició a aquélla, si no directamente al menos a través del ramal Apizaco-Puebla, lo que contribuyó a transformar el carácter de “borde”, hasta ahora representado por la Calle 11, para ir adquiriendo, desde el momento en que las estaciones del citado ferrocarril asomaron sus fachadas, la referencia de un nuevo espacio urbano alternativo al que representaba la herencia de la Ciudad Colonial. Y tras las estaciones ferroviarias, las industrias, las residencias obreras, los servicios con ellas vinculados, compaginando tal complejidad en el marco de un conjunto espacial más amplio, con otros sectores sociales dotados de más recursos que los aglutinados en torno a las estaciones. Es así como, siguiendo siempre la referencia de la Calle 11, se van incorporando equipamientos y servicios que responden a necesidades de más alto nivel, como determinados parques emblemáticos y avenidas-boulevares, caso del Paseo Bravo y de la avenida La Paz, colegios, instituciones municipales, con los que se intenta introducir variables de calidad que influyan en el valor inmobiliario, al alza, asegurando su apropiación por aquellos sectores sociales que fortalecen la segregación urbana. La Calle 11, por tanto, como un eje donde se concentran los nuevos valores de “centralidad”, pero también como alternativa socio-espacial que se presenta como el referente de lo que debe ser la nueva ciudad burguesa.

Es muy significativo, y así lo demuestra con todo rigor el profesor Valverde, cómo en el eje de la Calle 11 no sólo se concentraron los primeros grandes artefactos, como es el caso de las estaciones ferroviarias, que la caracterizaron como un nuevo “lugar central” frente al que hasta entonces estaba representado por la Ciudad Histórica, sino que en sucesivos procesos de “producción espacial” fueron

incorporándose asentamientos residenciales que proporcionaron diversidad al ámbito en cuestión. Es el caso de la colonia El Pensador Mexicano, destinada a grupos sociales de alta renta, que de alguna manera se apoyaba en la existente avenida La Paz (1904), la cual ya ejercía como vía de prestigio, acumulando residencias y componentes espaciales de clase que desarrollaban la “centralidad” exigida por aquéllas.

La Calle 11, por tanto, deja de ser un “borde” urbano, no ejerciendo sólo como un “lugar central”, convirtiéndose con el tiempo en un referente de los nuevos valores que caracterizarán a la nueva ciudad, no sólo a la “centralidad”. Aunque, eso sí, contribuyendo a construir, en un primer momento y como paso previo e imprescindible, la “centralidad” necesaria que realizase la ciudad que se estaba programando. El poniente poblano, articulado en origen a la Calle 11, tomó esta infraestructura como elemento conductor de un proceso de producción espacial que fue más allá de su primitivo protagonismo como asiento de una “centralidad” alternativa. Dicha calle actuó, en sucesivos momentos, como eje director de un proceso de producción espacial de largo alcance que se responsabilizó de la realización de una ciudad en su conjunto. Síntomas que ya se percibían en los primeros años del siglo XX, en los que, como nos dice el profesor Valverde, casi 40% de la población se concentraba en este lugar y donde en paralelo se desarrollaba la más importante actividad edificatoria de toda la ciudad.

La hipótesis esbozada por el profesor Valverde, atribuyendo a dicha vía un papel fundamental en la formación de la primera “centralidad” alternativa a la que representaba la Ciudad Histórica, sobrepasando, en un segundo momento, dicha “categoría representativa” para alzarse como “eje director” del desarrollo que protagonizó la ciudad de Puebla, muestra el acierto y rigor presentes en esta investigación. Hoy, la Calle 11 es un “lugar central”, un “espacio residencial” diverso, un “eje de comunicación”, un “espacio de relación”, un referente para la “ciudad interior” y para los territorios limítrofes y externos, en fin, una gran infraestructura comprometida, por influencia directa o por complementariedad, con los procesos de producción de suelo, pasados y presentes, que han configurado a la ciudad de Puebla. Todo esto, recreado históricamente, aún pervive y proporciona sentido a esta emblemática calle. Diversidad de papeles que se han ido yuxtaponiendo, que se han acumulado, que permanecen, sin desvincularse, de la infraestructura que les proporcionó toda su lógica, lo que nos permite pensar a propósito de la importancia, hoy adquirida por esta vía, para entender la “estructura urbana” de la ciudad de Puebla.

Así lo entiende el profesor Valverde cuando afirma que la Calle 11 pasó de comportarse como

lugar para ubicación de las infraestructuras modernas, a calle de comunicación de norte a sur, entre la ciudad central y el espacio moderno que se consolida. Se irá configurando más como una vía para el tráfico de vehículos que de aquel espacio de encuentro entre un territorio de uso evidentemente agrícola y la ciudad edificada [...], la Calle 11 confirma su proceso de transformación: integrándose a la trama reticular de la Ciudad Histórica, como una calle más de su tejido; adquiriendo una identidad particular, como límite de la centralidad urbana y articulando infraestructuras decimonónicas y posrevolucionarias ubicadas en la periferia poniente [...], su transformación en uno de los ejes de acceso al territorio periférico de la ciudad que la promoción inmobiliaria ha ido habilitando para la conformación de un sinnúmero de barrios y colonias.

La Calle 11, en efecto, a medida que pasaba el tiempo, cuantificado en imposiciones que van transformando su original cometido, aquel que transmutó su condición de “borde urbano” a su funcionalidad moderna como “eje de centralidad”, va adoptando otros papeles que la acercan más a ejercer como “eje de comunicación” que como referente de la citada centralidad. De hecho, cuando hacen acto de presencia en Puebla las prácticas más relevantes de la Planificación Urbana, la Calle 11 se incorpora a dichos planes siendo interpretada, sobre todo, como un circuito más que favorezca la movilidad. Como muy bien destaca el profesor Valverde, analizando el Plan Regulador de Puebla, redactado hacia 1952, “la incorporación de la Calle 11 era el primer anillo que funcionaría como protección a la Ciudad Histórica”. En cierta manera, este fenómeno que acompaña al devenir de la Calle 11, me recuerda lo sucedido con el proyecto de “Ciudad Lineal” que, para la ciudad de Madrid propuso el ingeniero Arturo Soria y Mata allá por los años finales del siglo XIX y principios del XX. Dicho proyecto consistía en rodear Madrid mediante un circuito recorrido por un tranvía, de ida y vuelta, posibilitando un proceso de producción residencial en sus bordes, y estableciendo una jerarquía social en función de la distancia al eje por donde circulaba el tranvía. De esta manera, en el eje central, recorrido del citado medio de comunicación, se localizaban las residencias de más prestigio, pero sobre todo los servicios y equipamientos que lo fortalecían como “eje de centralidad”. Así funcionó durante unos pocos años, limitándose la dimensión del proyecto original a un sector que recorría tan sólo un tramo del primitivo circuito, reduciendo su impacto a un ámbito, mucho más pequeño, localizado en la periferia noreste de Madrid. Al final, durante la segunda mitad del siglo XX, aquel “eje central” concebido como tal, fue cediendo en sus pretensiones originarias hasta convertirse en tramo de un “anillo de circulación interno”, por exigencias emanadas de los presupuestos de movilidad a los que estaba siendo sometida la ciudad de Madrid.

Para terminar, decir que si una obra, ya sea científica, literaria, filosófica o simplemente un ensayo en cualquiera de sus manifestaciones, seduce por la capacidad que despliega para hacernos pensar, reflexionar, vibrar, con las ideas y razonamientos que va esbozando en su recorrido, puedo asegurar que ésta que nos ocupa ha sido capaz de atraparme por los continuos guiños, lanzados desde sus páginas, que me invitaban al debate. Con las ideas de los otros se podrá estar de acuerdo o no, pero si son ideas no pueden escapar al debate, siendo esto lo que identifica el rigor intelectual, la confrontación dialéctica. Con este libro se podrá o no estar de acuerdo, pero el que penetre en sus páginas no va a tener sensación de vacío, todo lo contrario, va a encontrarse con una interpretación de la ciudad de Puebla que, cuando menos, puede sorprenderle por lo original de sus planteamientos. Para quien desconozca la historia de esta ciudad, la lectura de este libro le permitirá pensar que la ciudad es un mundo donde vibran las contradicciones sociales que construyen barreras infranqueables entre los que la habitan. Para el que sí la conozca, o crea conocerla, entrará en contradicción consigo mismo al descubrir que la ciudad es algo más que monumentos y bellezas encorsetadas.

Para el panorama intelectual latinoamericano este libro es la demostración de un hecho fundamental en nuestra disciplina, el Urbanismo, que se ocupa del estudio de la ciudad y del territorio; que si algo contribuye al conocimiento de la ciudad, del territorio vinculado con ella, es la verificación, desde un punto de vista histórico, de los procesos de producción que la han conformado como entidad espacial. Y todo esto con la voluntad explícita de mostrar las contradicciones presentes en dicho proceso, desvelando los intereses de clase que las auspician, mostrando, en suma, cómo la ciudad es un espacio de lucha, de compromiso, de enfrentamientos de clases por la posesión del espacio.

Alfonso Álvarez Mora
Universidad de Valladolid, España

I. PRESENTACIÓN

¿Qué serie de circunstancias ha determinado que sólo sea Occidente donde hayan surgido ciertos sorprendentes hechos culturales (ésta es por lo menos la impresión que nos producen con frecuencia), las cuales parecen señalar un rumbo evolutivo de validez y alcance universal?

MAX WEBER

Si puede haber un sistema de símbolos objetivados que nos ofrezca la posibilidad de percibir, experimentar, comprender, juzgar y valorar una cultura, esto lo conforma la totalidad de la ciudad.

Es en el fenómeno urbano donde se condensan continuidades de tiempo y espacio que representan los procesos de transformación de la cultura que inefablemente produce una sociedad. La ciudad representa, así, la memoria de esfuerzos que desencadenan y testimonian decadencia, progreso y resurrección; donde el reconocimiento y el respeto del pasado se ponen al descubierto y, también, donde el futuro se encuentra con la oportunidad de un espacio propicio para su creación.

La ciudad puede ser concebida como orden con fines premeditados. Puede perseguir un esquema cósmico-religioso o el ideal de una sociedad perfecta; ser forjada como una máquina para la generación de ganancias económicas de un grupo. Ya sea que nazca por órdenes de una divinidad o por simple especulación del suelo, el patrón original de su nacimiento decaerá y aun tendrá la posibilidad de morir. No obstante, el sitio y la ciudad subyacen a la voluntad de los ciudadanos que la habitan, de quienes depende trascender la adversidad y convertirla en fortuna.

Este complejo sistema de relaciones entre el espacio objetivado y sociedad es posible reconocerlo desde el ámbito de los espacios públicos, amalgama de sitio, edificios y personas; en él se posibilita subrayar estas características, si se reconoce como un lugar constituido precisamente por esa conjunción. Espacios habitados donde el ritual diario que va de lo mundano a lo extraordinario, de lo casual a lo cotidiano, y de lo sensual a lo frívolo, le dan validez a su existencia, a su ser.

Interesa presentar ahora una singular convergencia histórica-espacial que sucede entre una línea de pensamiento con la construcción de la ciudad misma. Ambas se incorporan para generar el proceso transformador de Puebla de los Ángeles. Para ello, atenderemos primero a las ideas más generales que inspiraron la construcción de la ciudad moderna, para después abordar, desde la particularidad de un espacio público en la ciudad, los procesos propios de su transformación.

Es muy frecuente asociar el término modernización con el de urbanización y/o industrialización. Algunos autores definen a esta última como el “paso de la actividad agrícola o doméstica a la producción industrial en gran escala”¹ condicionado por: 1) un cierto cambio en el sistema de valores, el cual permitiría, por ejemplo, cierto grado de movilidad social e individual en contraste con la posición y obligaciones de parentesco; 2) instituciones como la propiedad privada, derechos de herencia, etc.; 3) cierto grado de organización, a saber, burocratización, organización fiscal, etc.; y 4) la motivación por el cambio, es decir, tanto el deseo de cada individuo de tener éxito personal como un amplio sentido de participación en el proceso de orden social cambiante.²

Este proceso de industrialización afectará de manera inmediata las esferas demográficas y de constitución de espacios para el habitar de la sociedad, de forma que se producirá una concatenación de fenómenos, tales como la elevación del nivel de vida, el descenso en la tasa de mortalidad, construcción de equipamiento, infraestructura y vivienda que estimularán el éxodo de los trabajadores del campo a las zonas industrializadas que se establecieron, por las exigencias propias de desarrollo del capital, en los centros urbanos. Consecuentemente, la sociedad rural se transformará en sociedad urbana. En este sentido, es cierta la concomitancia de la modernización a la industrialización.

En el campo que nos ocupa, la transformación del espacio urbano y, en particular, el de la capital poblana, veremos cómo el intenso proceso de urbanización no sólo estuvo condicionado por el de la expansión industrial, sino que es algo mucho más complejo, donde a esta fenomenología socioespacial se le asocia un juego de fuerzas que habrá que descomponer para comprender y dimensionar la trascendencia del hecho urbano.

¹ Nettl, J.P. y R. Robertson. *International System and Modernization of Societies*. Faber and Faber, London, 1968, p. 57.

² Hagen, Everett. *On the Theory of Social Change*. The Dorsey Press, Homewood, Illinois, 1962. En: Carlota Solé. *Modernidad y Modernización*. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Anthropos, Barcelona, 1998, p. 18.

I.1. El horizonte propuesto por el pensamiento moderno

La filosofía de la modernidad ha contribuido indiscutiblemente al pensamiento humano con elementos que han transformado las bases a partir de las cuales se construyen ámbitos donde el hombre se desarrolla. Así, encontramos por ejemplo: el valor del individuo como sujeto humano, la secularización de la sociedad, el capitalismo como modo de producción y el desarrollo de la ciencia y la técnica a velocidades insospechadas.

El desarrollo de estas ideas ha transformado radicalmente la situación frente a la cual el individuo y las sociedades perciben a la realidad y la comprenden. De ello se desprenden los proyectos que posibilitan la construcción de mundos donde es posible la formación de colectividades más justas, tolerantes y fraternas. O su antítesis, donde el individualismo exacerbado, la exclusión, pobreza y marginación destruyen las posibilidades de humanización de la realidad.

Frente a los desafíos que condicionan este tiempo, como: lo individual frente a lo comunitario; la productividad y distribución de la riqueza; la justicia con democracia y participación; la globalización y la diversidad cultural, la igualdad de género y la cuestión de los derechos humanos, entre otros, podemos preguntarnos:

¿Cuáles son los retos que esta situación nos plantea desde la construcción de la ciudad de hoy y para las futuras generaciones?, ¿es posible definir las exigencias de la modernidad frente a los requerimientos de habitabilidad del ciudadano?, ¿qué testimonio nos deja la construcción histórica de la ciudad frente a esos desafíos?

Abordar estas cuestiones a través de un análisis histórico sobre la construcción de la ciudad nos posibilita responder a estas preguntas, o al menos de comprenderlas, dada la complejidad que la realidad nos presenta y que parece desvanecer la capacidad del hombre y las sociedades de optar por caminos que permitan trascender las dificultades del propio existir humano.

La modernidad, como pensamiento orientador de la actuación humana, ha contribuido en la comprensión y solución de los problemas de las sociedades aportando una perspectiva propia, aunque siempre incompleta, de la misteriosa existencia humana. Este modo específico de mirar el mundo se devela invariablemente en la producción de objetos que, como la ciudad, muestran la evolución del pensamiento del grupo social que lo genera o lo adopta, volcándose sobre el proceso de construcción de una cultura propia que, en este caso, intentaremos delimitar en el tiempo y sobre todo en el espacio habitable que es la ciudad.

I.2. Hacia una comprensión de la ciudad a partir de la fenomenología de la calle

La estructura espacial básica desde la cual podemos iniciar un análisis comprensivo del hecho urbano, nos conduce a reconocer dos objetos claramente diferencia-

dos que componen la unidad de la ciudad: el espacio construido o edificado y lo vacío o la nada contenida.

Interesa resaltar para los fines de este estudio a la calle. En ella tenemos una de las síntesis de la ciudad más provocadoras, considerando que es el punto de encuentro entre la “interioridad” de la ciudad y su “exterioridad”. Donde la privacidad del espacio edificado muestra a lo público aquello que ha de revelar de su propia intimidad, constituyendo el espacio más común, pero al mismo tiempo, más revelador de la realidad del fenómeno urbano.

La relevancia que tiene la calle dentro de los objetos estructurantes del espacio en la ciudad se evidencia al reconocérsele como el escenario fundamental de la vida pública de sus habitantes, independientemente de la función elemental que tiene como instrumento para el traslado de personas y objetos entre un punto y otro en el espacio.

La hipótesis que plantea este trabajo es que reconoce a la calle como un objeto perceptible y significativo que revela las valoraciones a partir de las cuales elabora su contenido en términos de función, como infraestructura básica de la ciudad, expresión, al ser un tipo de espacio libre y, finalmente, como un referente en la forma de edificar la ciudad.

El objetivo será entonces: identificar la transformación histórica espacial de la calle a partir de su origen funcional como infraestructura básica urbana, como expresión de espacio libre y como denotación en los modos de construcción de la ciudad.

A partir de ello, reconoceremos algunas valoraciones de contenido y continente de la calle que la constituyen como espacio público. Asimismo, localizaremos las relaciones espaciales inseparables con el resto de la ciudad y el territorio que ocupa y a la vez transforma.

Finalmente, el análisis nos permitirá observar cuidadosamente aquellos agentes que intervienen en la constitución del espacio público de la ciudad, pudiendo identificar los que mayor influencia han tenido en la conformación de este relevante fenómeno del habitar humano.

I.3. El caso de la ciudad de Puebla

El proyecto de ciudad colonial, representado en la ciudad de Puebla, ha evolucionado históricamente de manera que provoca en el investigador preguntas para la comprensión sobre las causas de su crecimiento y transformación. También está en su intención, consciente o inconscientemente, la de colaborar en la conformación de un proyecto de futuro que al menos pretenderá tener una intencionalidad clara.

¿Qué nos revela ese objeto denominado calle sobre el desarrollo de la ciudad y la transformación de su territorio?, ¿cómo interpretar los mudos testimonios de su traza y configuración?, ¿cuáles son las relaciones entre el espacio y la sociedad que la habita?, ¿con qué base de pensamiento se ha venido forjando este espacio?

1. Croquis de la ciudad de Puebla y sus alrededores 1862 (¿?)



Fuente: *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Imagen digitalizada por Alejandra Céspedes S. (ACS). Valladolid, 2003.

El tema de la calle, como elemento real constitutivo de esta evolución, sugiere elaborar naturalmente un corte histórico espacial, si somos capaces de construir inteligentemente una secuencia a lo largo de su extensión y en los periodos transcurridos que, objetivados en hechos urbano-espaciales relevantes, la han ido conformado. Para ello es necesario localizar y reconocer aquellas fuerzas que mueven a la elaboración de este espacio, entre ellas: *a)* las normativas públicas, por superficiales o trascendentes que sean, con las que se ha proyectado e intervenido a la ciudad; *b)* la consideración sobre las prácticas inmobiliarias, particularmente de las ciudades latinoamericanas caracterizadas por alta especulación y conducidas por los sectores socioprofesionales ligados al poder económico o político, que han colaborado en el crecimiento y transformación de la ciudad de manera significativa.

La estructura básica de la ciudad de Puebla es la del tablero de damero, misma que se impone a un territorio y a una sociedad desde su fundación. Esta estructura instrumenta la posibilidad de organizar un análisis transversal de un importante

sector de la ciudad al tomar alguno de los ejes principales que la organiza. El damerao tuvo desde su inicio un borde, un principio indicativo de la relación de la ciudad con el espacio geográfico ocupado, así como de su propia organización interna. Éste, como el resto de la ciudad, se ha transformado tanto en su conformación espacial como en sus relaciones con la ciudad y su territorio.

I.4 Calle del “baño hondo”

Calle postrera que comienza desde las casas y corrales de Juan de Villalobos, corriendo por casas de Malpica y casas de Baltasar Castelán a dar a la sabana hasta llegar junto al barrio de Santiago.

HUGO LEICHT

Quiero llamar la atención particularmente sobre la frontera al poniente de la ciudad colonial, constituida por una calle que conducía a los campos y a las haciendas perimetrales de la ciudad hasta finales del siglo XIX. Hoy se ha convertido en uno de los ejes centrales en la organización espacial de la ciudad histórica, de la ciudad consolidada y de la ciudad en proceso de expansión.³ Sus relaciones hacia el interior de la ciudad y hacia el exterior con el territorio se han visto radicalmente transformadas.

Descubrir la historia de la ciudad a partir del texto contenido en esta calle, una narración sin héroes, anónima y colectiva, propiedad de un pueblo, que pasa a ser de un borde de la ciudad al eje fundamental de comunicación entre el norte y sur, es el objeto fundamental del estudio.

Reconocer la creación de suelo urbano por las fuerzas que lo presionan y generan, la práctica inmobiliaria oficial o irregular y la planeación pública, así como la ponderación sucedida en la historia que tiene como valor de cambio y valor de uso.

Delimitaremos el estudio en el tiempo, partiendo específicamente del primer impulso industrializador, objetivado con la construcción y operación del ferrocarril mexicano. Revisaremos el subsiguiente crecimiento y transformación durante las

³ El doctor Álvarez Mora expone ampliamente la hipótesis sobre estas tres casuísticas o modelos espaciales que analizan el “modelo de ciudad” conformando actualmente, correspondiéndose, cada uno de ellos, con las exigencias que el capital ha manifestado a lo largo de su desarrollo más reciente. Álvarez Mora, Alfonso. “De la ciudad compacta al metropolitano disperso”. En: Álvarez Mora, Alfonso, Francisco Valverde Díaz de León (coords.) *Ciudad, Territorio y Patrimonio: Materiales de Investigación II*. Universidad Iberoamericana Puebla e Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Puebla, México, 2004., pp. 231-261.

primeras cuatro décadas del siglo xx, etapa histórica caracterizada por una expansión del suelo y edificación urbana, resultado de un conjunto de variables complejas: elevados índices de crecimiento demográfico y migración de población del campo a la ciudad, con la consecuente urbanización de la cultura en una sociedad eminentemente rural. Una fuerte especulación inmobiliaria, señalada por las denominadas “ciudades perdidas”, conjuntos habitacionales oficiales y los fraccionamientos residenciales perimetrales a la ciudad central. Incapacidad gubernamental para generar propuestas de planificación espacial y el obvio deterioro extremo de los recursos naturales propios del territorio.

El primer antecedente de la Planificación Espacial para la ciudad de Puebla es en el año de 1952,⁴ con su Plano Regulador, pero no es sino hasta la década de 1970 cuando surgen y se hacen operativos los primeros planes de desarrollo urbano a nivel nacional. En el caso de la ciudad de Puebla, la planeación territorial se concreta con el “Programa Regional Angelópolis” y su consecuente impacto en los denominados “Plan de desarrollo urbano municipal de la ciudad de Puebla” de 1994 y del 2002, caracterizados por el planeamiento central del gobierno del estatal, no sólo sobre la ciudad, sino también sobre 17 municipios conurbados.

*2. La calle 11 en relación a la Plaza Mayor, un borde urbano a mediados del siglo xix.
Maqueta de 1848*



Fuente: Elaboración propia con base en el Plano de la maqueta de la ciudad de Puebla (1849). Cartografía histórica de la ciudad de Puebla. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Imagen digitalizada por ACS. Valladolid, 2003.

⁴ Consideremos que después de las Ordenanzas de Felipe II no se presentó una disposición de alcance general que pretendiera dar ordenamiento espacial al conjunto de la ciudad de Puebla hasta ese año.

Así, esta compleja historia tiene un modo específico de mostrarse en la construcción de la ciudad: se hace objeto, se cosifica. Interpretar esa elaboración humana en el sujeto denominado ciudad, particularmente a partir de un espacio concreto como la calle, pretende hacer una aportación al conocimiento de los procesos de transformación urbana.

II. ANTECEDENTES

¿Quién no desearía que la ciudad volviera a lo que fue: acto y obra de un pensamiento complejo?

HENRI LEFEBVRE

Pondremos a consideración tres dimensiones que parecen relevantes como los antecedentes al análisis concreto de la fenomenología que sucede en el entorno de la Calle 11.

Se propone, primero, aquella relacionada con los ámbitos a partir de los cuales es posible abrir horizontes de comprensión que se conjugan en el hecho objetivo de la calle y que tienen que ver con los correspondientes a su análisis, desde su función en la ciudad, en cuanto a infraestructura urbana y hasta aquellos que se relacionan a sus significados socioespaciales.

La segunda atiende a los esquemas de organización espacial que conforman las evidencias históricas en la construcción de las ciudades mexicanas. Se consideran relevantes por ser auxiliares en las líneas de trazo general para el análisis particular de nuestro objeto de estudio y que es difícil dejar de soslayar, dado que han estado, de alguna manera, en la memoria colectiva de los habitantes de las ciudades americanas y, por tanto, son referencias a la particularidad del proceso socioespacial de nuestro estudio. Por otra parte, en ciertas ciudades mexicanas fueron un sólido cimiento de las nuevas expresiones urbanas.

Sobre esto, revisaremos, sintéticamente, el tema de la calle en algunas de las ciudades prehispánicas donde esta infraestructura representó el elemento más importante de su ordenamiento y significado. También abordaremos otros ejemplos de la ciudad colonial americana, particularmente las mexicanas, cuyo referente geocultural nos permitirá ubicar la relevancia y singularidad de nuestro objeto de estudio. Revisaremos también las nociones y los proyectos de modernización de algunas ciudades europeas; lo primero es importante como orientación a sus transformaciones espaciales puesto que se erigieron como paradigmas del urbanismo moderno, cuya influencia es innegable en la construcción de la ciudad mexicana.

Finalmente, nos aproximaremos a algunas disciplinas que, en la práctica de la

ciencia planificadora así como de la investigación urbanística, se reconocen como aportaciones significativas en la comprensión de la fenomenología de la calle, aunque condicionadas por las circunstancias específicas en el tiempo y el espacio en que suceden. Estos ejemplos pueden ayudar a conformar preguntas trascendentes para el análisis de la problemática que se ha planteado en este trabajo.

Se hará referencia a los documentos que en cada uno de esos ejercicios han generado los diferentes autores e investigadores, de modo que se cuente con el referente de las fuentes en donde se han profundizado en mayor medida sobre esos hechos relevantes de este universo propiamente urbano.

II.1. Estado de la cuestión de la calle como espacio público

El estudio de la calle es susceptible de abordarse desde diversas perspectivas disciplinares como la antropológica, la sociológica, la económica, la histórica, entre otras. Todas ellas hacen una aportación importante para la comprensión de lo que ha venido sucediendo con el fenómeno con el cual todos los ciudadanos en el mundo vivimos cotidianamente al transitar por ellas. Desde la simple función de caminar por sus sendas o el circular con vehículos para trasladar personas, bienes o servicios, hasta las percepciones y significaciones que estos espacios han venido representando para el usuario común así como para el interesado en el fenómeno urbano.

Interesa destacar aquí la perspectiva espacial del hecho material de la calle, es decir, el modo en que se ha venido construyendo este espacio de la ciudad. Si no necesariamente desde sus orígenes, sí a partir las transformaciones más significativas que va teniendo y que permiten interpretar el modo en que ella se construye, y que además puede representar claramente los modos en que la ciudad se va transformado en su proceso histórico.

Los orígenes espaciales de las ciudades están fincados en la propuesta de la estructura básica de ella misma, esto es, en la relación que existe entre los espacios construidos, las edificaciones, y los que permiten la accesibilidad física entre ellos, el espacio abierto y público. Por otra parte, y conforme la relación espacial va creciendo, ampliando y haciéndose más compleja, surgen redes, nodos y sistemas, compuestos fundamentalmente por calles, comprendiendo en ella todas sus categorías: desde el bulevar y la avenida hasta la cerrada y el callejón, sin dejar a un lado otros espacios públicos reconocidos como la plaza, el jardín, el paseo o el parque.

Estos objetos delimitan y articulan, por un lado, la relación entre lo construido y lo natural, si lo observamos a una escala macroscópica de lo que hoy llamamos el territorio y el espacio tradicionalmente entendido y propio de la ciudad. Binomio indisoluble que hoy preocupa tanto a los especialistas y habitantes, por la vulnera-

bilidad del primero y la dependencia del segundo; por otro, aclarar que el espacio urbano abierto y público, específicamente la calle, materializa en un primer momento la orientación e inspiración de la creación socioespacial de la ciudad, que posteriormente se transforma en la historia junto con su crecimiento y desarrollo, que se construye en el presente y hacia el futuro.

La orientación e inspiración mencionada se acota a los referentes histórico y geocultural. Esto es, a la comprensión de las características geográficas en las cuales se asienta, crece y desarrolla la ciudad a partir de las concepciones culturales que precisamente orientan y condicionan el trazo y conformación de la estructura urbana en su origen (edificaciones y espacios públicos fundamentalmente), que posteriormente cambian por diversas razones (sociales, económicas, políticas o técnicas) y que finalmente se manifiestan en las transformaciones espaciales que se van superponiendo a ese origen, al paso del tiempo, conforme van evolucionando esos cambios culturales que impactan en la materialización y lectura de la ciudad.

Consideremos también dos perspectivas geoculturales relevantes que se han acompañado durante mucho tiempo: la de la ciudad latinoamericana, concretamente la mexicana, y la europea, específicamente la española. Europa y América se funden en la construcción de la ciudad, del mismo modo como lo hace nuestra lengua en la América Latina y que en este proceso, de una manera consciente o inconsciente, han transformado las nociones que han permitido la formación de la ciudad. Al menos es así desde la perspectiva iberoamericana.

Reconocer este hecho cultural histórico, específico para el caso de la ciudad mexicana, tiene relevancia en dos sentidos: primero, posibilita la comprensión de un fenómeno que no se reduce a la revisión histórico espacial de la fundación y consolidación de las ciudades españolas en las colonias americanas y, segundo, abre la probabilidad de retroalimentar, con la experiencia europea o española concretamente, la reflexión en torno al fenómeno urbano mexicano, al análisis comparativo de la ciudad moderna en México para reinterpretar la ciudad contemporánea con los elementos y métodos de planeamiento de la ciudad que hoy se manejan a escala global.

Las consideraciones sobre las diferencias y similitudes, precisamente históricas, geográficas y culturales, que condicionan el desarrollo de nuestros espacios urbanos, serán una tarea obligada que permitirá tejer un pensamiento propio sobre la comprensión histórica y geocultural del fenómeno espacial urbano.

Planteo entonces los siguientes ámbitos o puntos de vista, desde los cuales puede iniciarse una comprensión de las transformaciones que se han proyectado en la calle.

II.1.1. *El espacio libre en la cultura urbana mexicana*

En el estudio de las transformaciones de las ciudades, su crecimiento y su desarrollo así como en el planeamiento urbano y territorial, hay una variante insoslayable que es la espacial, es decir, su dimensión objetivable.

Siendo así, tenemos que considerar los análisis que describen y comprenden a la calle como un objeto material y perceptible para aproximarnos más concretamente a los hechos que hacen posible verificar en el transcurso del tiempo, las transformaciones que va teniendo este espacio.

En esos términos, la calle tiene dos elementos fundamentales: el espacio construido, lo que llamamos edificios, objeto de estudio propio de la arquitectura, y el espacio contenido por estas edificaciones. A partir de esto pueden derivarse análisis más finos o específicos sobre otras componentes como el paisaje, las infraestructuras, el mobiliario, la señalética, entre otros.

Importa destacar tres categorías específicas sobre estos dos elementos fundamentales, y que parece tener que ver con la relación constitutiva propia de la calle:

La primera es la función, implica la consideración que tiene el uso mismo de las edificaciones (habitacional, comercial, servicios o recreo, entre otros) y su relación con el espacio que contiene, la calle, que impacta de manera directa e indirecta en la caracterización misma por su uso. De este modo la calle puede ser calificada como habitacional, comercial, mixta, etcétera.

La segunda es la expresión, es decir, las maneras en que se representa y significa esa función y que permite por un lado, analizar las elaboraciones materiales de las edificaciones a lo largo del tiempo y que expresan el modo de pensar de quienes desarrollan esos objetos arquitectónico-espaciales. Por otro, la lectura significativa que esos objetos van sugiriendo a los habitantes y estudiosos del fenómeno que está frente a ellos. En este caso, auxiliados por otras disciplinas como la Historia del Arte o la Arquitectura, la Estética o la Semiótica. Lo relevante aquí es que se evidencia el carácter histórico de la calle y que puede tener referentes en todo un sector de la ciudad.

La tercera es la realización, más propiamente referida a las tecnologías que hacen posible la materialización de los objetos mismos, tanto a las edificaciones como al espacio contenido. Implica no sólo el conocimiento de la ciencia y la técnica constructiva como tal, sino también un referente social, económico y ambiental en tanto que devela formas de organización social, capacidad económica y la respuesta de una cultura frente al fenómeno de explotación de un territorio.⁵

⁵ Un ejemplo que viene bien al estudio de la calle para la comprensión de estas categorías, el caso de la ciudad y puerto de Tlacotalpan, Veracruz, en donde aún se conservan las calles,

Hay una categoría superior que no excluye a las mencionadas, se refiere a la relación más compleja que, por su escala e implicaciones funcionales, expresivas y de objetivación, tienen que ver con el conjunto de la estructura de la ciudad, es decir, con las otras calles, plazas, bulevares y sitios entendidos como públicos y abiertos. Del mismo modo, en su articulación con el territorio, aquel sector de la ciudad donde las características físico espaciales se transforman y adquieren más las particularidades de lo rural.

Las consideraciones que permiten un análisis serio sobre el fenómeno de la ciudad, pueden estar acotadas al de la fenomenología de una calle, siempre y cuando estén referidas a su relación con las transformaciones en el resto de la ciudad.

II.1.2. *La movilidad de personas y máquinas*

Está entendido que la función elemental de la calle es posibilitar el movimiento de personas, bienes o servicios; es decir, la capacidad espacial de que, a través de ella, podamos hacer traslados, movimientos, etcétera.

La evolución histórica de esa capacidad también ha tocado la construcción de la ciudad. Si bien en sus orígenes la calle estuvo habilitada para el movimiento de las personas, al paso del tiempo se hizo para el paso de animales, coches y carruajes, para finalmente dar lugar al automóvil.

El asunto se complica al observar la variedad de tipologías de transporte que se han venido añadiendo a la calle y que han transformado, precisamente, sus características espaciales y por tanto, de manera relevante, a su conceptualización.

La calle sigue atendiendo a la necesidad básica del traslado de personas, bienes o servicios, pero además se ha venido especializando. Esto es, en un proceso de desagregación de las otras funciones que tradicionalmente ha tenido la calle, se ha optado por cualificarla únicamente como espacio exclusivo para el traslado y en función de una capacidad cuantitativa, sea de vehículos (número de pasajeros), volumen de bienes (cantidad de materiales), o de servicios (ductos, canales y tuberías).

En este sentido, la categorización de la calle se otorga en función de su capacidad y velocidad de traslado: vía primaria, secundaria, avenida, bulevar, paseo, calle peatonal. Estas categorías apoyan y en ocasiones también reducen el diseño, delimitación y articulación de la ciudad con el resto del territorio, se especifican usos de suelo y se definen densidades poblacionales.

con suelo constituido por césped natural, gracias a las características climáticas y al afán de preservación de sus calles por parte de la población.

Esta categoría funcional de la calle también ha prevalecido sobre otras en el diseño y desarrollo de los planes y proyectos de las ciudades los últimos cincuenta años, dada la relevancia que ha adquirido para las sociedades en general el uso, pero aún más, el significado que adquiere en cada individuo el hecho de poseer un automóvil.

II.1.3. *El encuentro en la barriada popular o la colonia elitista*

La calle también tiene como característica facilitar el encuentro entre las personas. Desde el siglo XIX, con las grandes transformaciones que fueron planteadas y ejecutadas en la ciudad y con el pretexto de la higienización, se abrieron en ellas los reconocidos paseos y bulevares; el concepto de “ciudad jardín” florece y el anhelo por el estilo de vida campestre emerge. De modo que el andar por la calle se convirtió en una actividad deseada y, posteriormente, cotidiana.

Los ejemplos se dispersan tanto en Europa como en América: recordemos el Paseo de la Reforma y la Alameda Central en la Ciudad de México; la Avenida Juárez, antes Avenida de La Paz o Porfirio Díaz, y el Paseo Bravo en Puebla, o los Campos Elíseos de París y el Paseo de la Castellana en Madrid.

En otra escala, la calle adopta las veces de improvisada cancha deportiva o salón de fiesta en barrios y colonias de clases medias y populares; sea porque el plan de la ciudad no plantea los espacios ajardinados o deportivos, por falta de conocimiento de los modos de apropiación de lo público o por la especulación inmobiliaria. De cualquier modo, en esos lugares la calle ofrece las condiciones físicas y de seguridad suficientes para conformar procesos de apropiación social del espacio.

También y de manera intencionada, se han conformado “salones” públicos y abiertos, los encontramos en algunas de las ciudades capitales de regiones europeas en donde la gente aun se reúne para conocerse, conversar o celebrar alguna fiesta de carácter civil o religiosa.

En la actualidad, uno de los usos más comunes de la calle es ofrecer espacios para el ejercicio físico cotidiano, tanto individual como colectivo. El deporte del *jogging*, la bicicleta o los patines; los juegos de pelota en improvisadas canchas sobre la calle de los barrios populares de las grandes ciudades mexicanas, escasas de parques y jardines, para los juegos de fútbol, beisbol, basquetbol o voleibol.

La calle es el lugar de encuentro entre los aficionados a estas actividades y al que se recurre con mayor frecuencia dadas las características, cada vez más sedentarias, del habitante de la urbe y que le sugieren esta actividad en el espacio de la ciudad. Es parte del programa funcional de los sistemas de espacios públicos de las ciudades del presente y, muy posiblemente, lo continúe siendo hacia el futuro.

II.1.4. *Del tianguis y el comercio*

La actividad comercial es inherente a las funciones de una ciudad, puesto que en ella no se producen todos los medios para su subsistencia. Implica intercambios de naturaleza diversa, entre los que están los bienes de subsistencia, los bienes manufacturados, los simbólicos y los de poder.

Así como las ciudades han visto vinculado su desarrollo a los medios de transporte como: caminos, carreteras, ferrovías, aeródromos y telecomunicaciones, también lo han hecho por su capacidad de almacenamiento y abasto de bienes y productos para la población en cualquier época del año.

La calle sigue siendo el espacio elegido para el comercio. En cualquiera de sus escalas y problemáticas y ligada siempre a la socioeconomía, sigue existiendo en cualquier ciudad del mundo, por lo menos, el puesto de periódicos, el lugar de los boleros, la venta de globos y objetos de ocio o de golosinas y antojitos.

Además de los escaparates que anuncian una enorme variedad de productos que ofrecen al consumidor, distribuidos hasta por especialidades para los sectores comerciales de la ciudad: el barrio de los textiles, de los herreros o de los artesanos; actividades centenarias a las que se suman las más recientes, como la de la venta de productos electrónicos, tan populares y difundidos en las aglomeraciones urbanas mexicanas.

En ocasiones, en ciertos lugares, esto llega al extremo de convertir la calle en una verdadera desorganización en la ocupación del espacio. Si bien es reconocible el honroso antecedente del tianguis prehispánico en América o el mercado árabe en España, el modo desprogramado en que es tomada la calle nos habla de la problemática socioeconómica que en esos lugares enfrenta una organización social en proceso de deterioro y que requiere de atención para su transformación.

Por un lado, los comerciantes que han hecho de ese espacio una fuente de sobrevivencia, pero también, de enriquecimiento por las mafias constituidas en torno a un espacio que aparentemente no es de nadie.

Por otro, la burocracia de las ciudades y ayuntamientos que han asumido la calle como negocio personal y explotan, a base de corrupción, la utilización del espacio público. Sin dejar a un lado la responsabilidad del habitante, que sin capacidad de crítica, asume la transformación del uso social de la calle.

Aún con esto, en la genealogía propia de la calle está la capacidad de ofrecer productos y servicios a lo largo de su recorrido de quien la habita, sea de manera formal o informal; éste es un carácter inmanente a ella.

II.1.5. *El ámbito de la comunicación y la manifestación*

Hay una magnífica oportunidad de asistir y analizar un proceso de transforma-

ción en la característica comunicativa de la calle y que llama más la atención en la ciudad contemporánea. Impacta a las características espaciales existentes y las programables, nos referimos a su capacidad de contener en el espacio público un cúmulo importante de objetos aportados por el arte de la comunicación visual: señales, indicaciones, anuncios, espectaculares y otros.

Asistimos a uno de los dramas más sentidos y evidentes en la ciudad y que responde a las exigencias del modelo económico que impulsa estilos de vida particulares para su expansión y que para ello se sirve de lo público. Aun con las regulaciones impuestas en los planes y proyectos de las ciudades más avanzadas en su legislación, este proceso de comercialización de la capacidad comunicativa del espacio público, lo invade.

También en la calle es posible encontrar los contrapesos a la imposición de la cultura del consumismo, a manifestaciones de protesta por el fenómeno de la incomunicación, aun en esta era caracterizada por el desarrollo de los poderosos medios masivos de comunicación y su estricto control de acceso. El "graffiti" urbano, fenómeno de expresión de ciertos grupos sociales a través de pintas de letras, palabras o frases, a veces ilegibles, en muros, pisos, aparadores, o mobiliario urbano.

Ante la imperiosa necesidad de comunicar y frente a condiciones de control de medios, de analfabetismo funcional o atraso educativo, de cultura juvenil que no encuentra espacios de expresión, y hasta la delincuencia y dependencia de narcóticos o alcohol, es en la calle donde se registra el fenómeno de lucha que acontece en las entrañas mismas de la sociedad.

Tenemos también que hablar de la posibilidad que, en nuestros días y en la historia de las ciudades, la calle es el escenario por excelencia de la manifestación física y presencial del público ciudadano. Esto es referirnos a la multiplicidad de reuniones masivas en las que cientos de personas se juntan para exponer públicamente su alegría y euforia por algún acontecimiento sucedido en la localidad motivado por diversas razones. Algunos de los casos más evidentes y conocidos son los festivales y carnavales: en América, el espectáculo que nos ofrece todos los años Río de Janeiro o el puerto de Veracruz; en España las emotivas procesiones de la Semana Santa en Valladolid o Salamanca.

Del mismo modo, la calle es testigo, porque provee del espacio necesario, de la exposición del descontento y reclamo social por ideas y hechos que suceden, ahí mismo, así como en otras partes del mundo. Aquellos que atentan contra intereses de un grupo en particular y hasta los derechos del hombre, sean reconocidos por las constituciones o leyes locales o en los manifiestos universales como los derechos del hombre y la mujer.

Recordemos en la historia reciente los lamentables hechos de París, Ciudad de México o Puebla entre 1968 y 1979; acontecimientos más cercanos en el tiempo son las expresiones de lucha de las organizaciones no gubernamentales contra la Organización Mundial de Comercio (OMC) o de la sociedad en general contra la guerra en Irak del año 2003 o del dramático atentado del 11 de marzo al año siguiente en Madrid. Cientos de personas se han reunido en la calle para expresar su desconcierto ante la toma de posición de líderes o gobernantes o actuaciones de grupos que afectan la vida de una colectividad.

Esto es una práctica común en América y Europa, ya sea en ciudades que destacan por la cantidad de habitantes que poseen o por la capacidad de convocatoria comunicativa a nivel regional, nacional o internacional. También lo hacen las poblaciones menores que manifiestan sus logros o frustraciones en las calles de sus ciudades.

Finalmente, está la interpretación del hecho comunicativo documentado. A partir de la perspectiva que la ciencia urbana plantea: reconocer que en el espacio de la calle es posible leer las características del origen y las transformaciones más significativas de la ciudad.

Si esto es así, podremos hablar probablemente de la creación de un instrumento metodológico para la comprensión de su evolución: localizando el trazo original, ubicando los momentos históricos significativos de su cambio, observando la inserción de los objetos que la contienen y que ella misma aporta, reconociendo la caracterización de sus usos en el tiempo y relacionándola con el conjunto de la ciudad.

Para ello, es relevante intentar poner en diálogo a este proceso de transformación histórica, el pensamiento a partir del cual se inspira y condiciona su evolución en el tiempo. De este modo podemos reconocer a la calle como el escenario por excelencia para la manifestación e interpretación del desarrollo de una cultura dado su carácter eminentemente público.

II.2. Antecedentes de la calle contemporánea en México

Señalar brevemente algunos rasgos característicos del espacio en las ciudades mexicanas anteriores al momento actual, puede incidir en el estudio de la calle. Particularmente:

Los de la ciudad prehispánica y colonial americana, considerando la posibilidad de que sus esquemas formales constituyen la base de la primera infraestructura de la ciudad histórica, la cual se transformará al paso del tiempo.

Los generados ya en el contexto de la cultura de la modernidad, especialmente los del siglo XIX, que son la raíz del desarrollo de la ciudad actual; caracterizado por

la desagregación del espacio, el ensanche urbano y que como consecuencia trae los principios de la calificación de algunos espacios libres.

Haremos algunas referencias disciplinares que habiendo trabajado la problemática de la evolución de la calle, tanto en Europa como en América, consideramos convenientes para nuestro estudio por su aportación metodológica y temática. Tomaremos particularmente aquellos que ponen como un referente a la calle como forma de edificación de la ciudad.

Finalmente, referiremos la perspectiva expresiva, como una preocupación central en el proyecto de la calle decimonónica y un caso de interés particular desarrollado e investigado a finales de 1990, que tienen que ver con el modo de construir la ciudad.

Concluiremos con algunas notas propuestas desde el punto de vista de la sociología urbana y que interesa para la posible categorización del espacio de la calle.

II.2.1. *La calle en la cultura prehispánica*

Si hay alguna característica espacial que destaque en las culturas de los habitantes de América precolombina es la de los espacios públicos. Las grandes ciudades como Tenochtitlan o Teotihuacan, en el centro de México; Chichén Itzá o Palenque en la península de Yucatán, así como Machu Pichu en el Perú, las podemos reconocer por los espléndidos espacios abiertos que las caracterizaron.

Dos ejemplos que nos aproximan a un antecedente interesante al manejo de la calle: el primero, entendiendo a ésta como infraestructura de carácter eminentemente religioso y en donde además sobreviven algunos testimonios de los modos de construir la ciudad de aquella época. El segundo, como antecedente básico y fundamental para la comprensión de la transformación de la ciudad y de todo un territorio, a partir de su preexistencia y que posteriormente atraviesa por un proceso de transformación urbana radical.

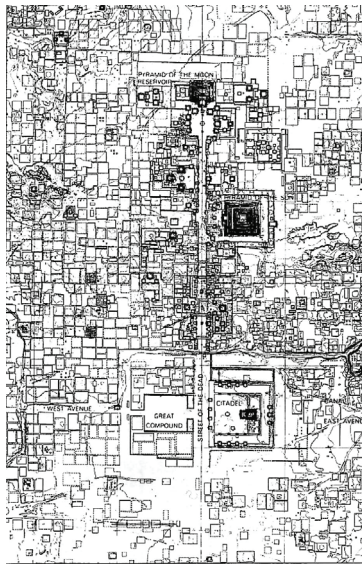
1. Teotihuacan: el eje central urbano lo conforma la Calzada de los Muertos. Ésta organizaba toda la estructura espacial de la ciudad a la que se pliegan a ese recorrido no sólo los templos y pirámides. Asimismo la ciudad-habitación se agrega al esquema espacial eminentemente teocrático que esta Calzada plantea.

Las consideraciones geográficas de su trazo son sorprendentes, al incluir la orientación solar y los períodos lunares, lo que denota el amplio conocimiento que sobre el tema tenía esta cultura y que lo plasmaba en la conformación de la calle. El manejo de la perspectiva para destacar a las pirámides y su relación con el contexto físico natural es de un extraordinario valor incluyendo aquí el cuidadoso manejo que se tuvo con el río que alimentaba la región.

La segregación del espacio religioso, comercial y habitacional logran una férrea unidad al revisar el conjunto. La prerrogativa en el uso estaba dado para las celebraciones y festividades religiosas, así como en otras actividades comunitarias como el tianguis o mercado.

Hay rasgos de estas características socio-espaciales en la ciudad contemporánea mexicana: se siguen observando las constantes procesiones y culto en las calles de las imágenes que evocan a los personajes más representativos y santos cristianos, producto de la transformación cultural procedente de la conquista y colonia española. De igual forma, los mercados populares ambulantes que se mueven en distintos sectores de la ciudad y que son parte de la vida cotidiana, especialmente de los barrios y colonias populares que aun no cuentan con este equipamiento de modo más permanente.

3. Plano de la zona central de Teotihuacan, México en donde se aprecia la gran vía ceremonial denominada Calzada de los Muertos



Fuente: René Millon, *Urbanization at Teotihuacan, México*. Vol. 1, primera parte.

2. Tenochtitlan: antecedente de la actual Ciudad de México, formalmente estructurada por cuatro grandes calzadas que ligaban el espacio urbano con su contexto territorial. Delimitada dramáticamente por la superficie de los lagos, era posible su acceso a través de Tacuba, Iztapalapa, Texcoco y lo que es ahora la calzada de los Misterios al Tepeyac (Tlatelolco).

Otorgaban a la ciudad un sistema defensivo muy eficaz y por otra parte, estas calzadas convergían en el centro urbano, lugar donde se ubicaba el recinto religioso-

so, el palacio, edificios de los nobles y otros dirigentes. No sólo eran los espacios funcionales más importantes de la ciudad, sino constituían los símbolos del imperio azteca.

A su vez, las calzadas eran articuladas por un sistema de calles fluviales y macizos, denominados chinampas, destinados para la agricultura y la habitación.⁶ De ello, podemos encontrar algunos vestigios en la actual zona protegida de Xochimilco, su carácter relacional desde la categoría funcional entre lo rural y lo urbano resulta evidente.

Aunque prácticamente no queda nada de la antigua ciudad prehispánica de Tenochtitlan, excepto por los hallazgos de los trabajos arqueológicos, es importante denotar que las cuatro grandes calzadas que daban acceso a la ciudad central, siguen funcionando como parte de la infraestructura viaria fundamental aunque ya no como acceso ni borde de la misma.

4. Grabado de la ciudad de Tenochtitlan, hoy Ciudad de México



Fuente: Grabado de Bordone, Benedetto, editada por Braun & Hogenberg, 1528.

⁶ González Aragón, Jorge. *La urbanización indígena de la Ciudad de México. El caso del Plano en papel maguety*. Biblioteca Memoria Mexicana, México, julio 1999.

II.2.2. *La calle colonial americana*

El origen de las ciudades coloniales es diverso, sea por controlar y reconstituir a la ciudad preexistente, como lo fue la ciudad de México; la realización de la utopía urbana de Tomás Moro, al menos en la argumentación de la fundación de la ciudad de Puebla de los Ángeles, o la de apropiarse y controlar algún recurso territorial.

Las Ordenanzas de Felipe II fueron el guion para la fundación y consolidación de la ciudad colonial en América. Desde la perspectiva de la calle y colocando a ésta como la infraestructura básica de la ciudad, la dota formalmente de una organización reticular que se sobrepone al territorio existente y con una clara intención de dominio militar sobre el territorio.

A través de ellas, se otorgan superficies cualificándolas en su dimensión y conforme al estrato socioeconómico del propietario de la época, caracterizando a sectores y barrios.

Hay situaciones geográficas que modifican al esquema geométrico, rompiéndolo o flexibilizándolo para el desarrollo de la ciudad, obteniendo un cambio sustancial tanto en la morfología urbana como en la arquitectónica. Tal es el caso de las ciudades con vocación minera, montadas sobre las pendientes de las montañas (Zacatecas y Taxco).

Hay claridad en el origen y trazo de la ciudad colonial americana en cuanto a sus calles. Por sus características funcionales y referidas a la totalidad de la ciudad, podemos calificarlas en dos tipos: las centrales, conformando la retícula con sus vías principales y secundarias;⁷ las de borde, que permitían el acceso inmediato al territorio. Al paso del tiempo estas mismas calles facilitaron la consolidación de la ciudad histórica y más adelante su expansión, como analizaremos más adelante.

II.2.3. *La calle moderna como antecedente próximo a la calle contemporánea*

El siglo XIX es el del inicio de las grandes transformaciones de las ciudades. Inspirados, por un lado, por el cambio de pensamiento que los filósofos denominan la “cultura de la modernidad”, desde Max Weber y su ética protestante hasta lo presentado en los análisis sociológicos de Habermas, consideraremos que es en ese siglo cuando la ciudad inicia un proceso de cambio rápido y profundo.

⁷ Recordemos el trazo original de la ciudad de Puebla de los Ángeles, en la que subsisten los dos ejes principales norte-sur y oriente-poniente, conformados respectivamente por la calle 16 de Septiembre y Juan de Palafox y Mendoza. Asimismo, en el poniente la calle 11 Norte-Sur, borde de la ciudad colonial con barrios como Santiago y San Miguel y, en el lado norte, el río San Francisco y los tradicionales y reconocidos barrios indígenas, cuyas transformaciones revelan la historia de la ciudad.

Por otro, la respuesta articulada por el cambio radical en el sistema económico, el capitalismo, conducido por la burguesía que en ese momento arribaba al poder. La ciudad y su territorio inician un proceso de transformación que impacta aún su desarrollo actual.

En su inicio, las características de la organización social van abandonando las peculiaridades de las agrupaciones agrícolas para transformarse en sociedades urbanas por el mismo cambio en su economía que exige un modo distinto para la generación y distribución de la riqueza.

El espacio urbano facilita esa transformación al concentrar población, poseer una infraestructura básica, en tanto que facilita el acceso al suelo; equipamiento, si bien en el momento inicial sólo son la plaza o el mercado, las actividades de la incipiente sociedad urbana facilita la creación de nuevos programas urbano arquitectónicos. Asimismo requiere y genera servicios, al ser el asiento del poder político, económico o religioso.

Ante el arribo de un nuevo grupo al poder, la burguesía y el nuevo sistema económico, las decisiones tienen un importante cambio de enfoque y destinatarios, cuyas consecuencias impactan en la construcción de la ciudad.

Como tal, se plantea de manera intencionada y programada el plan de la ciudad. En éste se procuran los instrumentos y herramientas poderosas a partir de una nueva conceptualización de la ciudad. Así, de la constitución de una ciudad: 1) compacta, dada la baja ocupación en el territorio; 2) compleja, por su mezcla de usos en edificaciones, barrios y sectores, (en donde en la casa se vive, educa, trabaja, y se muere); de 3) forma y geometría que adoptaba inteligentemente la topografía del sitio; y de 4) propiedad de la nobleza, organizada en reinos y posteriormente en imperios, la ciudad inicia un proceso de radical transformación.

El plan de la ciudad moderna se expande sobre el espacio rural, tradicionalmente dedicado al bosque, cultivo o la crianza de ganado. Para ello se emplea a la calle como infraestructura básica, que bajo esquemas de geometrización precisa sobre el territorio, va imponiendo su trazo y ensanche de sus nuevos espacios.

También se desagrega: hay una tendencia a la especialización funcional del espacio que se refleja claramente en la materialización y percepción de la ciudad mostrada en sus calles. Se constituyen así el barrio habitacional, en el que se incluyen a todas las categorías sociales que se crean bajo el nuevo modelo socioeconómico; el sector industrial, bajo el impulso de la burocracia que confía en la técnica como horizonte de desarrollo social, o, el dedicado al ocio y el descanso, la casa de campo en la periferia de la ciudad.

Cambia de propiedad: frente a las leyes de desamortización, promovidas por el Estado, grandes superficies de suelo urbano así como de edificaciones en condiciones de deterioro pasan a ser propiedad pública. Éstas son indudablemente un

instrumento para la generación y acceso de recursos financieros que se utilizarán para el desarrollo de los proyectos en la ciudad y que, gracias a la promoción inmobiliaria impulsada por el Estado y los grupos favorecidos, la ciudad cambia rápidamente de aspecto y perfil.

El papel de la calle en este proceso es fundamental y protagónico. A través del proyecto de la higienización urbana, se abre, rompe y a la vez se extiende la trama de la ciudad tradicional para mejorar las condiciones de iluminación y ventilación de calles y edificaciones que se proyectan. Se introducen infraestructuras importantes para el abastecimiento de agua potable y la salida de las aguas residuales por el avance tecnológico e industrial que en este campo se tiene, de modo que se aprovecha la introducción de ductos y tuberías. Más adelante, con la generalización del uso de la energía e iluminación eléctrica, se facilita la colocación de la infraestructura necesaria para su abastecimiento.

Por otra parte, la dimensión de la calle es insuficiente para la nueva maquinaria del transporte y posteriormente para la industria automovilística que se desarrolla de manera espectacular ya entrado el siglo xx. De este modo, la calle se ensancha y alarga respondiendo a la escala, capacidad y velocidad de los nuevos vehículos y en atención a los nuevos espacios residenciales y habitacionales.

La introducción del ferrocarril en el siglo xix y sus correspondientes espacios proponen una nueva centralidad urbana y al mismo tiempo promueve la extensión de la ciudad. Es una de las motivaciones más fuertes para las transformaciones que le suceden a la ciudad, en el que se incluye su propio y nuevo vial, que interconecta lo urbano con el territorio. Si bien en su origen es un límite artificial de la ciudad histórica que la consolida, posteriormente esa nueva vialidad se convierte en el detonador para los nuevos usos industriales, de barrios de habitación obrera, así como de habitación irregular de la más pobre clase social urbana.

Se suman a éste importantes programas urbano-arquitectónicos para la edificación de infraestructuras. En México se construyen particularmente mercados, palacios municipales, penitenciarías y cementerios que van transformando a la ciudad y creando nuevas centralidades.

La ciudad y la calle, por tanto, no se construye más en torno al castillo feudal, en el caso europeo, o alrededor de la plaza mayor y continuando con la retícula renacentista, en el americano. Ésta genera su propio espacio para permitir el desarrollo del proyecto y la construcción de las habitaciones para las nuevas clases sociales y los nuevos señores. De este modo se crean barrios especializados para los burócratas y obreros, así como para los grandes comerciantes y los de las profesiones liberales que, entremezclados con la aristocracia decadente y la nueva clase política, van exigiendo y constituyendo nuevos espacios urbanos.

En cuanto a su expresión la calle también es pensada, diseñada y dispuesta de

tal modo que es el gran escenario para la conmemoración de los sucesos relevantes del nuevo reacomodo social. Los nuevos trazos de calles y plazas se llenan de nomenclatura y ornamentación: esculturas, columnas, arcos y placas conmemorativas, son entre otros, los objetos que arreglan los espacios públicos para el estímulo del nuevo espíritu cívico, que es el tema central del espacio abierto.

A pesar de la valoración del individuo como sujeto social, en este momento interesa más para la ciudad la construcción de escenarios que destaquen a las nuevas personalidades públicas, héroes nacionales, ejércitos y batallas, reconocibles ante el nuevo contexto y paradigma socio-histórico.

Si bien la calle había dejado de ser un espacio para el encuentro y el recreo, por causas de inseguridad o de insalubridad, es en esta época donde el concepto del paseo urbano emerge con fuerza. Posiblemente inspirado en los grandes jardines palaciegos de las familias imperiales del absolutismo europeo y como denotación de una tendencia a la organización social más horizontal, el tema central de la extensión de la ciudad es precisamente el paseo.

La calidad espacial de éste es singular en el conjunto de la ciudad. El esquema de una calle amplia, ajardinada, incorporando la especialización de circular del espacio libre tanto para el vehículo como para el peatón. Su continente son las nuevas residencias y palacios burgueses, es también el lugar de encuentro social más prestigiado en la ciudad y, por tanto, es uno de los lugares donde suceden los acontecimientos cotidianos sociales más vivos. Finalmente, es un espacio libre, componente de la estructura urbana.

Por todo esto podemos proponer el estudio profundo de la calle, caracterizada por una particular dinámica transformación espacial en la ciudad. Su origen y cambios en su función, expresión y modos de construcción en el tiempo nos puede dar una clara orientación para la comprensión, en un espectro más amplio de la investigación urbanística, sobre las transformaciones de la totalidad del espacio de la ciudad.

II.3. Algunos referentes disciplinares

Se exponen, de manera muy breve, las perspectivas que genera el análisis de la conformación de la calle desde algunas de las disciplinas referenciales al trabajo de la investigación urbanística. Veremos el modo en que recrean, desde sus propios puntos de vista, los procesos de construcción sucedidos en calles que han contribuido de manera relevante en la conformación de las ciudades en donde se ubican.

Se eligieron por interés que suscita tanto su origen geo-cultural, las causas que los provocaron así como los procesos que han generado. Si bien los autores de los

trabajos y textos son personalidades que han abundado sobre el tema de la ciudad, sus orígenes profesionales distintos dan matices para una comprensión más completa de la problemática analizada.

La visión de la arquitectura es irrenunciable en estas referencias por su contribución a la comprensión del espacio habitable, dadas sus características de función, expresión y realización.

La geografía, que atiende a las características físicas del territorio donde se asienta no sólo el espacio habitable, sino también el conjunto de las relaciones humanas que conforma la cultura en un sitio.

Actualmente la gestión de la ciudad es una clave fundamental para el desarrollo de la miosma, dado el incremento del interés por los sistemas de participación de sus habitantes y la complejidad que implica esta inclusión ciudadana. Veremos cómo, desde la perspectiva de la administración pública, se gesta la transformación del espacio público, como la calle, para transformarlo en un signo de identidad nacional.

Finalmente, presentaremos la contribución que hace la sociología a la comprensión del fenómeno de la ciudad; que dará un aporte fundamental por el análisis de la organización social y su objetivación en el espacio urbano.

Estas referencias las ubicaremos en el espacio. Uno mexicano, ligado estrechamente con la construcción de la ciudad en México. Otro europeo, singular por las características que lo motivaron, cuya raíz pareciera estar en el programa de higienización de la ciudad histórica así como de la incorporación de su territorio periférico. Finalmente, uno canadiense, donde el proceso de intervención es relativamente reciente y tiene como consecuencia la segregación de un espacio público dedicado al tiempo de ocio, la cultura, el protocolo político y como mencionamos, la construcción de la identidad nacional.

Estos casos han sido objeto de investigaciones que nos han ayudado a orientar nuestros cuestionamientos.

II.3.1. *Una visión desde la arquitectura sobre la transformación del Paseo de la Reforma en la Ciudad de México*

Originalmente denominado Paseo del Emperador, fue promovido por el mismo Maximiliano de México, trazada por Luis Robles Pezuela, ministro de Fomento, dirigida por el arquitecto paisajista Alois Bolland Kuhmackl y construida por Manuel Iglesias, inspector de caminos, así como por el director de las Calzadas del Centro, Benito León Acosta.⁸

⁸ García Barragán, Elisa. "La ciudad republicana. Siglo XIX", en *La Ciudad, concepto y obra*. UNAM, México, 1987.

Renombrado como el Paseo de la Reforma por el entonces presidente Juárez, es desarrollado a lo largo de treinta años por la dictadura porfiriana para la residencia de los científicos, extranjeros y aristócratas, responsables de la conducción del país y beneficiarios del recurso espacial de la ciudad en esa época.⁹

Posteriormente, y ya en la mitad del siglo xx, sin plan de desarrollo, es retomado por la promoción inmobiliaria para iniciar un fuerte proceso de renovación urbana, que bajo los criterios de diseño del movimiento de la arquitectura moderna, impacta en el espacio de la calle ocasionando:

El cambio de uso del suelo, de un uso y carácter eminentemente residencial hacia su terciarización: comercios, oficinas y servicios. Ahí se ubican las firmas nacionales e internacionales más prestigiadas, es asiento de oficinas de algunas dependencias gubernamentales y de representaciones diplomáticas.

El reordenamiento de sus solares, multiplicación de ellos por la subdivisión en lotes más pequeños. Primero a través de la venta de los jardines de las residencias decimonónicas y después, con la pérdida del patrimonio edificado, la multiplicación del espacio construido.

La redensificación constructiva, dada la nueva lotificación y el cambio de la escala en las edificaciones, al permitirse alturas hasta de siete veces el ancho del Paseo.

Al igual que la anterior, la redensificación habitacional lleva un proceso muy dinámico: ha pasado del abandono de los antiguos propietarios, al haber elegido como lugar de residencia los nuevos espacios en la periferia urbana, ahora y de manera inversa, en un sitio cualificado nuevamente para uso habitacional por las clases socioeconómicas mejor acomodadas, tanto nacionales como internacionales.

Como consecuencia también está el ensanche de la ciudad, con la creación de nuevos barrios y la transformación de las colonias tradicionales existentes en ese sector de la ciudad. Por mencionar los más importantes está la colonia Cuauhtémoc y la denominada Zona Rosa, destinadas a residencias y comercios de clase socioeconómica privilegiadas.

Asimismo, en su periferia, Tepito, Peralvillo y la colonia Guerrero; de rasgos eminentemente populares y que han sido sujetos también de transformaciones importantes; de barrios habitacionales defendidos heroicamente después del sismo de 1985, a un cambio de un uso comercial irregular y de continuas luchas por su apropiación.

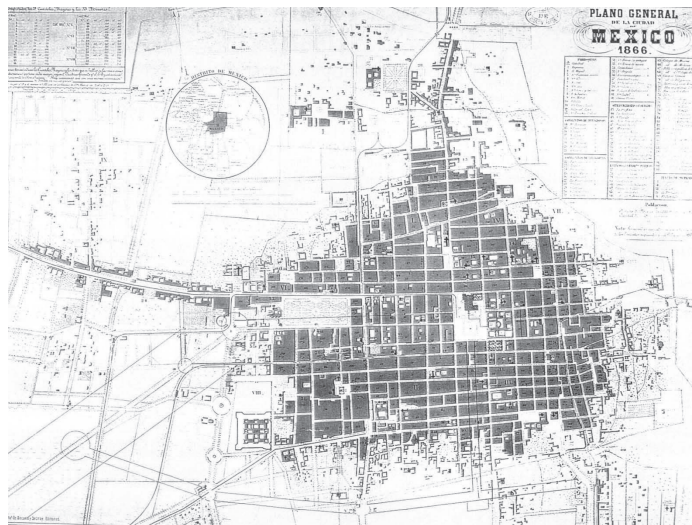
Destaca también la creación de los nuevos barrios, especialmente del conjunto habitacional de Tlatelolco, diseñado con todos los criterios propuestos por el ur-

⁹ Alcocer Martínez, José Alfonso. *El Paseo de la Reforma de la Ciudad de México, de su trazado originario y paseo decimonónico a su condición actual de área de centralidad*. Tesis doctoral, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Valladolid, España, 2000.

banismo moderno de Le Corbusier y destinado a las clases socioprofesionales o medias. Ahora decadente y víctima también de la promoción inmobiliaria por su privilegiada localización en la ciudad.

El Paseo de la Reforma constituye también la vía de acceso al territorio desocupado, que ofrece oportunidades para el crecimiento y desarrollo del espacio urbano. Su trazo original iniciaba en la glorieta del “Caballito”,¹⁰ conformada por la intersección del paseo de Bucareli y la calzada de Chapultepec, y remataba con el Castillo, residencia oficial del emperador, posteriormente del poder ejecutivo y ahora Museo Nacional de Historia. Frente a la necesidad de nuevos espacios para la habitación, demandados por las nuevas clases sociales que migran hacia las periferias, gracias a la expansión de la ciudad, ésta se extiende, primero hacia las Lomas de Chapultepec y ahora sin más control que la especulación, se adentra incluso en el Estado de México.

5. *Plano general de la Ciudad de México, mostrando en líneas rojas el trazo de las intervenciones proyectadas por Maximiliano en 1866, entre ellas, el Paseo de la Reforma*



Fuente: Litografía Decaen y Debaray. En: Alcocer Martínez, José Alfonso. *El Paseo de la Reforma de la ciudad de México. De su trazado originario y paseo decimonónico a su condición actual de área de centralidad*. Tesis doctoral, Universidad de Valladolid, España, 2000.

Del mismo modo, pero con otras características socioeconómicas, a partir de la misma glorieta del “Caballito”, la ciudad se ensancha prácticamente hasta la salida a la ciudad de Pachuca con barrios de bajo nivel socioeconómico.

¹⁰ Escultura ecuestre del emperador Carlos IV, atribuida a Manuel Tolsá.

El espacio central del Paseo actualmente continúa su proceso de renovación dado el desarrollo y la promoción inmobiliaria de poderosas firmas nacionales y transnacionales. Le acompañan los planes del gobierno local, que ante la carencia de recursos económicos para el desarrollo del proyecto de gobierno, estimula la valoración de suelo e incrementa la densificación constructiva. Es una calle que responde a las características del suelo urbano de un sector de la ciudad de altísimo valor comercial impulsada por la economía globalizada.

II.3.2. Aportación al análisis urbano, desde la perspectiva geográfica, del proceso de cualificación e incorporación de suelo urbano en Madrid

En un estudio publicado por Manuel de Terán podemos comprender la transformación de dos de las vías más significativas de la capital de España. A partir de su trazo, y siguiendo su desarrollo histórico, se analiza y comprende el modo de incorporarse al resto de la ciudad, tanto como infraestructura fundamental como en sus funciones urbanas.

Se precisa una descripción sobre los antecedentes, el proyecto original y el trazo de la calle. En ella comprende el origen parcelario y la lotificación propuesta, aunado al nombre de los propietarios y los usos iniciales.

Fundamentalmente propuesta como el lugar de residencia de aristocracia decimonónica, caracterizada por los palacios y residencias provistas de amplios espacios, con una arquitectura que revaloraba los estilos clásicos, también introduce un importante rompimiento con la traza de la ciudad antigua, abre plazas y puertas a la ciudad, permitiendo que el ensanche espacial proyectado tenga suficiente accesibilidad desde la ciudad histórica y hacia el territorio desocupado.

Incorpora los criterios de diseño para la higienización de la ciudad, transformando el modo en que se dimensiona la calle y su proporción con los edificios que la contienen, obteniendo escalas si no monumentales, si procurando una escenografía propia para la clase de sus promotores.

Observa cuidadosamente la transformación del plan original, tocado por la promoción inmobiliaria que implicará la redensificación habitacional y constructiva, anotando los cambios que tanto los solares, usos y propietarios va sufriendo en el tiempo. También, el nacimiento de nuevos barrios y sectores aledaños a la nueva vía, que servirán como espacios de articulación para la ciudad consolidada.

El proceso de cualificación espacial no ha cedido a las presiones que permanecen por su ubicación en el conjunto de la ciudad. Así, estas calles siguen estando sujetas a cambios en su uso, densidad constructiva, poblacional y de valoración de suelo. Ahora, con mayor conciencia social sobre el patrimonio edificado, es posible

percibir el trazo original de la calle y algunos de las más significativas edificaciones que la contienen.

II.3.3. *La perspectiva expresiva como referente de una forma de edificar la ciudad y su relevancia en el planeamiento urbano*

Es importante localizar aquellas experiencias tenidas de las normativas generadas por el plan de la ciudad que abordan la problemática para los barrios tradicionales, sujetos de regeneración, así como los de nueva creación, que en el caso de algunas ciudades, tocan a los modos en que serán construidas o modificadas las propias edificaciones y que como tales, son un referente en la construcción de la ciudad.

Es el caso de la investigación ya publicada en el texto del "Proyecto de la calle sin nombre. Los reglamentos urbanos de la edificación"¹¹, donde se presentan sistemáticamente ordenados los instrumentos de control y proyectación, alineaciones y ordenanzas figurativas de las calles de ciudades tan importantes como París y Barcelona.

Entre otros, se señala los criterios a partir de los cuales se proponen los nuevos ensanches que iniciaron durante el siglo XIX, desde la regularización de parcelas, definición de las manzanas y lotes.

A nivel edificatorio, también se establecen alturas y voladizos; en algunos casos llegan a ser tan finas, por la preocupación de lo figurativo y para garantizar la uniformidad del conjunto, que establecen la proporción entre vanos y macizos, incorporando las nuevas tecnologías a las tendencias arquitectónicas y estilísticas, sugiriendo con precisión la paleta de colores, el campo de las texturas y materiales más propios.

Destacan los periodos de modificación que van de 1784, 1859, 1882-84:

[...] cuyo contenido figurativo es ya absolutamente preponderante y donde además, la articulación de los parámetros y la precisión de las medidas no tienen parangón con la de otros reglamentos coetáneos.

La ciudad controla de antemano su aspecto, el trazado de sus calles y la apariencia externa de sus edificios, y esta capacidad de anticipar la forma de la ciudad desde un plan de sus calles y un reglamento de la edificación, es seguramente uno de los saltos cualitativamente más importantes en el desarrollo de las técnicas del urbanismo decimonónico.¹²

¹¹ Sabaté Bel, Joaquín. *Tesis doctoral*. Laboratorio de Urbanismo de Barcelona, ETSAB, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, julio 1986.

¹² *Ibid.*

II.3.4. *Gestión pública y proyecto urbano: “The Confederation Boulevard”, Ottawa, Canada*

El papel que forma un proyecto de gobierno sobre infraestructuras y su intencionalidad en la conformación de identidad nacional, utilizando herramientas planificadoras, merece la pena ser mencionado. Específicamente sobre el manejo del espacio público urbano, como una calle, que se construye en el final del siglo xx y que surge a partir de la estructura existente de una ciudad tan característica como Ottawa.¹³

En la década de 1990, la ciudad de Ottawa estaba ya consolidada y poseía importantes antecedentes históricos espaciales tipificada por el modelo anglosajón. Esto es: el centro histórico conformado por los edificios civiles públicos: Parlamento, Suprema Corte de Justicia, Archivos Nacionales, Biblioteca Pública, Centro Nacional de Arte; la Plaza del Mercado, como parte de la centralidad del barrio fundacional de la ciudad; la Catedral Católica, de bajo perfil arquitectónico, así como edificaciones para la administración pública local y nacional. Por otra parte, la arquitectura industrial sobreviviente a los procesos de desagregación y que denotan los orígenes del conjunto urbano. La presencia del río Ottawa, que recorre el centro, es el lugar común de estos espacios y arquitecturas, además de haber sido en el pasado el recurso fundamental de explotación del territorio.

Finalmente, es un ejercicio de conceptualización y propuesta que procura incorporar dos perfiles programáticos del espacio público, principalmente de la calle: por un lado, el constitutivo de las ceremonias civiles y protocolarias oficiales del estado. Por otro, facilitar espacios de encuentro para los ciudadanos. Con ello, pretenden estimular el sentido de pertenencia a un lugar para los habitantes de la localidad y para los del resto del país.

El proyecto de lo que se denominó en un principio “La Ruta Ceremonial”, finalmente bautizada como “Confederation Boulevard”, consistió en ligar visual y espacialmente las edificaciones y espacios públicos ubicados en el corazón de la ciudad que estaban asentados a lo largo del río. A ellos se incorporan programas arquitectónicos poderosos.

¹³ El proyecto ha obtenido varios premios en el campo de urbanismo, entre otros el de Diseño Urbano, otorgado por la revista *Progressive Architecture*, EUA, 1987.

6. Esquema conceptual de "Confederation Boulevard" desarrollado a finales de la década de 1980



Fuente: The Nacional Capital Commission, Ottawa, Canada, 1988.

Éstos pretenden ligar espacialmente las dos ciudades colocadas en el sector longitudinal del río Hull, de origen francés, y la propia Ottawa. Para los políticos esta es una razón importante para el impulso del proyecto, especialmente por el constante cuestionamiento de pertenencia de la provincia del Québec al resto de Canadá, que en años anteriores había tenido especial efervescencia.

El tratamiento de la calle es a través de la diferenciación y especialización para el uso vehicular, peatonal y de arbolamiento. Esto permitiría la accesibilidad a lo largo de la vía a esos espacios y edificios, intentando ligar una secuencia espacial en su recorrido, incorporando perspectivas visuales de carácter espectacular en todas las épocas del año. Recordemos la particularidad de los acentos de la climatología estacional en esa región del mundo. Paisajísticamente incorporan y realzan la presencia del río y su rívera; proponen el fortalecimiento de la presencia institucional al promover la construcción de dos museos de relevancia nacional: el Museo de la Civilización, la Galería Nacional de Arte y recientemente el Centro Comunitario.

El río, habiendo dejado de ser un recurso fundamental para la industria de la madera y el papel, se transforma para atender las posibilidades de la industria turística.

Socialmente se pretendió facilitar el acceso y la articulación de estos lugares al integrar los espacios públicos existentes, parques, plazas y monumentos, aunque sobresale el potencial de la calle Wellington, de mayor relevancia histórica, consti-

tuida espacialmente a la manera del paseo en la propuesta de la ciudad europea del siglo XIX, y que toca tangencialmente el sector financiero de la ciudad.

II.3.5. *Algunas notas desde la sociología urbana como aproximación a la problemática del desarrollo de la ciudad para la comprensión de la calle contemporánea*

La sociología urbana también reconoce la existencia de una nueva perspectiva conceptual del territorio y la ocupación de éste por el espacio de la ciudad, de tal manera que se transforma en el modo en que ella se construye.

Si nos referimos a la noción que en la sociología se define como valor de uso,¹⁴ se reconocerá la relevancia que tienen los modos de apropiación sociocultural del espacio por parte de individuos y comunidades. Por ejemplo, el valor de las fiestas y su celebración en el espacio público; en esto, lo relevante es precisamente facilitar las condiciones materiales y por tanto espaciales, para la ocurrencia de esos eventos en la vida de una comunidad.

La plaza pública y la calle son, sin duda, facilitadoras de estos acontecimientos sociales. Incluso cabe la posibilidad de una categorización respecto al nivel socioeconómico del barrio en que se ubican y el uso de esos espacios: la calle del tianguis, la calle usada como espacio deportivo, para el grafiti, la marcha o manifestación.¹⁵

Por otro lado, se plantea los del valor de cambio, en el que se restringe casi exclusivamente un valor comercial al suelo que se le agrega dependiendo de parámetros claramente definidos por las posibilidades de producción de capital. Algunos de éstos pueden ser: su cercanía al centro de poder, normalmente asociado al casco histórico, las vías para la accesibilidad y movilidad a los sectores y periferias de la ciudad, las facilidades otorgadas por las infraestructuras, que ya empiezan a tener en ese momento un carácter significativo en la definición de futuro de la ciudad.

Hasta aquí algunos rasgos característicos del nacimiento y raíz de la ciudad moderna que se evidencia en sus calles. Al igual que el caso de la ciudad tradicional o histórica, es en la constitución de sus espacios públicos, escenario cotidiano e

¹⁴ Lezama, José Luis. *Teoría social, espacio y ciudad*. El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, México, 1993.

¹⁵ 1^{er} *Seminario sobre Cultura de la Ciudad*. Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades. BUAP, 2002. Sobre el asunto, en este seminario, cuyo tema central fue el espacio público, se presentaron investigaciones relacionadas a la apropiación social. En ellas destacaron las que consideraban como variante no sólo el espacio mismo, sino también la hora del día. La resultante puede variar de modo tal que una calle durante el día puede ser un paseo familiar, aunque de noche un sitio para la prostitución. Tal es el caso de un sector del Paseo Bravo en la ciudad de Puebla.

histórico de la vida de la ciudad, donde podemos conocer y comprender el indiscutible proceso de sus transformaciones.

Sólo resta ponderar el reciente ingreso a la globalización económica, donde se establece las reglas de un modelo económico hegemónico, el capitalismo liberal, en todas las sociedades. Ante esto viene una transformación en los hábitos de consumo y estilos de vida, como respuesta a la exigencia de este modelo para la generación y distribución de la riqueza para la promoción de su propio desarrollo y crecimiento. Tengamos presente que en el pasado así como en los últimos años, la producción del suelo urbano ha sido un componente más en la generación de riqueza y que un instrumento para la apropiación del espacio territorial ha sido la calle.

Finalmente y acompañando a lo anterior, la era de la información con el desarrollo de la tecnología informática y de comunicaciones, que pone a disposición de sus usuarios facilidad y velocidad de acceso a una enorme cantidad de datos, la mayoría de ellos a través de imágenes, primero en la televisión y luego en la computadora, que están transformando el pensamiento en los modos de construcción de la cultura actual, reflejado en el escenario más auténticamente público: las calles de nuestras ciudades.

III. EL TERRITORIO DE PARTIDA: LOS ELEMENTOS CONFORMADORES DE PUEBLA DE LOS ÁNGELES EN SU ÚLTIMA VERSIÓN COMO CIUDAD COLONIAL AMERICANA

En efecto, la ciudad típica de la Edad Media, ciudad de tierra adentro, burguesa, industrial y comercial, presenta sobre todo una orientación económica.

MAX WEBER

La herencia que sobre el espacio en la ciudad dejaron trescientos años de coloniaje español es relevante y, aún ahora, sigue teniendo trascendencia en los procesos de transformación urbana.

Las Ordenanzas para el ordenamiento de las ciudades, dictadas por Felipe II, fueron guías orientadoras del hecho urbano en las ciudades de la Nueva España. Si bien intentaron abarcar la complejidad de la fundación, desarrollo y funcionamiento de los nuevos asentamientos humanos, no fueron suficientes al paso del tiempo. Hubo necesariamente otros ordenamientos que pusieron al día aquéllos con los que se llegó a imaginar la concreción de la ciudad ideal inspirada por la "Utopía" de Tomás Moro.

Veremos en esta parte el modo de funcionar de aquella ciudad colonial heredada, donde la complejidad de sus funciones sucedían en un espacio relativamente compacto y que tuvieron mucho que ver con la integración, tanto funcional como paisajística, de su territorio. Además de la persistencia de una forma urbana continua con la que se diseñó la ciudad y que se adaptó a algunas de las imprevisiones de aquel planteamiento.

Ese fue el caso de la segregación de los espacios periféricos inmediatos dedicados a los habitantes "al servicio de la ciudad" que consolidaron, en algunos casos, los barrios indígenas y, en otros, que fracasaron y reservaron ese territorio para la edificación de las instalaciones de la ciudad moderna.

Nos centraremos en el análisis de estos últimos barrios, específicamente aquellos ubicados sobre el borde poniente de la ciudad de Puebla, donde las huertas, los

ranchos, algunos templos y monasterios, en combinación con la vivienda eminentemente vernácula, fueron característicos del paisaje que conformaba la periferia de la ciudad y que se preservaría hasta la irrupción del proceso modernizador de la misma.

La forma de esa periferia urbana se identificaba fácilmente a la manera de una herradura que abrazaba la ciudad central desde el oriente, pasando por el norte y terminaba en el poniente.

Las condiciones sociopolíticas del México decimonónico fueron determinantes para el deterioro de aquella lustrosa ciudad colonial y provocaron la destrucción de sus infraestructuras y edificaciones. Además, el resquebrajamiento de la unidad filosófica que constituyó el pensamiento de la antigüedad (la Revelación), alentó el surgimiento de la modernidad y, con ella, los conceptos de Estado-nación que, en América, permitieron la conformación de las nuevas naciones, como México, que reclamaron sus componentes básicos de territorio, gobierno, leyes, ciudadanos y la persistente búsqueda de identidad nacional, reflejado en la construcción de la ciudad moderna.

III.1 Los principios conceptuales, las ordenanzas y la percepción espacial que constituyeron la ciudad de Puebla de los Ángeles

Quien haya tomado la decisión final sobre el lugar para fundar la ciudad colonial Puebla de los Ángeles, debió haber ponderado sin muchas dificultades las variables que el extenso territorio mexicano ofrecía en ese particular sitio para la oportunidad que se presentaba: la situación geográfica, estratégica con respecto a la ubicación entre el puerto de la Villa Rica de la Vera Cruz, Veracruz y la capital de la Nueva España, la Ciudad de México; el potencial ecológico que el sitio ofrecía: rica y variada vegetación, agua en abundancia, suelos inmejorables para la agricultura así como para la explotación minera, clima templado durante todo el año y ante todo, una población dominada.

Respondía impecablemente a las “Ordenanzas de descubrimiento y población. El orden que se a de tener en descubrir y poblar”¹⁶ por Felipe II, fechada el 13 de julio de 1573, en Segovia, que a propósito de la selección del lugar señalaba:

*Nuevas poblaciones
Elección de comarcas*

¹⁶ Altamira y Crevea, Rafael. *Ensayo sobre Felipe II Hombre de Estado. Su psicología general y su individualidad humana*. Jus, México, 1950, pp. 213-282.

34. Para hauer de poblar asi lo questa descubierto pacifico y debaxo nuestra obediencia. como En lo que por tiempo descubriere y pacificare se guarde el orden siguiente –elijasse la provincia comarca. y tierra que se a de poblar tenenido en consideración que sean saludables lo cual se conocera la copia que huuiere de ombres y mocos de buena complision dispusion. y Color sin enfermedades. y en la copia de animales sanos y de competente tamaño y de sanos frutos y mantenimientos que o gegnino (sic) el ayere puro y suave sin ympedimento ni alteraciones y de buen temple sin exceso de Calor o frio y hauiendo de declinar el mejor que sea frio. [...]

Fundación de los pueblos. Reglas.

38. Elegida la region provincia comarca y tierra por los descubridores espertos elijanse los sitios para fundarse pueblos cauceras y sujetos sin perjuicio de los indios por no los tener ocupados o porquellos lo consientan de su Voluntad.

39. los sytios y plantas de los pueblos e elijan. en parte adonde tengan el agua cerca. y que se pueda derribar para mejor se aprovechar della en el pueblo —y heredades cerca del y que tenga cerca los materiales que son menester— para los edificios. y las tierras que han de labrar y cultivar y las que se an de pastar para que se scusse el mucho trabajo y costa que en cualquiera destas cossas se habra de poner estando lexos.¹⁷

7. Esquema que muestra las Provincias y Administraciones del Virreinato de la Nueva España, entre ellas la de Puebla



Fuente: Archivo Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos de América. www.loc.gov Diciembre de 2003.

¹⁷ *Ibid.*

Colocar una fundación española entre centros culturales de la relevancia de Cholula y Tlaxcala, sin la consciente intención de mezclarse con ellos, sino de controlar un territorio inmenso y vasto en recursos, les permitiría desarrollar una cultura que dominaría por casi trescientos años ese espacio.

Sitios mejores para fundar poblaciones

40. *No se elijan en lugares muy altos porque son molestados de los Vientos y es dificultado el seuricio y acarreto ni en lugares muy baxos. porque suelen ser enfermos elijan en lugares medianamente lebantados que gozen de los ayres libres y specilamente de los del norte y del mediodia y si ouieren de tener sierras o cuestras sean por la parte del poniente y de lebante y si por alguna caussa se ouiren de edificar en lugares altos sea en parte adonde no esten subjectos a nieblas haziendo / oserbacion de los lugares y accidentes y hauiendose de edificar en la ribera de cualquier Rio sea de la parte del oriente de manera que en saliendo el sol de primero en el pueblo que en el agua.*¹⁸

Por otro lado, el imperio español en pleno proceso de expansión y consolidación, venía experimentando un urbanismo cuya inspiración venía ya de las fuentes renacentistas. La propuesta como trazo de ciudad basado en una retícula tenía sus antecedentes en los campamentos militares romanos y las bastidas francesas, que retomados por los renacentistas facilitaban el funcionamiento en el espacio de sus habitantes. Se señala la especialización de algunas funciones y la localización de edificaciones como el mercado, el ayuntamiento y el templo. El espacio abierto de la plaza, lugar privilegiado en la cultura indígena mesoamericana, se adoptó con facilidad en la propuesta de la plaza colonial.

Urbanización

113. *La grandeza de la placa sea proporcinada a la cantidad de los vecinos teniendo consideración que en las poblaciones de Indios como nueuas se va con Intento de que han de yr en aumeneto y asi se hara la elección de la placa teniendo rrespecto a que la población puede crecer no sea menor qu...os pies de ancho y trecientos de largo ni mayor de ochocientos pies de largo y quinientos y treynta pies / De ancho de mediana y de buena proporcion es de seiscientos pies de largo y cuatrocientos de ancho.*

114. *De la placa salgan quatro calles principales Vna por medio de cada costado de la placa y dos calles por cada esquina de la placa las quarto esquinas de la placa miren a los quatro Vientos. principales porque desta manra saliendo las calles de la placa no estaran expuestas a los quatro Vientos principales que seria de mucho yncouiniente.*¹⁹

¹⁸ Altamira y Crevea, Rafael. *Ensayo sobre Felipe II Hombre de Estado. Su psicología general y su individualidad humana*. Jus, México, 1950, pp. 213 a 282.

¹⁹ Altamira y Crevea, Rafael. *Loc. cit.*

Particularmente, la ciudad de Puebla tiene como horizonte de desarrollo una vinculación estrecha y específica con su territorio. La intención era fundar una ciudad para los inmigrantes españoles llegados a las nuevas tierras, la mayoría de ellos sin recursos y que pudieran sostenerse sin esperar encomiendas de indios. La nueva ciudad tendría que definir su modelo en función de la explotación del territorio ocupado de modo que se generara riqueza a partir del mismo. Así, se determina que el comercio y producción agropecuaria definirían su desarrollo inmediato.

Interesa destacar las características específicas de sus límites, que no corresponderían a la ciudad colonial americana fortificada, como el caso de Campeche o Acapulco, puesto que ésta se encuentra en una zona dominada militarmente y sin riesgos de ataques de otras potencias o la piratería; tampoco a la de la ciudad con vocación minera, condición de Taxco y Zacatecas, las minas de la región son de piedra, cantera y mármol, no de metales preciosos, y están a más de 15 km de la ciudad.

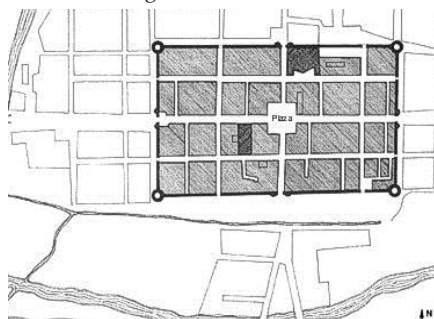
Por otra parte, su antecedente hispano más remoto no queda sólo en el campamento de Santa Fe, fundado para la conquista de Granada por los Reyes Católicos, sino que parece tomar rasgos de las ciudades aragonesas, también reticulares y con fronteras abiertas al espacio ocupado en la etapa de su fundación y que responden a un perfil relacional territorial de carácter primero agrícola y después comercial. Esta clara definición de modelo de ciudad garantizaría la prosperidad de la población que ahí se asentaría, especialmente la dedicada a los inmigrantes españoles carentes de recursos, sin un alto costo a la corona y con una perspectiva de retorno en riqueza extraída y trabajada muy prometedora.

En un interesante estudio, Vicente Bielza de Ory propone la siguiente tesis, después de haber analizado comparativamente el origen de la ciudad de Tlaxcala, México y algunas ciudades aragonesas, específicamente Jaca:

Los antecedentes de la traza en damero de la ciudad hispanoamericana se han buscado normalmente mediante argumentos meramente históricos, contraponiendo influencias del plano medieval español de tipo ortogonal o de la bastida francesa a las del trazado indígena prehispánico (Tenochtitlan) o a la transformación del modelo urbanístico del Renacimiento. En otras ocasiones se han hecho comparaciones morfológicas superponiendo los planos y trazas de origen arqueológico de las tres procedencias históricas –medieval europea, prehispánica y renacentista– a las cuadrículas hispanoamericanas, valorando la diferencia de diseños y tamaños e insistiendo en los espacios públicos (plaza central), la igualdad de “cuadras” y calles, la habitual inexistencia de murellas y las mayores dimensiones que caracterizan a las ciudades hispanoame-

ricanas.²⁰ También se ha contemplado por algunos geógrafos a partir de los planteamientos de Jean Gottman en *L'Amérique* la relación de la ordenación de la ciudad y del territorio con arreglo al plan cuadricular y la función de las ciudades coloniales de Hispanoamérica.²¹ Hay algunas valiosas consideraciones hechas en los últimos tiempos sobre la influencia del pensamiento utópico en la construcción urbana regular, como en el caso de México. Pero se echa de menos una reflexión conjunta que utilizando datos históricos, relaciones geográficas de la trama ciudad-territorio con las funciones urbanas e influencia de la ideología nos permita abordar el proceso de innovación-difusión que sigue la ciudad ortogonal, nacida en el medioevo europeo y más concretamente en Aragón, como modelo adaptado a las nuevas circunstancias de la colonización española, en ámbitos en que ya había culturas urbanas prehispánicas. Un proceso que, fundamentalmente por dichas culturas y por la utopía católica, se va a diferenciar claramente del habido en el diseño del territorio y la ciudad norteamericanos, como ya apuntara Gottman en su clarividente y citada obra.²²

8. Trazo del espacio central de la ciudad de Villarreal (Castellón), fundada con arreglo al fuero aragonés (1272-1274)



Fuente: Bielza de Ory, V. De la ciudad ortogonal aragonesa a la ciudad cuadricular hispanoamericana como proceso de innovación-difusión, condicionado por la utopía. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, vol. VI, núm. 106, 15 de enero de 2002. www.ub.es/geocrit/sn/sn-106.htm. Octubre de 2003.

²⁰ Con respecto a los antecedentes de la traza en damero de la ciudad hispanoamericana mediante argumentos históricos, ver las obras de: Goitia, Chueca y Torres Balbás. *Planos de las ciudades iberoamericanas y filipinas*. s/d, 1951. Terán, F. *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*. СЕНОРУ, Ministerio de Fomento, Madrid, 1989 (reed. en 1997). Respecto de las comparaciones morfológicas ver la aportación de García Fernández, J.L.: "Trazas urbanas hispanoamericanas y sus antecedentes" en la *op. cit.* de F. Terán: *La ciudad hispanoamericana...*

²¹ Véanse Gottman, J. *L'Amérique*. Hachette, Paris, 1965; y García Zarza, E. *La ciudad en cuadrícula o hispanoamericana*. Universidad de Salamanca, Salamanca, 1996.

²² Quesada, S. *La idea de ciudad en la cultura hispana en la Edad Moderna*. Col. Geocrítica, Textos de apoyo, núm. 11, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1992; Monnet, J. *La ville et son double. La parabole du Mexico*. Natham, Paris, 1993.

La frontera entre la ciudad y el ámbito rural es abierta, al definir en el pasado remoto el concepto de “agrociedad” que, en particular Bielza de Ory, lo relaciona con la bastida francesa como antecedente en los rasgos característicos de ciudad aragonesa medieval y, por tanto, colonial americana:

El primitivo modelo de bastida, expuesto por el geógrafo francés G. Bernad²³ responde a los mismos tiempos, función y estructura; luego, al producirse las amenazas bélicas de la guerra de los Cien años se levantaría la muralla (Fig.6), lo mismo que había sucedido anteriormente en las ciudades aragonesas, nacidas a finales del XI en el Camino de Santiago o en las ortogonales y forales que dentro de Aragón tomaron, por entonces, el modelo de Jaca: al separarse en la segunda mitad del XII de Navarra y entrar en conflicto ambos reinos, se amurallaron. Pero tanto el modelo regular aragonés como el aquitano responden funcionalmente a agrociedades con una función comercial emergente, más relevante en las de la ruta jacobea, donde, como demostramos en Estella²⁴ inmediatamente se sumaron la actividad mercantil axil con la comarcana. La función comercial de alcance comarcal, enriquecida por el tráfico lanero acabará asentándose en el periodo gótico al sur de Aragón conformando la plaza mayor y mercantil, que desplazaría la iglesia como elemento centralizador del plano. La función defensiva, tanto en la ciudad aragonesa como en la bastida, es posterior a la función de servicios, inicialmente asignada a las fundaciones llevadas a cabo para repoblar y ordenar el territorio.”²⁵

Así, el desarrollo de la ciudad, si bien prevenía su crecimiento espacial conforme aumentara la población, también establecía con claridad un modelo que respondía a las relaciones que sostendría con el espacio territorial en que se ubicaba y explotaría.

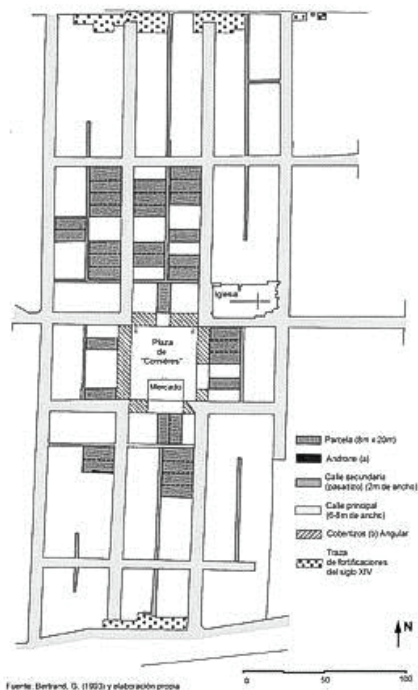
²³ Bernard, G. *L'aventure des bastides*. Privat, Toulouse, 1993.

²⁴ Morris, A. E. J. *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*. George Godwin Limited, London, 1979, p. 171, donde, al aceptar Santa Fe como modelo, entra en contradicción con lo expresado en la misma obra en las páginas 347-348, en las que no cree en modelos de difusión, para justificar la traza regular de las fundaciones hispanoamericanas, sino en cómo empezar lo antes posible, repartiendo equitativamente el suelo con medios topográficos elementales. También Sánchez Carmona y otros historiadores, sin embargo partidarios de procesos de difusión de modelos, sostienen que el último eslabón peninsular de la transmisión a Hispanoamérica es el Campamento de Santa Fe.

²⁵ Bielza de Ory, V. “De la ciudad ortogonal aragonesa...”, *op. cit.*

117. Las calles se Prosigan desde la placa mayor de manera que aunque la población venga en mucho regimiento. no venga a dar en algun inconuiniente que sea caussa de asser lo que se ouiere reedificado e perjudique su defenssa y comodidad.²⁶

9. Bastida creada en 1284: Monpazier (Dordoña)



Fuente: Bielza de Ory, V. "De la ciudad ortogonal aragonesa a la ciudad cuadrícula hispano-americana como proceso de innovación-difusión, condicionado por la utopía". *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, vol. VI, núm. 106, 15 de enero de 2002. www.ub.es/geocrit/sn/sn-106.htm. Octubre de 2003.

El papel de la casa habitación, que conforma el conjunto edificatorio anónimo, tiene un peso específico importante en cuanto a su función urbana por su capacidad de dar habitación a los inmigrantes españoles e indígenas, a su expresión, en tanto que define el carácter que distingue y segrega barrios y sectores y, finalmente su tecnología constructiva, que para entonces cuenta ya con importante base romana, influencia árabe y tradición castellana aunada a una dominancia en el manejo de los materiales por parte de quien edifica la casa, la población indígena.

²⁶ Altamira y Crevea, Rafael. *Ensayo sobre Felipe II Hombre de Estado. Su psicología general y su individualidad humana*. Jus, México, 1950, pp. 213 a 282.

Condiciones de las casas

133. Dispongan los solares y edificios que en ellos hizieren de manera que en la avitacion dellos se pueda gozar de los ayres de mediodia y del norte por ser los mejores del pongase los edificios de las cassas de toda la poblacion. generalmente de manera que sirban de defensa y fuerca contra los que quisiesen estorbar o ymfectar la poblacion y Cada cossa en particular la labren de manera que en ella puedan thener sus caballos y vestias de seruicio com patios y corrales y con la mas anchura que fuere posible por salud y limpieca.

134. Procuren en quanto fuere posible que los edificios sean de vna forma por el ornato de la poblacion.²⁷

Para el caso de la calle de borde es importante reconocer su propio origen, especialmente en función del conjunto de la ciudad, dado que no es sino hasta la segunda mitad del siglo XIX donde entra en un proceso de transformación radical, particularmente iniciado con la introducción y desarrollo del proyecto ferrocarrilero que es la puerta al proyecto de modernización de la ciudad.

III.2. Territorio y ciudad colonial previos a la transformación moderna

En la ciudad de Puebla podemos distinguir claramente dos entidades urbanas que se crean y desarrollan al mismo tiempo durante la colonia, que prevalece casi intacta hasta el último cuarto del siglo XIX: el de la traza española y la de los barrios indígenas.

El esquema de damero impuesto al territorio permitía la expansión de la ciudad en esa forma casi sin límite. Se consideraban como tales los ríos y cañadas, o montañas y bosques, que con el avance de la misma ciudad se iban ocupando y transformando.

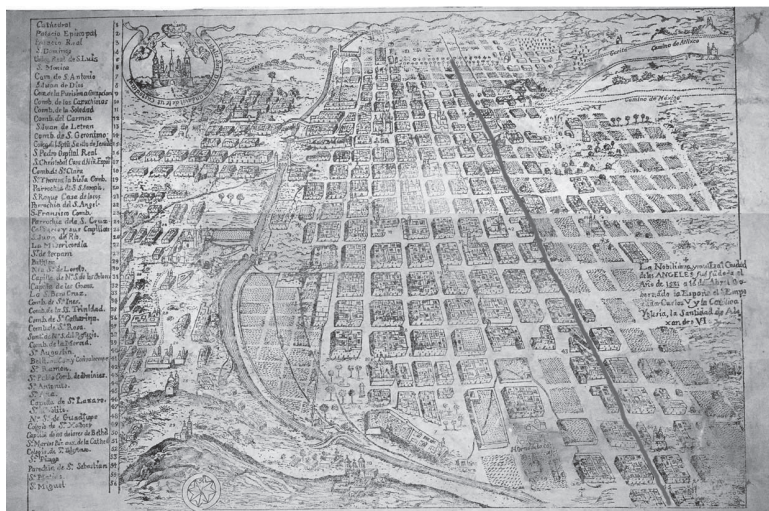
La importancia espacial que tiene en ese momento el borde poniente de la ciudad radica precisamente en dos cosas: primero, su capacidad de ofrecer espacio urbano y territorio para que la ciudad tenga posibilidades de expansión y su consecuente transformación; segundo, como uno de los espacios de tránsito para la entrada a una de las más importantes regiones comerciales mexicanas, que en el tiempo, se eligió como el sector que posibilitaría la introducción de los elementos del proyecto modernizador. Veamos:

Una ciudad central conformada por grandes manzanas (100 varas, en dirección norte sur por 200 varas, en dirección norte poniente) divididas por calles de dimen-

²⁷ Altamira y Crevea, Rafael, *op cit.*, pp. 213-282.

siones muy similares en donde, entre ellas, se localizan algunas plazas que reconocen a la de Armas o Mayor como el origen y referente urbano más importante.

10. Plano de la ciudad de Puebla 1750, destacando la Plaza Mayor y la calle 11



Fuente: elaboración propia con base en *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Imagen digitalizada por ACS. Valladolid, 2003.

Destacan también algunos atrios, más o menos significativos, considerándolos como espacios abiertos, entre los templos, monasterios y conventos; construcciones palaciegas elaboradas en los estilos más elegantes de la época y que permanentemente eran transformadas, introduciendo tecnologías e infraestructuras que mejoraban la calidad de vida de sus habitantes. La expresión de éstas como referente edificatorio de la ciudad resulta evidente al analizar las transformaciones en sus solares, densidades constructivas y estilísticas.

Aquí se localizaban los equipamientos de la ciudad, no sólo los religiosos, edificios característicos de la ciudad colonial de Puebla, sino también los propios para el comercio, escuelas, hospitales y oficinas de gobierno que atendían a una de las regiones más importantes del país por su comunicación comercial hacia Europa. Se reconoce el papel sobresaliente de las individualidades edificadas en su momento como: la Catedral, el monasterio de los dominicos o el convento de Santa Rosa, desamortizados con las leyes de Reforma promovidas por el presidente Juárez, además de las características espaciales del conjunto edificado de casas y palacios que era realmente de excepción.

Las funciones de habitación, el comercio, la administración pública, espacios de servicio y de recreo sucedían en ese conjunto complejo de ciudad. La incipiente

industria había sido enriquecida por la presencia de algunos europeos, principalmente franceses, que lograron asentarse y permanecer prósperamente, estableciendo una industria de la confección y del vestido que competía con la existente en la Ciudad de México. Ubicados en las plantas bajas de las grandes casas del centro de la ciudad, fabricaban y comercializaban camisería y sombrerería que fueron adquiriendo prestigio nacional.

La importancia industrial de Puebla es considerable. Desde su fundación se establecieron en ella innumerables talleres textiles que fueron la base de pujantes fábricas de hilados y tejidos de algodón que actualmente producen mantas, telas de punto, calcetería, sarapes, rebozos y sombreros. También se elabora papel y otros productos. Naturalmente se encuentra, asimismo, la presencia de Francia en las personas de pasteleros, reposteros, restauranteros, camiseros, sombrereros y comerciantes de novedades, casi todos ellos compatriotas originarios del valle de Barceloneta. Están instalados en las tiendas más lujosas de las principales calles de la ciudad.²⁸

Por otra parte, específicamente en el lado poniente de la ciudad, se localizaban haciendas trigueras y ranchos, fuentes naturales de agua que alimentaban la ciudad no sólo con bienes naturales y agropecuarios, sino también con un enorme valor paisajístico enmarcado al poniente por los volcanes Iztaccíhuatl, Popocatepetl y hacia el norte la Malinche. En el Plano de Careaga de 1863, observando cuidadosamente el borde poniente, encontraremos:

Al norte, el espacio ocupado por el Molino de San Antonio y la Laguna y Casa de Campo de Flon; el primero dedicado al procesamiento del trigo y el segundo como espacio recreativo privado, ambos eran punto de referencia para la entrada a la ciudad. También colindando con éstos el terreno denominado “Las Cuartillas”, propiedad del Ayuntamiento. Muy próximo a ellos se encontraba la Garita de Tlaxcala.

En el norponiente, el Rancho de Calva, en cuyo extremo norte se ubicaba la Garita denominada “del Pulque”. En el poniente, ocupando el sector norte de las laderas del cerro de San Juan, el Rancho de San Juan de la Noria. Éste, delimitado por el Camino a Cholula así como la salida a la Ciudad de México, ambos caminos con sus correspondientes garitas.

Esta descripción de la función espacial confirma que la relación de la ciudad con su territorio seguía establecida, por un lado, con su capacidad de producción agrícola por la importante cantidad que ahí se producía de granos de trigo, huer-

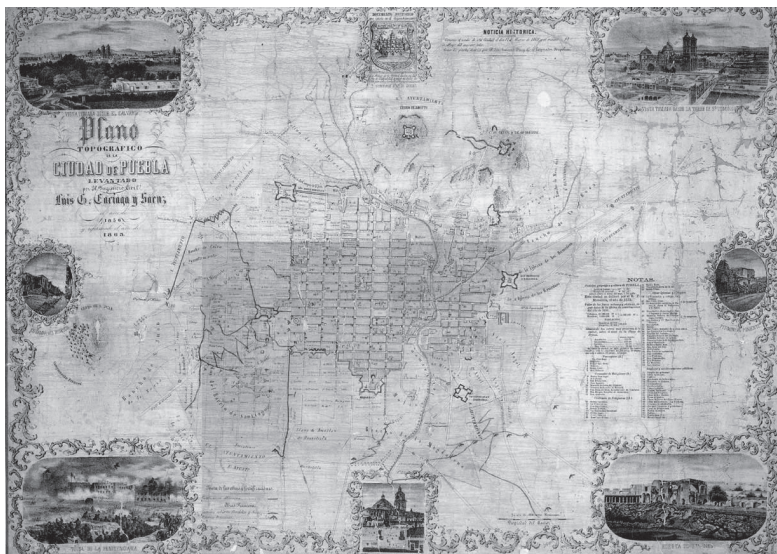
²⁸ Chabrand, Émile. *De Barceloneta a la República Mexicana*. Banco de México, México, 1987.

tas y hortalizas fundamentalmente, dados los beneficios de las buenas tierras y la abundancia de agua.

[...] Está construida sobre el costado sur de un cerro cubierto de bosques hasta la cima. La llanura que la rodea está sembrada de trigo, cebada y maíz; en las huertas hay todas las frutas de Europa y los alrededores son altamente productivos. A esta llanura la limita una cadena de montañas que presentan alternadamente campos cultivados y florestas lujuriosas, cerrando el panorama los volcanes de Puebla, coronados con nieves perpetuas [...].²⁹

Por otro, conservaba su privilegio de ciudad comercial intermedia entre el puerto de Veracruz, puerta nacional al mercado europeo y la Ciudad de México, el centro económico y político del país.

11. *Plano de la ciudad de Puebla (1863) firmado por el ingeniero Luis Cariaga y Sáenz en el año de 1856 y reformado en el año de 1863*



Fuente: elaboración propia con base en *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Imagen digitalizada por Alejandra Céspedes S. Valladolid, 2003.

Además de las empresas de confección ubicadas en la planta baja de los edificios de la ciudad, Puebla había iniciado su proceso de industrialización con la fundación en 1835 de una de las fábricas de hilados y textiles más importantes en

²⁹ Poinsett, Joel R. *Notas sobre México (1822)*. Jus, México, 1950.

América, “La Constanza Mexicana”, a la que le seguirían otras a partir de la última década de ese siglo. Acompañaban a esta industria las ya tradicionales en la producción de losas, cerámicas, seda y vidrio que se utilizaban de manera relevante en el centro y norte del país para el revestimiento y acabados de las edificaciones. Eran famosos también los trabajos en hierro forjado para su colocación en balcones, barandales de escaleras, enrejados y decoración en general, así como la producción de tabique recocado, que persiste en la región.

Para ir a la fina ciudad de Puebla, se desvía uno en el entronque de Apizaco, sobre la carretera a Vera Cruz. Es la capital del estado del mismo nombre y tiene una población de cerca de setenta y siete mil habitantes. Muchas fábricas prósperas se ven al acercarse a lo largo del fértil valle [...].
[...] Estos mosaicos se hacen en Puebla en donde hay más de diez fábricas (*sic*), las mejores del país. Visité una de ella, y encontré que la manufactura es barata y adquirir algunas muestras. La mano de obra es burda y precipitada pero el efecto es artístico y adaptado para su propósito [...].³⁰

Hacia el sur, el terreno de “Noriatenco”, también propiedad del Ayuntamiento, el llano de Amatlán de Huexotitla así como el Rancho de la Magdalena, delineados en uno de sus bordes por el camino del “baño hondo”,³¹ más al sur también denominado Oaxaquilla y que precisamente conducía hacia la región y ciudad de Oaxaca.

Aparecen otras superficies de menor extensión, algunas de ellas propiedad privada y unas más del Ayuntamiento. Es importante subrayar lo que a la mayoría se les asignaba como superficie, una dimensión de 20,000 varas cuadradas, exactamente el área de las manzanas urbanas. Esta medida anticipaba la forma urbana de las primeras extensiones que tendría la ciudad años más adelante.

Como medida una huerta equivale a una manzana o 20,000 varas cuadradas. El arquitecto Antonio de Santa María escribe en 1812 que “la causa de regular por huertas (en los barrios de la ciudad), y no por caballerías, es porque desde su origen las mercedes han sido en esos términos”.³²

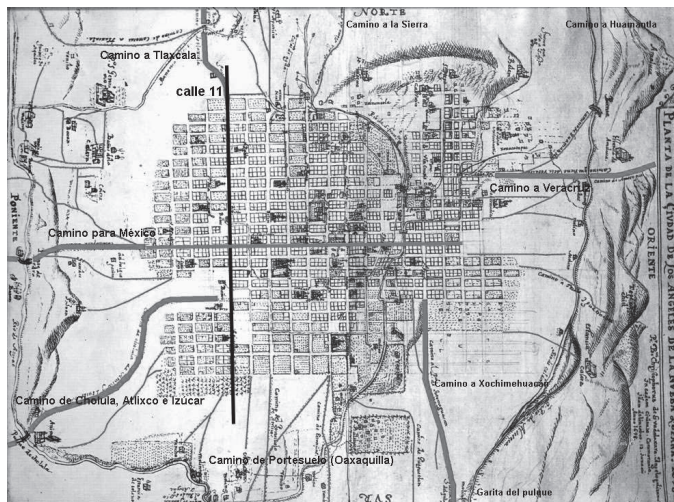
³⁰ Bishop, William Henry. “Old Mexico and Her Lost Provinces, a Journey in Mexico, Souther California and Arizona by way of Cuba”. En: Ignacio Ibarra Mazari. *Crónicas de Puebla de los Ángeles, según testimonios de algunos viajeros que la visitaron entre los años 1540-1960*. Gobierno del Estado de Puebla, México, 1990.

³¹ Hoy calle 11 Norte.

³² Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla*. Secretaría de Cultura/Gobierno del Estado de Puebla, H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, México, 1999. p. 195.

Este lado de la ciudad era también el punto de encuentro de los caminos que conducían a todas las ciudades cercanas en la región: México, Oaxaca, Tlaxcala, Atlixco e Izúcar, por mencionar las más relevantes.

12. Esquema de los caminos de acceso a la ciudad de Puebla



Fuente: elaboración propia con base en la Planta de la Ciudad de los Ángeles de la Nueva España, 1698. Cristóbal de Guadalajara. *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Imagen original trabajada por el doctor Luis Santos y digitalizada por ACS. Valladolid, 2003.

También se encontraba la “otra” ciudad, la de los artesanos, herreros, orfebres, albañiles y servidumbre, constituidos en su mayoría por indígenas que, excluidos de los privilegios de la ciudad colonial, conformaron los denominados barrios indígenas. Considerados explícitamente dentro de las ordenanzas de la ciudad de Felipe II, a golpes de epidemias y escasez de recursos, se iba construyendo el espacio alternativo para ese grupo social mayoritario. Ya desde sus orígenes, el cabildo proveería específicamente espacio para ellos:

Consta en la foja 68 del libro número 6 que, a los 14 días de febrero de 1550, sobre los indios, se dio esta providencia. “este día, los dichos señores, por lo que conviene a la república de esta ciudad y por que los naturales a quien esta Ciudad diere y repartiere algún sitio de solar para hacer sus casas estén apartado y divididos de la traza de los españoles, acordaron y mandaron que los sitios de solares que proveyere de aquí en adelante a los naturales, como van de esta ciudad hacia la parte de Cholula se provean y den desde el sitio del matadero de esta ciudad, que al presente está hacia la dicha parte en adelante,

hacia el dicho pueblo de Cholula, e que dicho matadero hacia esta ciudad no se les pueda dar ninguna parte del solar, so pena que la tal data sea en sí ninguna y no valgan ni puedan gozar de ella dichos naturales.³³

Caracterizadas por la elaboración de cintas urbanas de baja escala y con elementos constructivos muy simples, estas zonas de la ciudad conformaron el borde de la urbe, a manera de anillo o herradura,³⁴ articulaban la ciudad con los tesoros agrícolas de la región: ranchos ganaderos, haciendas trigueras y abundantes huertos; asimismo como con el patrimonio natural del territorio: ríos, San Francisco, Atoyac y Alseseca; las barrancas de la Malinche, los bosques como el de Manzanilla y cerros de San Juan, Loreto y Guadalupe. Destacan siempre en los análisis históricos de los sectores los barrios de Analco y El Alto, ambos separados por los afluentes del río Atoyac: Almoloya (San Francisco), Xonaca y Alseseca.

13. Esquema de la ciudad colonial heredada sobre Plano de la ciudad de Puebla (1863)



Fuente: elaboración propia con base en Plano topográfico de la ciudad de Puebla (1863). Ingeniero Luis Cariaga y Sáenz. *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Imagen digitalizada por ACS. Valladolid, 2003.

³³ López de Villaseñor, Pedro. *Cartilla vieja de la nobilísima ciudad de Puebla* (1781). Edición e índices de José I. Mantecón, Introducción de Efraín Castro, Jr., Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM, Imprenta Universitaria, México, 1961, p. 87.

³⁴ Pérez, Salvador, Polése, Mario. *Modelos de análisis y de planificación urbana. Estudios sobre la evolución y tendencias de la ciudad de Puebla*. Capítulo 8, Yañes, Gonzalo. *La cultura de los barrios históricos de Puebla*, Plaza y Valdés Editores, BUAP México, 1996.

Particularmente para nuestro análisis de la calle del “baño hondo” (calle 11), es importante el argumento que propone Gonzalo Yañes, sobre la evolución de los barrios indígenas localizados en el lado poniente de la ciudad:

Posiblemente la presencia franciscana en El Alto sería el elemento aglutinante del gran número de indígenas allí ubicados como potencial mano de obra en diversos molinos, herrerías, locerías, batanes y curtidurías... Se conocen otros barrios indígenas por los costados noroeste y oeste de la traza española, como los de San Antonio, San Pablo, San Sebastián y Santiago, pero ninguno de ellos tuvo el aliento para desarrollarse y permanecer con su autenticidad cultural como los de El Alto y Analco hoy en día.³⁵

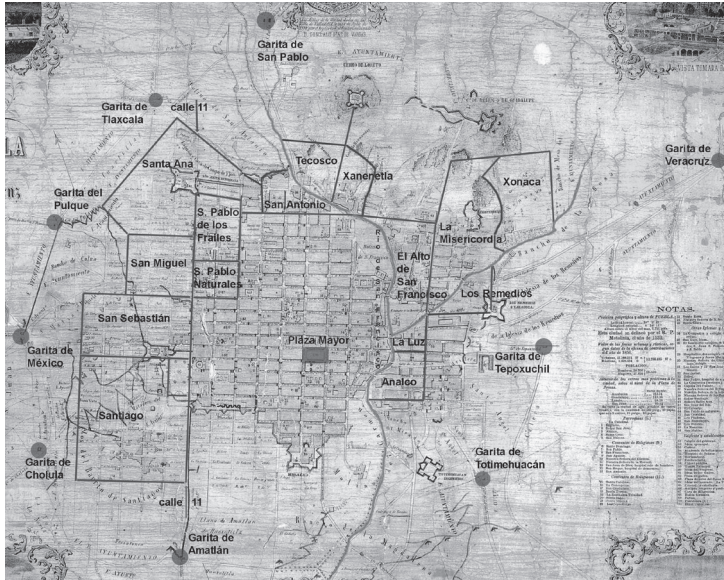
III.3. La calle del “baño hondo” y los barrios indígenas del poniente: borde de acceso a la ciudad y conjunto espacial segregado

Interesa señalar no sólo la ubicación, delimitación y algunos rasgos del origen de los barrios indígenas de la ciudad, sino también, su función y relaciones con las infraestructuras y el equipamiento que la hacen parte de ella misma, especialmente, en el lado poniente de la ciudad y en el momento histórico en que se iniciarían programas de transformación sin precedente.

De ellos no se tienen datos estadísticos precisos sólo los que se derivan del análisis de los planos históricos, la tradición y de lo que pudiera encontrarse en los registros parroquiales. Esto es debido a su origen pobre, o lo que ahora reconocemos como desarrollo o asentamiento humano irregular. Sin embargo son la franja espacial que, de una manera consciente o inconscientemente, genera suelo urbano, precario en su origen y previo a los proyectos de recualificación que, con el tiempo, llevan a transformaciones en cuanto a su función urbana, calidad espacial y constructiva aunado al cambio de propiedad del suelo e inmuebles con algún valor espacial significativo.

³⁵ Yanes Díaz, Gonzalo. *El desarrollo urbano de Puebla y Tlaxcala durante el Virreinato*. Tesis doctoral. División de estudios de posgrado, Facultad de Arquitectura, UNAM, 1993, p. 158.

14. Plano de la ciudad de Puebla (1863) delimitando los barrios indígenas periféricos sobre el plano de Careaga



Fuente: elaboración propia con base en *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Imagen digitalizada por ACS. Valladolid, 2003.

A pesar de que, como reconoce Yanes, los barrios indígenas del poniente no logran consolidarse, analizaremos el estado previo en que se encontraban ante las intervenciones que se sucederían a partir del proyecto de reconstrucción, saneamiento y ornamentación de la ciudad que los transformaron. Veremos, en el capítulo correspondiente, cuáles fueron las razones de ello y, además, cómo mediante esta transformación se fue convirtiendo en el espacio sobresaliente para las actuaciones propias de la modernización de la ciudad. Si sus orígenes fundacionales fueron sociales, conformados por grupos de indígenas de diferentes regiones traídos expresamente para la construcción de la ciudad española, más tarde, con el proceso de cualificación de suelo, se convertiría en uno de los lugares más prestigiados para la habitación con la fundación de una colonia también importante, hacia el final del siglo XIX.

La frontera artificial del poniente, conformada por la calle 11, sería sujeta de transformaciones que al paso del tiempo e impulsadas por la edificación de las infraestructuras, mostrarían el cambio de paradigma en el desarrollo de la ciudad. De aquella ciudad compacta, funcionalmente compleja y con identidad colonial característica, pasaría a ser una ciudad extendida por la intervención en puntos precisos de su periferia; desagregada, por la generación de especializaciones funcionales y yuxtapuesta desde la perspectiva espacial y semiótica por los signos y símbolos identitarios, propios del proceso propio de su modernización.

El poniente y los alrededores de la calle 11, sería el sitio mas accidentado en la defensa de la ciudad a causa de las guerras internas y de intervención extranjera. La relación de la ciudad con su entorno territorial era con la producción agropecuaria y comercial, lo que le daba un carácter abierto y, con los cambios en el modelo de desarrollo económico, propicio para su extensión. Así, no había sido cualificada para la defensa de éste, ni siquiera para el espacio edificado, por lo que las obras de defensa que se tuvieron que construir causarían un enorme deterioro de las infraestructuras camineras y de edificaciones importantes.

Sucedería otro fenómeno en el lado oriente, como reconoce Yañes, donde el río de San Francisco, los cerros de Loreto, Guadalupe, la sierra del Amalucan, con el cerro Navajas y el Tepoxuchil constituyeron una barrera física fundamental para la consolidación de los barrios y la defensa de, al menos, ese sector de la ciudad.

La permanencia de los frailes franciscanos, con su trabajo educativo dirigido a las familias y comunidades de los artesanos y obreros, contribuyeron a la conformación y consolidación socio-espacial de ese sector. Sobreviviría aun después del primer proceso de modernización de la ciudad.

Otros fenómenos políticos, económicos, sociales y culturales intervendrían particularmente en esta fenomenología urbana. De ellos, algunos vendrían de las decisiones del poder central, representado espacialmente por la Ciudad de México, otros, de las características socio-espaciales propias de la ciudad de Puebla.

15. *Plano indicativo con las obras de defensa de la ciudad en el poniente*



Fuente: elaboración propia con base en *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Imagen digitalizada por ACS. Valladolid, 2003.

III.3.1. *Santiago, lugar para la habitación residencial*

Si recorremos a este grupo de espacios de sur a norte, localizaremos, en el extremo sur, el barrio de Santiago. Su traza en el plano de Cristóbal de Guadalajara en 1698, se encuentra perfectamente separado de la traza española, continuando con el esquema geométrico ortogonal de calles, parcelas y manzanas.

Destaca el señalamiento de los caminos a Cholula, hacia el poniente, así como Atlixco e Izúcar, hacia el sur, localizando un ojo de agua sulfurosa denominado de Santiago o del Matadero, que figuraría como el sitio para el rastro desde donde se desalojarían los desechos fuera de la ciudad y que limitaría, al menos durante toda la Colonia y hasta el siglo XIX, la ocupación de su periferia.

Hacia el sur, estaría en el borde de los ranchos de La Noria, la propiedad del Ayuntamiento denominada Noriatenco y el llano de Amatlán de Huexotitla. Todas estas superficies eran de carácter eminentemente rural, principalmente por la producción de cereales y frutas.

Como barrio de borde de la ciudad, soportaría aquellas infraestructuras efímeras para la defensa de la ciudad durante las guerras de Independencia, Reforma e intervención extranjera. Se trataba de los fosos y parapetos provisionales que afectaban el trazo de sus calles y, por tanto, el acceso a la ciudad, así como a las acequias de agua que nutrían las huertas perimetrales.

[...] la necesidad imprescindible en que se halla de tomar cuantas medidas conduzcan a su mayor defensa en caso de verse atacada por las tropas enemigas; que las de su Majestad que la guarnecen, son pocas, y los puntos a que se han de atender muchos, porque la ciudad es muy extensa y sus entradas infinitas, y ninguno su resguardo o muralla, y que con presencia de estas circunstancias críticas había dispuesto, sanjear, fosear, y aun cerrar algunas entradas para que se pudiese defender en un apuro con el número corto que tiene de soldados; y que esta obra grande y no menos interesante que urgente debía a la mayor prontitud comenzarse [...].³⁶

El proceso de modernización de la ciudad, específicamente en la última década del siglo XIX, aportaría las superficies para la conformación de la colonia Pensador Mexicano, así como la prestigiosa avenida de La Paz, en combinación con San Sebastián. Con ellas vendría otro conjunto de equipamientos propios de la sociedad burguesa emergente y que analizaremos en detalle en el capítulo correspondiente.

³⁶ Acta de Cabildo. 28 de noviembre de 1811. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Libros del Cabildo. Tomo 80. 1811. foja 491.

III.3.2. *San Sebastián y San Matías, ubicación de las infraestructuras modernas*

Al norte el barrio lo delimita un baldío sin traza definida en cuyo sitio aparece el templo de San Sebastián, que le permitiría, al paso del tiempo, extenderse en esa dirección hasta su colindancia con “la calle que va de Analco a Centepéc”³⁷ —cerro de San Juan, asentamiento de la actual colonia La Paz— que en 1903 ya aparece como calle Ancha, calzada del cerro de San Juan, calzada Porfirio Díaz, avenida de La Paz y hoy avenida Juárez. La importancia de esto es que ahí se desarrolla el primer proyecto de ensanche de la ciudad con características que responden a las exigencias del modelo de modernización espacial europeo en la ciudad.

“El barrio lo conforma la antigua Calle de la Garita de Cholula, sobre la Calle de la Garita, según los padrones de 1805 y 1932, actual 19 Poniente. Lugar donde se construyó el Cementerio Católico de la Piedad”³⁸ en 1891, ante la saturación de los atrios de conventos e iglesias y que coincide con la ampliación de los equipamientos promovidos por las políticas públicas del porfiriato. El sur estaría delimitado por las calles del Silencio, Pastor y Pajaritas.

Los testimonios que podemos encontrar sobre las características del suelo y su uso previas del barrio a la evolución de la ciudad moderna resultan importantes y vienen de las descripciones de Leicht:

Cerón Zapata (1714) escribe que el barrio de Santiago, por sus muchas huertas y hermosos paisajes, era la diversión de la ciudad antes de que hubiese alameda [...]. Veytia (1780) habla de los plantíos de magueyes, fuente de la riqueza del barrio [...].³⁹

Los magueyes de Santiago forman el lindero del rancho de Toledo en 1851 y todavía en el plano del rancho de la Cruz (1886) hay una calle titulada como del Palmar, donde se dibuja la representación de este tipo de vegetación.⁴⁰

Otra característica del barrio de Santiago es que, efectivamente, poseía reconocida calidad paisajística, al menos un abundante arbolamiento y, evidentemente, una infraestructura urbana suficiente de calles y suministro de agua que facilitarían su transformación a través de un proceso de recualificación.

En el caso del barrio de San Sebastián, siguiente hacia el norte, el referente ur-

³⁷ Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla*. Comisión de Promoción Cultural del Gobierno del Estado de Puebla. Puebla, Pue. 1967. pp. 317-339.

³⁸ *Ibid.*, p. 176.

³⁹ *Ibid.*, p. 435.

⁴⁰ “En 1835, dice Peña que antes el barrio de Santiago estaba muy poblado de buenas casas de maestros oficiales y albañiles, pero en el día se halla arruinadísimo.” *Ibid.*

bano más antiguo es el que describe el Libro Primero de los censos (1584-1589) que corresponde a la ermita de San Sebastián y como lindero de la ciudad.⁴¹

Destaca también su conformación junto con lo que sería el barrio de San Matías, definido como tal en 1881 y cuya extensión era de sólo seis manzanas. Ambos delimitados por el Camino Real a México que inicia en lo que hoy es avenida Reforma insertándose en el centro histórico por la calle de Palafox y Mendoza; sin duda alguna, el acceso más importante a la ciudad ya desde finales del siglo xix y que prevalece así hasta la expansión de la ciudad ya avanzado el siglo xx y con la construcción de la autopista México-Veracruz en 1963.

San Sebastián se relacionaba funcionalmente con la ciudad en su contribución con equipamiento: un cementerio desde el siglo xvii; edificios y templos religiosos. A saber, San Sebastián y su plaza que ocuparían dos terceras partes de la manzana; la pequeña ermita de San Diego, cimentada desde 1665; el Santuario de Ntra. Señora de Guadalupe, referente fundamental para el trazo del Paseo Bravo; el edificio del Colegio de Jesuitas y Doctrina de Indios, posteriormente en 1840 lugar de la Penitenciaría Municipal y el Matadero que funcionó como tal hasta el siglo xix.

III.3.3. *San Miguel y la primera estación del ferrocarril*

La importancia del barrio colindante a San Sebastián estuvo en que, a pesar de haber sido el sitio para el depósito de inmundicias de la ciudad durante las primeras décadas de Independencia, sería el sitio que iniciaría con el proceso de cualificación de su suelo para la transformación moderna de Puebla.

Se observa en el plano de Careaga (1883) que había sido el Rancho de San Miguel, o del Mirador, propiedad del capitán Miguel Somosa. Ahí mismo se señala las manzanas que ocuparía la estación del Ferrocarril Mexicano. La calle 11 Norte aparece como límite al norte y, al poniente del barrio, la 17 Norte.

Gonzalo Yanes atribuye a San Miguel un carácter comercial por dos razones históricas: durante la Colonia era el núcleo caminero en el que convergía la salida a Tlaxcala, al norte; hacia San Martín y Cholula, en el poniente, aunque por caminos diferentes; y Matamoros hacia el sur. Posteriormente, con la instalación de las estaciones ferroviarias, la actividad terciaria que se generaría en su entorno fortalecería ese carácter.

⁴¹ “[...] la ermita de San Sebastián como final de la avenida 5 Poniente, el barrio del mismo título como término de la avenida 3 Poniente en el sur hasta la avenida 6 Poniente en el norte.” *Ibid.* p. 56.

III.3.4. *San Pablo el Antiguo o de los Indios Naturales, soporte espacial para la industria*

Cada uno de los barrios indígenas tuvo un origen étnico particular. Es el caso del barrio de San Pablo el Antiguo o de los Indios Naturales, lugar de habitación de emigrados indios tlaxelolcas de la ciudad de Tenochtitlan, para los trabajos que requiriera la ciudad.⁴²

Por disposición de la corona y conforme a una tradición heredada de la ciudad medieval castellana, en cuyos bordes existieron barrios musulmanes y juderías, los barrios indígenas disponían de normas propias para la aplicación de la justicia. Se hacía a partir de los caciques de cada uno de los grupos: tlaxcaltecas en Santa Ana, texcocanos en San Pablo de los Frailes y cholultecas en Santiago, quienes edificaban su casa justamente en cada uno de sus barrios.

El nombre de este barrio viene de una tradición del siglo XVIII, por una pintura sobre lienzo colocada en la fachada de la calle 10 Poniente en la que se mostraba a Jesucristo cayendo bajo el peso de la cruz, y que, finalmente, se ubicó en el retablo principal del templo de San Pablo (San Pablito) o Iglesia del Señor de los Trabajos en 1856, entre la 10 Poniente y la 11 Norte.

El conjunto religioso de San Pablo fue de los primeros afectados por la desamortización de los bienes eclesiásticos, transformando su superficie en espacios para locales que impulsarían la industrialización decimonónica como fue la estación del ferrocarril industrial, posteriormente bodegas del ferrocarril y, finalmente, de la Comisión Federal de Electricidad (CFE).

Originalmente conformaba el mismo barrio con el que presentaremos en los siguientes párrafos, pero por cuestiones de división y gestión parroquial se identifica en dos entidades, ya hacia finales del siglo XIX.

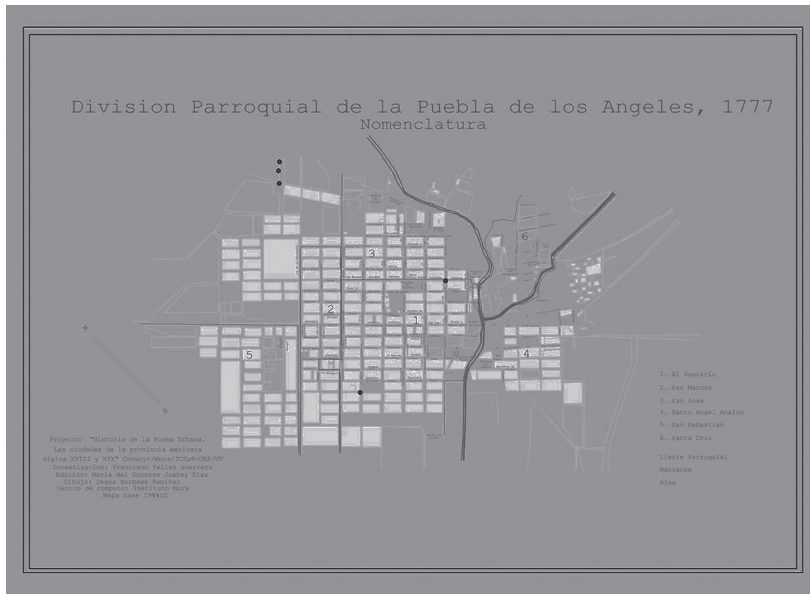
III.3.5. *San Pablo de los Frailes y la tentativa de la ciudad jardín*

Aunque aparentemente con el mismo nombre, la función del barrio de San Pablo de los Frailes, adyacente al de los Naturales, tenía sus particularidades. El texto de López Villaseñor⁴³ señala que es el lugar donde se ubica un Hospital de Indios, solicitado por los caciques en 1590, ligado con una casa de retiro de la orden de los recoletos de Santo Domingo, ubicado en el final de la calle 9 y 11 Norte.

⁴² H. Leicht escribe: “no eran merced perpetua, sino por sólo el tiempo y voluntad de esta Ciudad”, según un acuerdo de 1550”. *Ibid.*, p. 417.

⁴³ López de Villaseñor, Pedro. “*Cartilla vieja de la nobilísima ciudad de Puebla (1781)*”,...*Ibid.*

16. Esquema de los límites parroquiales de 1777 en la ciudad de Puebla



Fuente: elaboración propia con base en *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Digitalización ACS. Valladolid, 2003.

Asimismo, en la referencia de Leicht, que corresponde al plano de la Guía de 1852, reconocemos lo que quedó hoy como el Jardín de la Corregidora y que, en la antigüedad, funcionó como la plaza del tianguis de San Pablo. Así, este espacio dotaba al poniente de dos equipamientos importantes para los habitantes indígenas.

En la consolidación del espacio moderno, durante las primeras décadas del siglo xx, el barrio sería transformado en una colonia habitacional inspirada en la ciudad jardín, una parte importante de la superficie de la colonia Santa María se ubicaría en el barrio de San Pablo de los Frailes.

Este proyecto no sobreviviría mucho tiempo ante las transformaciones en un segundo momento para la industria en la ciudad de Puebla. Los impulsos industrializadores la remodelarían nuevamente para darle un carácter popular y de tendencia a la terciarización.

III.3.6. Santa Ana, movilidad y comercio característicos desde el origen

Fuera de la traza de la ciudad, ubicado en la salida a Tlaxcala, el barrio de Santa Ana remataba el camino de comunicación directa entre los 5 barrios indígenas de Santa Ana, San Pablo (de los Naturales y de los Frailes), San Miguel, San Sebastián

y Santiago, y entre ellos con la ciudad colonial, y que se transforma finalmente en la 11 Norte. Su importancia radica como puerta de entrada a la ciudad, precisamente en el norte y desde Tlaxcala.

La localización del templo del mismo nombre, ubicado sobre la 26 Poniente y 13 Norte, destaca la relevancia del acceso a la ciudad desde este punto. Es posible penetrar al barrio desde el centro histórico por la 5, 9 y 11 Norte o por el cauce del río San Francisco (bulevar 5 de Mayo); asimismo, paralelamente al camino que unió las Garitas de Tlaxcala y la del Pulque a través del Rancho de Calva, hasta la Garita de México. Desde la Colonia ya da signos de ser un sector estratégico para la movilidad de personas y mercancías, de ahí que haya sido uno de los más transformados principalmente en su uso. Originalmente fue habitacional y comercial para convertirse, con el proceso de modernización de la ciudad, en un barrio de carácter industrial.

Estos cambios se inician al desarrollarse el proyecto ferrocarrilero, concretamente la primera línea que conectaba la ciudad de Puebla con Apizaco en la ruta México-Veracruz. El trazo de la ferrovía respetó el templo de Santa Ana, obligando a la creación de un arco para aproximarse a la estación del Ferrocarril Mexicano, ubicado precisamente en la calle 11.

Años más tarde se vería afectado nuevamente en su función y forma. Primero con la construcción de la vialidad Diagonal Defensores de la República, a la que acompañaría la edificación de una nueva estación de ferrocarriles que pretendía centralizar las funciones de las antiguas estaciones distribuidas en el entorno de la calle 11. Más adelante, con el entubamiento del río San Francisco, borde natural de la ciudad que desdibujaría, definitivamente, su configuración socio-espacial.

17. Localización de los templos de San Pablo y Santa Ana, calle 11, sobre el plano de Careaga de 1856



Fuente: elaboración propia con base en *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Digitalización ACS. Valladolid, 2003.

III.3.7. La Plazuela del Parral

Hay un espacio singular, sobre la calle 11, de trascendental importancia para el futuro programa urbano modernizador. Denominado en sus orígenes como la Plazoleta, se inicia como el lugar en el que se ubicaba una horca, testigo de las condenas judiciales de la Inquisición; se convierte durante la guerra de independencia en lugar de fusilamiento de los ejércitos en lucha y es conocida como la Plazuela del Parral.

18. Localización de la Plazuela del Parral, calle 11, sobre el plano de Careaga de 1856



Fuente: elaboración propia con base en *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Digitalización ACS. Valladolid, 2003.

El nuevo gobierno independiente, a través del Congreso General de México, ordena su “adorno” para la conmemoración de los héroes en los sitios donde precisamente habían sido caídos. Entre ellos Miguel Bravo, tío de Nicolás Bravo, por quienes finalmente se acuña el nombre del Paseo (1870).

El artículo 15^o. De aquella ley ordenaba que...“el terreno donde esas víctimas (Hidalgo, Allende, Aldama, Abasolo, Morelos, Matamoros, Leonardo y Miguel Bravo, Galeana, Jiménez, Mina, Moreno y Rosales) fueron sacrificadas, se cerrara con verjas, se adornara con árboles y, en su centro, se levantara una sencilla pirámide que recuerde a la posteridad el nombre de sus primeros libertadores.⁴⁴

El borde de la ciudad contaba con este espacio libre, casi residual, por el uso

⁴⁴ Gómez Haro, Eduardo. *Puebla y sus gobernadores*. Negociación Impresora, Puebla, 1915.

que hasta entonces se le había dado y las características de las edificaciones que lo conformaban: rodeado de casas de indígenas, artesanos y albañiles, al lado poniente la penitenciaría y a lo que se le añadía la desventaja de contar con un ojo de agua sulfurosa, hacían difícil su habitabilidad. Como espacio urbano de borde poseía valor precisamente por carecer de construcciones en su solar, al que acompañaban construcciones sin relevancia.

Los testimonios encontrados indican que sus ampliaciones fueron a partir del derribamiento de edificaciones de las calles de Oaxaquilla: 1832, 1846 y 1852, respectivamente, pertenecientes al barrio de Santiago.

Al ordenar el arreglo y diseño para la conmemoración en los sitios precisos en donde habían ocurrido la tortura, los fusilamientos o la guerra, la autoridad nacional impulsaba un programa de cualificación de suelo, en este caso, en el borde de la ciudad, aunque de manera inconsciente, al ser una disposición general para las ciudades de la República, sin referentes al contexto socio-espacial y, por tanto, sin un plan.

III.4. Conformación socio-espacial de una ciudad segregada

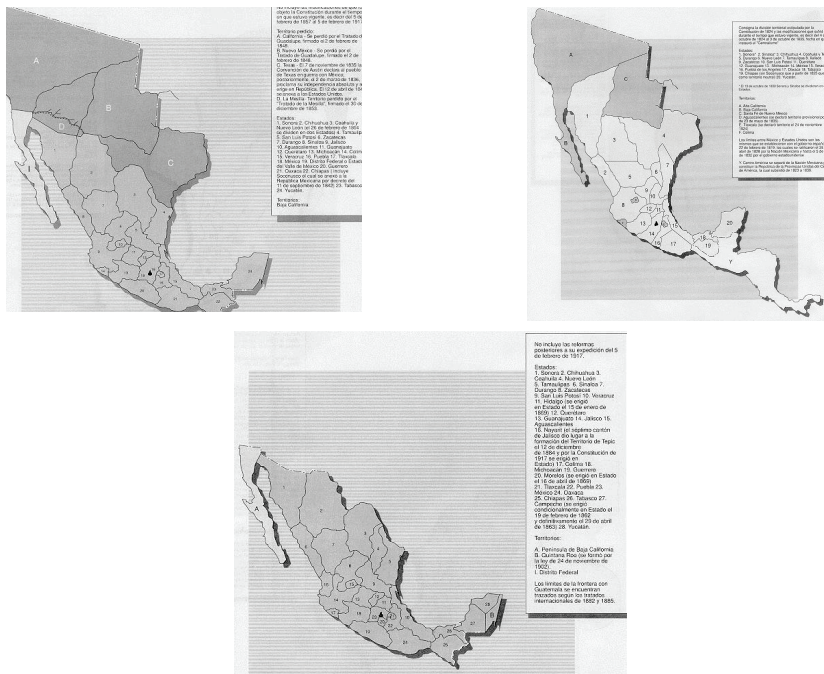
Señalar que para México el siglo XIX estuvo marcado por inestabilidad política y apuros económicos permanentes, es fundamental para entender el preámbulo de entrada al desarrollo territorial y urbano con las características modernas.

Más de setenta años de guerra y emergencia nacional, al sumar la de Independencia (1810-1821), la guerra de castas de Yucatán, los levantamientos Xichú, la Huasteca, Misantla y Chiapas de viejas causas de descontento. Asimismo, las campañas militares para la conservación de Texas y la posterior guerra con los Estados Unidos, con la consecuente pérdida de Nuevo México, Arizona, California y desde luego Texas (1848). En lo futuro, EU continuaría con presiones sobre la composición territorial mexicana por la puesta en práctica de su “Destino Manifiesto” y la aplicación de la “Doctrina Monroe”.

La intervención europea y la guerra con Francia (1863), aunadas a los permanentes conflictos e insurrección entre las facciones de liberales y conservadores alternadamente, estaban acompañadas de un importante sector del clero intriguante y resentido por la pérdida de espacios económicos y políticos.

No obstante, y sin dejar de sorprenderse, al final de cuentas el país conserva su integridad y la ciudad de Puebla formula su proceso modernizador, como veremos en los capítulos siguientes.

19. Planos generales de la República Mexicana que muestran la transformación territorial, consecuencia de la guerra de 1847 con los Estados Unidos



Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI). Noviembre 2013. www.inegi.gob.mx

Puebla albergaba un importante número de órdenes religiosas y clero secular, acaudaladas familias dedicadas al comercio e industria. En la periferia, hacendados, propietarios de importantes extensiones de tierra, así como de un significativo número de habitantes pobres de origen indígena o mestizos.

Espacialmente, la ciudad central mantenía, aunque en mal estado, su traza española original conformada por calles y plazas con edificaciones importantes como templos, monasterios, conventos y casas palaciegas, éstos, con heridas que mostraban el transcurso de la historia inmediata.

La ciudad de Puebla entra al siglo XIX mostrando los estragos de una profunda crisis demográfica cuyos orígenes son palpables desde mediados del siglo XVIII. Esta situación se prolonga durante las primeras cinco décadas del siglo XIX y será hasta los años setenta y ochenta cuando el perfil demográfico de la ciudad alcance la plena recuperación. Sin duda las dificultades económicas que vive la ciudad entre las últimas décadas de la colonia y los primeros años de la independencia aunadas a las grandes epidemias y a las constantes

guerras fueron factores determinantes del retroceso demográfico de la capital del estado, considerada por muchos años la segunda ciudad del territorio nacional.⁴⁵

En el borde, la ciudad de los barrios, habitada por indígenas, albañiles y artesanos con una arquitectura vernácula que se mezclaba con el incipiente equipamiento urbano: hospital de pobres, plazas para mercado, molinos, almacenes de granos de pequeña capacidad, rastro, cárcel y garitas. Significativas en cuanto daban sentido de orientación y pertenencia a sus habitantes, aunque vulnerables, debido al poco valor asignado a sus edificaciones y por las condiciones de inseguridad pública prevalecientes. Aun con eso, muy atractivos, por sus solares libres de construcciones y por su relativa cercanía al núcleo de la ciudad.

Puebla, 3 de junio

Me vendrá muy bien recordar el consejo que me dio un anciano caballero mexicano. Fui caminando hacia el extremo sur de la ciudad, impulsado por mi curiosidad, hasta llegar muy cerca de las afueras de la ciudad; me encontré entre edificios viejos y derruidos y cerca de lo que debe de haber sido una plaza o paseo público. A la sombra de un árbol, en esa plaza, había tres mujeres, dos sentadas y una de pie. Cuando me acerqué una se fue, dejando a las dos sentadas. Yo las saludé y ellas empezaron a charlar en español con rostros alegres; pero yo no les entendía nada. Un momento después un anciano mexicano, de noble aspecto, con bastón, se acercó a mí y empezó a hacer señas y a hablar, y pronto comprendí que me estaba advirtiendo a mí (no a las mujeres) que no prolongara mi paseo más allá fuera de la ciudad, pues había allí ladrones. Yo le dije "mucho grazio" y pronto volví mis pasos hacia la ciudad. Estaba viendo la ciudad, que, según veo, ha estado cayendo a la ruina en los suburbios como todo en este país desde la guerra de "independencia". Las gentes que vemos aquí todos los días nunca podrían haber construido esta hermosísima ciudad con sus 75 u 80 magníficos edificios para fines religiosos.⁴⁶

⁴⁵ Contreras Cruz, Carlos. Grosso, Juan Carlos. "La población de la ciudad de Puebla, 1746-1910". En: *La estructura ocupacional y productiva de la ciudad de Puebla en la primera mitad del siglo XIX, Puebla en el siglo XIX, Contribución al estudio de su historia*. Centro de Investigaciones Históricas y Sociales-Instituto de Ciencias, UAP, 1983, pp. 147-149.

⁴⁶ Hitchcock, Ethan Allen. En: George Baker, *México ante los ojos del ejército invasor de 1847 (Diario del coronel Ethan Allen Hitchcock)*. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1978, p. 61.

Las importantes extensiones de tierras de uso agrícola divididos entre ranchos, haciendas y huertos, propiedad de la burguesía predominante, si bien fueron las tierras para la reubicación de tocinerías, zahúrdas, fábricas de jabón y velas, depósitos de municiones y hasta de acumulación de basura, más tarde serían aprovechados por la promoción inmobiliaria una vez iniciado el proceso de recualificación de suelo.

Reglamento de Tocinerías y Zahúrdas

Agosto 10 de 1870.- El Ayuntamiento aprobó el reglamento de Tocinerías y Zahúrdas prohibiendo su establecimiento así como las casas que elaboran efectos de tocinería y velería en el centro de la ciudad y considera como suburbios para que en ellos se establezcan, las manzanas existentes fuera del siguiente perímetro: Partiendo de la calle de las ranas rumbo al norte hasta San Pablo de los frailes [...].⁴⁷

En otras direcciones podemos observar que a la ciudad central la contenían, hacia el noreste, dominaba el territorio las estructuras militares montadas sobre el cerro de Guadalupe: los fuertes de Loreto y Guadalupe. Como espacio urbano había sido hasta entonces un territorio prácticamente prohibido, pues era de defensa de la ciudad y de exclusivo uso militar.

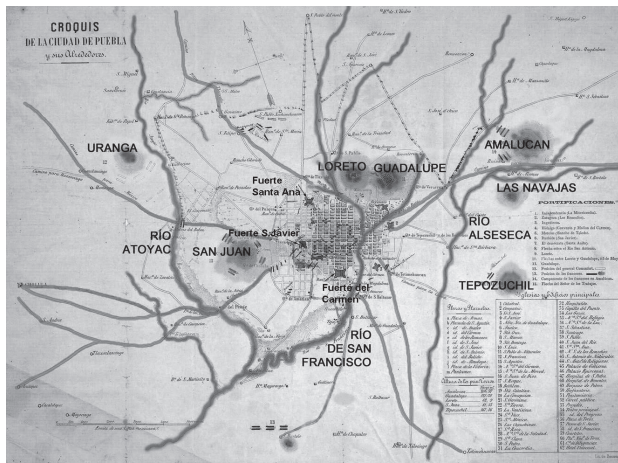
Hacia el este, una zona de serranía de difícil acceso por su topografía y con suelo rocoso, que en parte ha sido explotada por las vetas de mármol y otras piedras más aptas para la explotación de materiales propios para la edificación.

El sur, conformado por una zona lacustre, rica en sembradíos: Eran las tierras bajas, de fácil inundación, propicias para la agricultura de temporal así como de regadío. Sólo con el rompimiento del avance tecnológico, la fuerte presión demográfica y la especulación de suelo de la promoción inmobiliaria sobre ese territorio, ya a finales del siglo xx, se convertiría en una importante zona de expansión de la ciudad, precisamente estimulada por el trazo espacial continuo de vía de la calle 11.

En cuanto a las infraestructuras, es claro que existe ya un trazo de calles definido para el futuro proceso de expansión de la ciudad, aunque por las descripciones de la época era evidente su mal estado de conservación.

⁴⁷ De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias de la ciudad de Puebla*, presidente de la Comisión Municipal de Salubridad. Talleres de imprenta y encuadernación de "El Escritorio", Puebla, 1910.

20. Esquema de condicionantes físicas naturales y edificadas para la ciudad de Puebla (1867)



Fuente: elaboración propia que parte de una propuesta del Dr. Luis Santos y G. con base en *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Digitalización ACS. Valladolid, 2003.

Así, por ejemplo, en cuanto a los servicios y conductos hidrosanitarios hay un constante señalamiento de la autoridad municipal en promover la mejora de ellos, por las frecuentes epidemias de viruela, tifoidea y tuberculosis que se presentaban. En pleno proceso de modernización, el problema de las aguas residuales seguía sin solución, especialmente en los bordes de la ciudad, que carecían de servicio suficiente y complicaban el abastecimiento de agua potable al contaminar los manantiales provocando la segregación social e identificando negativamente este.

Habría que analizar con cuidado la siguiente recomendación de la Comisión de Salubridad, en cuanto a la mejora del albañal en ese sector urbano que funcionalmente ya se iba definiendo e integrado de manera sustantiva al conjunto de la ciudad:

Dictamen sobre atargeas [*sic*].

Mayo 26 de 1882.- Se da primera lectura al dictamen de la Comisión de Salubridad por el doctor Agustín Galindo, que es como sigue:

La Comisión que suscribe encargada de dictaminar sobre los medios que hayan de tomarse para evitar las emanaciones que se desprenden de las atargeas [*sic*] y dañan la salud pública, emite la opinión siguiente: El sistema de caños que conducen las inmundicias de la población, en primer lugar no es completo, pues muchas calles, sobre todo las que están fuera del centro no lo tienen y con verdadero terror se ven correr, por en medio de las calles, las inmundicias

de las casas vecinas, desprendiendo emanaciones que hacen la atmósfera viciosa hasta el punto de molestar al olfato [...].⁴⁸

El hecho de que los caminos de acceso a Oaxaca, México y Tlaxcala se localizaban en el borde poniente (el de Veracruz, sobre los barrios indígenas del este) entrando precisamente sobre la calle 11 y las perpendiculares a ella, de alguna manera orientaría la decisión de localizar los nuevos medios de transporte regionales y urbanos exactamente ahí, iniciando lo que sería ya una especialización funcional de la ciudad. Algunas de esas calles contaban con abastecimiento de agua y drenaje, aunque previo a la modernización, de forma precaria y hasta insalubre, lo que como ya dijimos cambiaría en poco tiempo.

Aviso sobre malas condiciones de Cieneguilla y varias cañerías
Febrero 17 de 1845.

[...] Al Sudoeste de la ciudad las aguas llovedizas mezcladas con las sulfurosas de los Manantiales de San Pablo y de Santiago, se estacionan en las tierras inmediatas particularmente en el carril que conduce a las fábricas de hilados de Amatlán, Mayorazgo y Enmedio, formando lodazales que hacen intransitable ese camino, y cuyas emanaciones influyen de manera nociva en los vecinos de los barrios de Santiago y San Sebastián; lo que se evitaría ampliando el desagüe que conduce de Occidente hacia la Noria, y las del sur a los molinos de Amatlán y de En medio [...].⁴⁹

El espacio revelaba el esplendor de una colonia que había terminado y, por las condiciones de inestabilidad y guerra prevalecientes, se había llegado a una situación de desorganización política y dependencia económica. Sobre esto, influyó también espacialmente el caos provocado por las obras para la defensa de la ciudad con la apertura de zanjas y murallas, al que se sumaron las continuas destrucciones que sufrieron distintas zonas de la ciudad, como resultado de los sitios y ataques que se prolongaron hasta mediados de siglo y que se muestran, a manera de ejemplo, en los dibujos sobrepuestos en el plano de Careaga de 1865 o el plano del sitio de Puebla firmado por el general Zaragoza.⁵⁰

⁴⁸ *Ibid.* De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias...*

⁴⁹ *Ibid.*, p. 30.

⁵⁰ El primer sitio lo llevaron a cabo las tropas de Nicolás Bravo y José Joaquín de Herrera a principios de julio de 1821; del 3 al 10 de julio de 1824 los generales Mariano Arista y Gabriel Durán sitiaron la ciudad defendida por el gobernador Patricio Furlong y Guadalupe Victoria; Santa Anna envió al general Luis Quintanar con fusiles, hombres y 30 piezas de artillería entre el 1 de junio y el 31 de julio de 1834. En enero de 1845 nuevamente Santa Anna atacó a la ciudad con una fuerza de 13 mil hombres que fueron obligados a retirarse por la acción

Es evidente que no había existido ni tiempo ni recursos para elaborar un plan para la ciudad y su territorio, exceptuando aquellas medidas que intentaron salvar situaciones que pusieron en riesgo la sobrevivencia de sus habitantes y, por otra parte, también aquellas para garantizar condiciones de apuntalamiento a la agricultura así como a la incipiente industria poblana, que se vería en el futuro beneficiada con el proyecto modernizador.

Como modelo de ciudad, respondía a las exigencias de la ciudad comercial que continuaba inclinándose hacia el mercado europeo y al de la Ciudad de México. Sin embargo, esta realidad pronto cambiaría con el reacomodo social, la organización política nacional y surgimiento de la economía norteamericana.

Para México, y particularmente para la ciudad de Puebla y su región, las consecuencias de esta conversión, especialmente las del mercado de capitales, implicarían transformaciones profundas que intervendrían en el modelaje de su territorio hacia el futuro.

del general Ignacio Inclán; tres sitios sufrió la ciudad en 1856, los dos primeros empezaron en enero al mando de Antonio Haro y Tamariz e Ignacio Comonfort con duración de 8 y 41 días respectivamente, el tercero tuvo lugar entre el 28 de octubre y el 6 de diciembre donde al grito de "Fuero y Religión" tomaron la plaza siendo obligados a capitular por el general Tomás Moreno; el que ejecutó el ejército francés al mando del general Forey del 16 de marzo al 17 de mayo de 1863, y por último el que decidió la caída del Imperio y el triunfo de la República del 8 de marzo al 2 de abril de 1867 al mando del general Porfirio Díaz. Contreras Cruz, Carlos. *La ciudad de Puebla, estancamiento y modernidad de un perfil urbano del siglo XIX*. Centro de Investigaciones Históricas y Sociales, BUAP, Puebla, 1986.

IV. HORIZONTE SOCIO-HISTÓRICO MEXICANO EN EL CONTEXTO DE LA CONSTRUCCIÓN DE PUEBLA COMO CIUDAD MODERNA

*“Como la sota moza, Patria mía,
en el piso de metal, vives al día,
de milagro, como la lotería”*

RAMÓN LÓPEZ VELARDE

Enseguida se pretende dibujar un referente histórico sobre aquellos hechos relevantes que tuvieron una influencia significativa en la transformación del espacio de las ciudades, particularmente de Puebla, que acompañaron y condicionaron su proceso de modernización.

Intentaremos colocar lo más relevante de la circunstancia que prevaleció en México a partir de los fundamentos que deja la primera, y efímera, República liberal (1867-1877), la dictadura de Porfirio Díaz Mori (1877-1910) y los primeros gobiernos revolucionarios (1920-1940), en que mostraremos la consolidación del primer espacio moderno en la ciudad de Puebla.

Después de estos años, México entraría en otra etapa modernizadora que incluiría la inducción al planeamiento que parte de una base socioeconómica que influye de manera determinante en la construcción del espacio urbano.

Veremos las condiciones económicas, políticas y culturales generales que prevalecieron en México en esos largos años. La dictadura del general Porfirio Díaz, impulsora de la modernización, logra en principio pacificar el país después de casi setenta años de guerras internas, intervenciones extranjeras, empobrecimiento generalizado de la población, desarticulación territorial y condiciones de insalubridad prevalecientes en las ciudades que causaron epidemias y enfermedades endémicas.

La trilogía de “Paz, orden y progreso”, que caracterizó al gobierno porfirista, se lograría con una gestión muy peculiar de dar “pan y palo” a campesinos, obreros y a la escasa clase media urbana de aquel México decimonónico, dominado por una burguesía de inspiración aristocrática europea. Los proyectos que impulsa sostenidamente a lo largo de treinta años de gobierno serán, a escala del territorio nacional, el ferrocarril y, a escala urbana, el saneamiento y ornamentación de las ciudades.

Los introduce y desarrolla gracias al impecable manejo de las cuentas nacionales, en manos del ministro de hacienda José Ives Limnatour, soportado por el capital extranjero. Del mismo modo, por el férreo control territorial y la represión social, encomendados al ejército y policías locales comandados por el implacable ministro de guerra Bernardo Reyes.

La falta de espacios políticos para la disidencia, la exclusión social de los beneficios logrados y el agotamiento de ese esquema político llevarían al país al rompimiento y finalmente a la Revolución armada de 1910.

La diversidad geo-cultural que componía a México a principios del siglo xx daría lugar a un importante número de liderazgos en esa lucha. Vendrían del norte, del centro y del sur del país una avalancha de personajes que optaba por las armas sin nunca haber pertenecido al ejército. Se les unen las masas de campesinos, obreros, y aun profesionales y empleados urbanos que demandarían, una vez terminada la fase armada, justicia a la Revolución.

Controlado el país por los líderes sobrevivientes, se iniciaría una etapa de reconstrucción bajo un nuevo orden, la redefinición de la propiedad rural, la consolidación del espacio urbano moderno y, con un nuevo ingrediente tecnológico, la extensión de la ciudad.

Los personajes que van ascendiendo al poder conformaron un modelo político particular que, llamando la atención mundial, se institucionaliza a partir de la tercera década. Bajo el lema democrático de Francisco I. Madero de "Sufragio efectivo y no reelección" sólo se respetaría lo segundo. Así, prevalecería el caudillismo del siglo xix en los revolucionarios, primero como "jefe máximo", más tarde como una "presidencia imperial" cuyo único límite al ejercicio del poder sería el periodo sexenal. Con ello se dispondría, discrecionalmente, del reparto y uso territorial, así como del fraccionamiento de la periferia urbana que, bajo el ordenamiento de la promoción inmobiliaria de capital especulativo, condicionaría la construcción de las infraestructuras urbanas.

El capitalismo dependiente encontraría en México un campo propicio para desarrollarse. Si durante los primeros años de regimenes revolucionarios, una buena parte de las infraestructuras se construyeron con ahorro interno, éste no sería suficiente para atender la crítica situación de éstas ante las demandas de una población en franca recuperación demográfica. El capital industrial con la nueva tecnología condicionaría el modelo de desarrollo y, con ello, la transformación en la ciudad.

Los planes y programas urbano-territoriales vendrían años más tarde, después de la segunda mitad del siglo xx, bajo la influencia del urbanismo moderno y cuando la población transitaba, irremisiblemente, hacia la urbanización generalizada de la cultura. El mercado inmobiliario miraría, sin recato, ya no sólo al espacio periférico inmediato a la ciudad, sino a su ámbito territorial.

IV.1. La modernización porfiriana como proyecto político, económico e ideológico

Comprender la compleja realidad de México del último cuarto de siglo XIX, cuando se objetiva el inicio del proyecto modernizador, implica un análisis que presente el contexto en el que se desarrolla. A continuación, en gruesas pinceladas, se formulan los rasgos que lo caracterizaron, ubicando y profundizando en la exposición la perspectiva que permite relacionar esas particularidades con aquello que influyó en la conformación del espacio, específicamente en cuanto a la fenomenología de la transformación urbana y territorial.

Existen tres elementos fundamentales para esta: las tendencias y luchas políticas que traen consigo inestabilidad, guerras internas y de intervención internacional que determinan cambios en la definición territorial. Las precarias condiciones económicas con las que inicia la vida independiente y con las que continúa a lo largo de esa época condicionando el planeamiento. Finalmente, los principales cambios sociales en cuanto a su organización y estructura a partir de las categorías que se le asignaban durante la colonia y que intenta abordar el proyecto liberal como un esfuerzo de modernización, reflejado en la transformación de una sociedad eminentemente rural a una urbana, inspirada en la de corte europeo burgués.

La literatura es basta y múltiple. Afortunadamente en los últimos años y con una perspectiva más amplia, ha habido aportaciones que permiten analizar con mayor objetividad los hechos que definieron los primeros años de la República, la modernización económica e industrial que tuvo lugar durante el porfirato y sus inevitables consecuencias para el inicio del siglo XX. Esto, por un lado, abrió en la ciudad una de las posibilidades para la intervención incipientemente planificada, pero con transformaciones socio-espaciales importantes. Por otro, dan una estructura al territorio nacional, modificando la colonial, a partir de la instalación y desarrollo del ferrocarril.

IV.1.1. Contexto político de una República liberal centralizada

Si revisamos la historia del siglo XIX en México, ubicados en el tiempo inmediato a la declaración de la Independencia y hasta que se consolida la denominada “Pax Porfiriana” en el último cuarto de siglo, encontraremos un fenómeno político caracterizado por aquello que los historiadores califican como “patronazgo”⁵¹ o

⁵¹ Podemos definir el “patronazgo político” como una relación directa de canje entre dos actores de estatus y poder desiguales. Está basada en el control sobre recursos claves como la tierra, el agua, puestos de trabajo o recursos relacionados con el Estado, en manos de uno

“caudillismo” que se sucede a lo largo del siglo, personificado desde Agustín de Iturbide y hasta el mismo Porfirio Díaz.

Es una etapa donde se debate de manera incierta y apasionadamente la idea entre la vuelta a la monarquía, de corte afrancesada, o la instauración de la república, que no logra fundirse con las formas vigentes de la vida social; protagonizada por personajes que tienen una comprensión limitada del proyecto que pretenden desarrollar por las complejas características: 1) culturales: etnia, religión, política y economía; 2) territoriales: por la desarticulación e incomunicación entre el centro del país, las grandes extensiones de tierra sin explotar y su relación con el resto del mundo propias de México colonial e independiente. Acompaña a esto una coyuntura histórica occidental marcada por el pensamiento de la modernidad y 3) el surgimiento del capitalismo; con ellos el desarrollo del pensamiento científico, cuya consecuencia más evidente es el nacimiento de la sociedad industrial.

Aunada a esas condiciones, subyace también una tensión que parece permanente en el México decimonónico: entre el resolver lo urgente: necesidades básicas de sobrevivencia poblacional y cultural, y, la capacidad de proyectar lo importante: los desafíos que se hacen presentes en el mundo y particularmente en un México como cultura emergente y con elementos particularísimos por sus componentes históricos, geográficos y culturales.

El frágil acuerdo logrado después de innumerables luchas entre las fracciones es plasmado en la Carta Magna de 1857 que define al proyecto político nacional por la vía de la república. Sin embargo, en los hechos, marcados por la capacidad organizativa para dar respuesta a los grandes desafíos que aquél México planteaba, dan evidencias de un doble juego entre la “monarquía pero republicana”, representados por los personajes como Iturbide y Maximiliano y la “república pero monárquica” en cuyo enorme juego de negociaciones y transgresiones continuas se ubica Antonio López de Santa Anna, Benito Juárez y Porfirio Díaz.

Añadimos a este planteamiento el debate entre el deseo de un México laico institucionalizado en la potencia reformativa de las leyes formuladas por Melchor Ocampo, promulgadas por Benito Juárez y Lerdo de Tejada, de las que Porfirio Díaz pone finalmente en práctica negociando con la institucionalidad eclesiástica y los intereses de las clases conservadoras.

La reconciliación no incluyó sólo a los enemigos de corte liberal y los empleomanos desilusionados. También el clero católico y sus fieles así como los pueblos aun en posesión de sus tierras comunales, experimentaron este prag-

de los actores, mientras el otro está dispuesto a ofrecer servicios y lealtad a cambio de acceso a estos recursos. Judith Chubb. *Patronage, Power and Poverty in Southern Italy*. Cambridge, 1982, pp. 4, 19-20, 144.

matismo de Díaz. Nunca quiso revocar las Leyes de Reforma, pero su gobierno andaba con cuidado en la ejecución de las mismas, sobre todo aunque no siempre en el centro de México, y toleraba, no obstante legislación repetida, muchas situaciones de facto.⁵²

Frente a ello, la profundidad de la realidad religiosa del México prehispánico cristianizado por la Colonia, que se demuestra al constatar la vida comunitaria de los indígenas y en las tradiciones populares urbanas con sus santos y creencias profundas, mismas que aún subsisten.

El resultado es ese patronazgo o caudillismo, mencionado por autores como Cosío Villegas o Enrique Krauze,⁵³ y que califican a sus protagonistas como “místicos del poder: mezcla especial de crueldad y sabiduría, su historia ha sabido incorporar las opciones derrotadas”.

El debate entre la tradición y la modernidad también está presente no sólo en las luchas y golpes políticos y militares, sino en la contradicción existencial de los personajes que hacen la historia.

Uno de los ejemplos quizá más ilustrativos es el de aquel liberal del siglo XIX, Melchor Ocampo, el mismo que se encargó de elaborar la legislación en materia familiar con la que el naciente estado mexicano operaba la separación respecto de la iglesia [...]. Ocampo, héroe ejemplar acometió esa tarea, al parecer, por su propio pasado, un pasado en el que aparece continuamente la huella de su abandono en un orfanato.⁵⁴

De hecho, y atendiendo a un enfoque que sobrepone este análisis entre la política y la vida privada de los principales protagonistas, hay evidencias sobre algunas de las crisis entre las fracciones y que fueron sobrellevadas exitosamente por Porfirio Díaz a través de las relaciones interpersonales. Particularmente lo pone en

⁵² Xavier Guerra. *Le Mexique* T. 1., pp. 199-211.; Cosío Villegas, “Ahora los gobernadores” en *Historia Moderna de México. El Porfiriato: Política interior* 1ª parte pp. 454-469.; A. Hale. “El impulso liberal”, p. 683.; John Tutino. *From Insurrection to Revolution in Mexico. The Social bases of Agrarian Violence, 1750-1940*. Princeton, 1986, cap. 7., exp. 276.

⁵³ “Eran los hombres fuertes, los nuevos *condotieros*, los jefes, los dueños de vidas y haciendas, los herederos del arquetipo hispanoárabe que blandía la reluciente cimitarra, o los émulos de los caballeros medievales que ‘se alzaban con el reino’... Los caudillos mexicanos tenían algo más allá del mero carisma: un halo religioso, ligado en ocasiones al providencialismo, otras a la idolatría, a veces a la teocracia”. Krauze, Enrique. *Siglo de caudillos. Biografía política de México (1810-1910)*. Barcelona, Tusquets, 1994. *Biografía del poder*.

⁵⁴ Sáez de Nanclares, Mauricio. *Vestigios de doscientos años: México, historia política y biografía*. Presentación del libro: *Siglo de caudillos. Biografía política de México*, Universidad de Salamanca, Salamanca, España, 2000.

la práctica al consumir su segundo matrimonio con Carmen Romero Rubio, ahijada del depuesto Lerdo de Tejada e hija de Manuel Romero Rubio, uno de los aristócratas más importantes de finales del siglo XIX en México, logrando así conciliar la situación política prevaleciente y obtener el apoyo de los conservadores.

La independencia nacional exigía la construcción de un Estado propio y, más aún, de una representación de la modernidad; aunque también intentando incorporar el pasado y restituyendo la desigualdad evidente en todo el territorio nacional.

Como Guerra señalara, siguiendo a Cosío Villegas, México era para Díaz un conglomerado de grupos regionales de poder y eternamente competitivos, basados en lazos de parentesco, hacienda o pueblo, y lazos adquiridos de amistad y clientela civil y militar. Para Díaz, al igual que para sus predecesores, el orden y la estabilidad fueron las condiciones cruciales para el crecimiento económico. Por razones bien comprensibles, es decir, una base de poder relativamente débil —en su primer período presidencial actuaba más bien como *primus inter pares*— y los escasos recursos a su disposición, Díaz siguió prefiriendo la integración de los actores políticos en su régimen por medio de reconciliación y pactos, aunque a veces no dudaba en poner ejemplos de intervención inmediata y violenta. Los caudillos regionales más importantes controlaban la burocracia civil y militar en sus estados y tenían, a menudo, sus proyectos económicos propios y sus alianzas con facciones de las élites locales. En los niveles inferiores, los cabecillas liberales también gozaban de un prestigio considerable por su papel protector durante los años de guerra. En el México del Díaz temprano, estas condiciones exigían una actitud susceptible al cambio en la balanza de poder político a todos los niveles, una actitud que distaba mucho de la imagen de Díaz del centenario de 1910 siendo “cajón, petrificado e intemporal”. Tal vez podemos lanzar la hipótesis de un Díaz que, hasta cierto grado, sigue acatando las pautas de la política colonial, pautas que reconocían las diferentes culturas políticas, la incorporación de grupos divergentes y su conciliación. A esta política pragmática y relativamente prudente, facilitado además por un crecimiento económico y su correspondiente aumento del caudal fiscal, se debe probablemente el apoyo generalizado de las élites, por lo menos hasta fines de siglo. Al mismo tiempo las masas rurales quedaban hasta entonces, no obstante las crecientes inquietudes sociales señaladas por Tutino, integradas en gran parte en los dominios locales de poder controlados por personas de confianza designadas por Díaz.⁵⁵

⁵⁵ X. Guerra, *Le Mexique* T. 1, pp. 115-142; Cosío Villegas, “Ahora los gobernadores” en *Historia Moderna de México. El Porfiriato: Política Interior* 1ª parte, pp. 454-469; A. Hale, “El impulso liberal”, p. 683; John Tutino *From Insurrection to Revolution in Mexico. The Social bases of Agra-*

Representativa de este carácter del caudillismo decimonónico, que se prolonga después en el siguiente siglo y que podría interesar tanto a los estudiosos de la ciudad como a los de la semiótica, es la larga lista de nombres de personajes que hacen la biografía nacional del siglo xix, correspondientes a una pseudo solución construida a lo largo de esa etapa, y que curiosamente dominan las nomenclaturas que llenan las calles, plazas, jardines, monumentos y aun de ciudades. Pareciera ser que fuera un intento por renovar la sociedad rebautizando nominalmente la realidad física, concreta, asequible y como signo perceptible en la ciudad, objeto mismo del deseo modernizador: Lerdo de Tejada, Melchor Ocampo, Juan Álvarez, Lucas Alamán, José M. Luis Mora, Justo Sierra. O las que han desaparecido de esa nomenclatura urbana o territorial, como la ciudad Porfirio Díaz, hoy Piedras Negras en el estado de Coahuila, o la figura “serenísima” de Antonio López de Santa Anna; ambos generales héroes del siglo xix y villanos del xx.

IV.1.2. Contexto económico, ¿qué hay del cuerno de la abundancia?

En el ámbito económico lo que México ofrecía era, por un lado, una estructura liberada de la explotación colonial española, quebrada por las guerras e invasiones que comprometieron a las siguientes generaciones para el pago de cuantiosas indemnizaciones o concesiones a europeos y norteamericanos a cambio de la paz. Un modelo de desarrollo en el que la generación de su riqueza descansaba básicamente en la producción agrícola y minera. Por otro, era una enorme promesa frente a la vastedad de los recursos territoriales que poseía.

Geográficamente localizado entre los dos grandes océanos y en la misma latitud de Europa y Estados Unidos de América, con la transformación en marcha hacia una sociedad industrial y aplicado al desarrollo de los transportes mecanizados, México se ubicaba como un lugar apetecible no sólo como sitio por la explotación de sus recursos naturales y el establecimiento de industrias, sino también como espacio de tránsito y comunicación global.

Es especialmente importante mencionar la consolidación del expansionismo norteamericano que urgía de materias primas, mercado a sus productos transformados y vías de comunicaciones rápidas y seguras que le permitieran acabar de integrar su territorio para expandir su economía.

Entre otros recursos buscados, hay que señalar que se iniciaba la competencia

rian Violence, 1750-1940. Princeton, 1986, cap. 7, exp. 276, En: Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos, Cuaderno 1. 7, *Transformación y patronazgo político en el México rural: continuidad y cambio entre 1867 y 1920*, Raymond Buve.

por aquello que la nueva era industrial demandaba en grandes cantidades: las fuentes de energía y minerales no preciosos. La competencia se fundamentaba en las minas de carbón, hierro, zinc, plomo, cobre y estaño y que se pretendía explotar a toda su capacidad. De ahí que tanto el capital inglés como el norteamericano, principalmente, competían por concesiones de exploración y explotación de los importantes mantos localizados en las sierras y montañas mexicanas.

Asimismo, el capitalismo, que había logrado ser implantado como sistema económico en Europa y Norteamérica por la nueva clase social, necesitaba encontrar espacios donde pudiera expandirse para asegurar su consolidación. Para ello se sirvió, entre otras cosas, del comercio.

Si bien durante la Colonia el comercio entre España y sus posesiones en América era desigual en cuanto a la cantidad y calidad de los bienes que se intercambiaban hacia uno y otro lado del Atlántico; es importante destacar el hecho de que el mercado de consumidores no se modificó sustancialmente en el siglo XIX. La proporción de mercancías ofrecidas por los países recientemente industrializados como Inglaterra o EU, en relación con lo que México presentaba en el mercado internacional como proveedor de materias primas, se mantuvo, aunado a un mercado nacional de muy pocos pobladores capaces de consumir aquello que Europa y Norteamérica ofrecían. La población mantenía una dramática división entre el escaso sector de consumidores interesados en la nueva producción industrial y los que simplemente no la necesitaban, por haber carecido de lo más básico desde antaño, dadas las condiciones de explotación y pobreza prevaletentes durante la Colonia y que continuaron en el atribulado México del siglo XIX.

Desde el inicio de la Era Liberal (1867) las reformas iban aunadas al proceso acelerado de “modernización” económica en varias regiones del centro de México. El lento pero cierto crecimiento demográfico, la privatización de la tierra y la expansión acelerada de la agricultura comercial y del mercado tendían a disminuir la economía de subsistencia de muchos pueblos y agudizaban así la dependencia de familias pueblerinas del trabajo estacional y de la aparcería. Por otro lado resultaba la construcción ferrocarrilera y la expansión de la minería y la industria en una creciente demanda de mano de obra, sobre todo en las zonas fronterizas de México. En el más densamente poblado centro de México una progresiva inseguridad de subsistencia rural, aunada a una incipiente industrialización para el mercado interno, la revolución en las comunicaciones y las oportunidades en el norte o la costa, dieron una considerable movilidad geográfica y ocupacional, así como en cambios en el asentamiento de la población y la tenencia de tierra. Como ya observó Guerra, aumentaba el número de los asentamientos sin un estatus legal reconocido y,

podemos añadir, también el número de familias e individuos migrantes que salían de sus pueblos u otros nichos de la sociedad rural tradicional.⁵⁶

Generar capital a través de la creación de productos industriales fue uno de los caminos desarrollados por el sistema y que contribuyó de manera significativa a que éstos, respaldados por la ciencia, crecieran vertiginosamente. Se establece así una vinculación estrecha entre ciencia, tecnología y capital, como consecuencia de la reflexión y puesta en práctica del pensamiento moderno, que entre otras cosas, traslada los esfuerzos de comprensión del mundo y desarrollo de la cultura al ejercicio del pensamiento lógico, la razón y la búsqueda de la verdad científica cuya consecuencia inmediata fue el desarrollo de la tecnología.

El otro camino fue la transformación del territorio que, con el impulso tecnológico, facilitó la explotación masiva de recursos naturales y, central para nuestro trabajo, la producción de suelo urbano: objeto novedoso, que haría posible reproducir grandes cantidades de capital en un corto tiempo con relativa baja inversión por ser un recurso prácticamente al alcance de la mano.

IV.1.3. *Modernización social e intento de práctica planificadora*

Aproximándonos al enfoque de nuestro problema, se reunían los elementos suficientes para atender lo urgente con un ingrediente planificador muy incipiente que se articula gracias a la introducción del proyecto industrial cuyo pivote es el ferrocarril. Este proyecto, claramente modernizador, estaría estrechamente ligado al ámbito de la ciudad, en donde ocurrirían las transformaciones socio-espaciales más significativas a partir del último tercio del siglo XIX.

Por un lado, la tecnología ofrecida por este medio de transporte permitiría comunicar al territorio entre los centros de producción agrícola y minera con los mercados nacionales e internacionales de las ciudades y puertos, sustituyendo los antiguos e inseguros caminos coloniales para impulsar el movimiento de productos y acortar tiempo de los traslados. La promesa era restablecer las posibilidades de generación de riqueza acelerada que se apoyaría en el proceso de industrialización a partir de concesiones y contratos con capitales foráneos, iniciando con el ferrocarril.

⁵⁶ X. Guerra, *Le Mexique* T. 1, pp. 262-265; Simon Miller, "The Mexican Hacienda between the Insurgency and the Revolution: Maize production and Commercial Triumph on the Temporal", *JLAS* 16 (1984), pp. 309-335; Tutino, *From Insurrection to Revolution*, pp. 268-269, 277-278, 317-318, En: Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos, Cuaderno 1. 7, *Transformación y patronazgo político en el México rural: continuidad y cambio entre 1867 y 1920*, Raymond Buve.

El territorio enorme, accidentado y en proceso de explotación casi artesanal, requería de un elemento aglutinador para que dejara de ser dividido y presa de un nuevo coloniaje o del despojo. Si es posible distinguir algún modelo territorial de entonces, éste se caracterizaba por mantener una clara centralidad en la ciudad de México y en general sobre las ciudades localizadas en el altiplano mexicano: Querétaro, Pachuca, Toluca, Cuernavaca y Puebla. Apenas destacaban ciudades como Guadalajara, Morelia o Guanajuato.

Los centros de producción minera que se encontraban en el norte del país, situados a enormes y abruptas distancias, hacían sumamente difícil su acceso e intercomunicación por lo largo e inseguro que era moverse por los caminos heredados de la colonia. Además, aparecen en el mercado y en la historia de la tecnología un nuevo modo de explotación minera que persigue no solo los metales preciosos, plata y oro, sino principalmente aquellos relacionados con la generación y transmisión de energía, así como los relacionados con el diseño y construcción de maquinaria. Posteriormente y ya entrado el siglo xx, iniciaría la lucha por el petróleo.

Los puertos de entrada y salida a los mercados internacionales más relevantes eran Veracruz y Acapulco e iniciaban Tuxpan, Tampico y Manzanillo, estos últimos más vinculados al nuevo mercado norteamericano.

Por el otro lado, en la ciudad se encontraban las características fundamentales para el fortalecimiento de los mercados, el surgimiento de la industria y el establecimiento de los servicios que exigiría la economía capitalista. Eran el asiento de los poderes locales o regionales, si es que no el de los nacionales, por tanto, históricamente se procura localizar las inversiones públicas para mejorar infraestructuras como el suministro de agua, la provisión de productos agrícolas y el fortalecimiento de los rasgos de una industria de características artesanales. La energía eléctrica y la iluminación, así como toda la obra civil vinculada con ella, tiene como objetivo primario atender la ciudad.⁵⁷

Si los caminos y accesos entre las regiones pasaban por las ciudades a manera de estaciones o puertos para el descanso y el aprovisionamiento, la propuesta modernizadora tiende a fortalecer la centralidad de las ciudades en su relación territorial.

La demografía de la República, caracterizada por la dispersión, aún no experimentaba importantes concentraciones, y logra recuperar su población en el último tercio del siglo xix, una vez superados los largos años de guerra y enfermedades. Mantiene constante el número de habitantes en las principales ciudades como México, Puebla, Oaxaca y Guadalajara, así como en los puertos de Veracruz y Acapulco.

⁵⁷ Recordemos que es en 1907 cuando se construye la hidroeléctrica de Necaxa, la más grande de Latinoamérica en aquel entonces, para atender el sector industrial de la ciudad de Puebla, así como a la región minera del estado de Hidalgo; esta última contaba con importantes inversiones británicas para la minería.

Sobre el fenómeno migratorio hay pocos datos, pero si partimos de los números que ofrecen los informes oficiales, podemos calcular que de la población campesina hay un movimiento a la ciudad que la alimenta de población, al ofrecer oportunidades de trabajo en condiciones de sobrevivencia, y cuando las condiciones de vida en las haciendas y pueblos se vuelven insoportables y la industria empieza a demandar mano de obra.

Educativamente, la cultura criolla y mestiza había sido cultivada en las ciudades, donde se localizaban los centros de formación más numerosos y de mejor calidad, primero bajo la tutela de las órdenes religiosas y posteriormente con el auspicio del Estado que promovía y apoyaba la educación laica, especialmente la de los estudios superiores y de formación técnica. Así, se fortalece a las clases sociales urbanas en el privilegio del conocimiento de las ciencias y técnicas nuevas para asumir las tareas que exigía la sociedad que pretendía industrializarse y con ello modernizarse.

Territorio y tecnología encontrarían el mejor espacio para su proceso de expansión y desarrollo en la ciudad. Ahí es donde surge y se desarrolla la gran transformación socio-espacial de la cultura mexicana impulsada por el pensamiento de la modernidad del siglo xix y que provoca el traslado de una sociedad de características eminentemente rurales hacia una cultura urbana, que continuaría su evolución de modo más acelerado en el siglo xx.

IV.2. Primer quiebre tecnológico. Estructura territorial y nuevas infraestructuras urbanas en el entorno de la calle 11

Abordaremos ahora las condiciones en las que suceden las transformaciones urbanísticas en la ciudad, particularmente las que afectaron a Puebla y al entorno de su borde poniente, sobre la calle 11.

Iniciaremos desde un contexto más amplio que exige el análisis de la introducción del ferrocarril, dado su carácter sistémico que influye en la transformación territorial y, en otra de mayor detalle, en la urbana. En el caso de Puebla inicia en 1869 y se continúa en un tono modernizador decimonónico hasta la primera década del siglo xx. Esta transformación, dadas las características del borde de la ciudad existente, invita a arriesgarnos a cambiar de punto de vista el análisis histórico de la ciudad. Esto es: de una visión introspectiva que mira la complejidad del sistema de espacios urbano-arquitectónicos desde las características fundacionales de la ciudad, de sus reglas para la conformación de su forma o la estilística arquitectónica a partir del centro; a una perspectiva abierta desde su entorno, a partir de la conformación de sus bordes y sus relaciones territoriales, intentando comprender con esto el orden propuesto por el impulso modernizador en la ciudad.

Son determinantes las definiciones económicas, en cuanto a la necesidad que representaba elevar los ingresos nacionales, así como la de los individuos en un contexto social de pobreza generalizada. Asimismo las políticas, porque representaron la consolidación del poder central en el espacio de la capital de la República y, subordinadamente, en el de las capitales de los estados que conformaban la Federación. La ideológica, pues a través de los proyectos de infraestructuras territoriales y mejoras urbanas propuestas se lograba tejer un conjunto de respuestas que pretendían dejar satisfechas las aspiraciones de las diversas corrientes ideológicas y sus grupos representativos que habían hecho de México un país inestable durante todo el siglo XIX.

Encontraremos también la influencia y el poder del capitalismo norteamericano emergente que haría variar el proyecto de la infraestructura ferrocarrilera que, si bien pretendía darle solidez a la estructura territorial mexicana, a partir de entonces se orientaría a satisfacer más las exigencias de ese mercado a cambio de sacrificar el desarrollo integral de lo que quedó como el territorio nacional.

En la ciudad el ferrocarril representó la irrupción del proceso modernizador. Una intervención amplia, por la ocupación de superficie; extensa, por sus implicaciones en el cambio de la función del borde poniente de la ciudad y, prestigiada, por las expectativas puestas en un mayor desarrollo socioeconómico que implicó su introducción en la ciudad y la región.

21. *Ferrocarril mexicano llegando a una estación*



Fuente: www.estaciontorreon.galeon.com Diciembre, 2003.

El ferrocarril irrumpe en la ciudad, primero, para consolidarla a manera de borde artificial y, posteriormente, para extenderla como punta de lanza en la creación de los espacios urbanos que exigía la nueva estructura socioeconómica.

Ferrocarril y ciudad inician una carrera en la que está en juego no sólo su desarrollo como prestigiados modelos para el transporte y la habitación, característicos de la modernidad, sino como dos elementos importantes en la construcción simbólica de una sociedad que desea modernizarse, y que objetiva su propósito en los nuevos espacios urbanos y la nueva tecnología industrial que promete cumplir con las aspiraciones de mejores condiciones de vida.

En la coyuntura histórica mexicana esta mancuerna ciudad-ferrocarril establece, por una parte, al “caballo de hierro” como un vínculo importante y deseado por el movimiento liberal mexicano que durante más de cincuenta años no lograba articular la complejidad de la sociedad rural con el poder concentrado en las ciudades. Por otra, se crea un espacio para satisfacer el deseo de permanencia del conservadurismo en la segregación socio-espacial de la ciudad decimonónica, de modo que durante el impulso modernizador de la dictadura porfirista logran identificarse criollos, mestizos, conservadores y liberales que habían sido actores, durante generaciones, de una encarnizada lucha a lo largo del siglo XIX.

Aun con eso, el asunto de la mayoría indígena, habitante del ámbito rural más remoto, se resuelve localmente a través de una mezcla de política de patronazgo y control central, manipulando la representatividad exigida por la normativa vigente y, en muchos casos, con represión.

A lo largo de la Era Liberal (1867-1910) el patronazgo político parece estar presente como un principio bien generalizado de representación y control político. Pero esta observación no excluye procesos de cambio en las pautas del patronazgo, ni el surgimiento progresivo de otras pautas de representación política. Tal como el patronazgo se había adaptado al contexto social de una sociedad en condiciones de guerra, y con un estado virtualmente desvanecido, ahora iba a tener su papel en la política de máquinas, es decir, en poner el sistema electoral y la burocracia en consonancia con las intenciones de un gobierno en su lucha por restablecer un poder central. El patronazgo continuaba sirviendo de instrumento mediador a los que operaban como los engranajes entre las redes locales y supralocales, y desempeñaba un papel en la integración de élites regionales y sectores importantes de las masas de la población, como los pueblos mayormente indígenas y la emergente mano de obra industrial.⁵⁸

En la entrevista que Porfirio Díaz concede al periodista James Creelman, ya

⁵⁸ Buve, Raymond. Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos, Cuaderno 1, 7, *Transformación y patronazgo político en el México rural: continuidad y cambio entre 1867 y 1920*.

muy cerca del advenimiento de la Revolución mexicana, señala la importancia que tuvo el desarrollo del proyecto ferrocarrilero en su práctica política modernizadora:

El ferrocarril ha desempeñado un papel importante en la paz de México. Cuando yo llegué a presidente, había únicamente dos líneas pequeñas: una que conectaba la capital con Veracruz, la otra con Querétaro. Hoy día tenemos más de 19,000 kilómetros de ferrocarriles.⁵⁹

Sobre algunas prácticas políticas que habían sido duramente censuradas por la oposición y que reflejaban un estado de descomposición social irreversible, argumentaba:

— Empezamos castigando el robo con pena de muerte y apresurando la ejecución de los culpables. Ordenamos que donde quiera que los cables telegráficos fueran cortados y el jefe de distrito no lograra capturar al criminal, él debería sufrir el castigo; y en el caso de que el corte ocurriera en una plantación, el propietario, por no haber tomado medidas preventivas, debería ser colgado en el poste de telégrafo más cercano. No olvide usted que éstas eran órdenes militares.

— Éramos duros. Algunas veces, hasta la crueldad. Pero esto es necesario para la vida y el progreso de la nación. Si hubo crueldad, los resultados la han justificado con creces.

Las aletas de su nariz se dilataron y temblaron. Su boca era una línea recta.

— Fue mejor derramar un poco de sangre, para que mucha gente se salvara. La que se derramó era mala; la que se salvó, buena.

— La paz era necesaria, aun cuando fuese una paz forzada, para que la nación tuviera tiempo de pensar y actuar. La educación y la industria han llevado adelante la tarea emprendida por el ejército.⁶⁰

Si bien en México no existía una comprensión sólida sobre el proyecto de nación que se plantea al independizarse y, con ello, acercarse a un modelo de desarrollo que satisficiera las necesidades de una sociedad culturalmente diversa, en su mayoría pobre y esparcida en su inmenso territorio, al final de siglo el proyecto del ferrocarril, como primer impulso de la franca industrialización, así como la incorporación de nuevas y renovadas infraestructuras en la ciudad, aportan elementos que dibujan un horizonte para intentar resolver esa complejidad socio-espacial.

⁵⁹ Creelman, James. Periodista, entrevista a Porfirio Díaz el 3 de marzo de 1908, Fuente: SEP, *Historia Sexto grado*, México, 1999, pp. 64 y 65.

⁶⁰ *Ibid.* James Creelman. Periodista.

El surgimiento de una comunidad cultural que aspira a ser políticamente independiente no es solamente una actividad austera basada en decretos y acuerdos sino también involucra su propio sentido de la memoria histórica como forma de legitimación de la nueva nación. El pasado étnico se percibe a través de mitos, símbolos y leyendas, mientras que el nacionalismo emerge como la primera expresión de conciencia y defensa cultural de dicho pasado étnico. El nacionalismo como movimiento cultural usa mitos y símbolos para proveer a la comunidad que busca autonomía política, una identidad cultural propia. El uso de mitos impulsa a la acción colectiva y demuestra tener la capacidad para la movilización popular. El peso de estos mitos y símbolos en la mente popular cuenta para determinar la especificidad que adquiere cada expresión de nacionalismo.⁶¹

IV.2.1. *La ciudad de Puebla y su potencial territorial*

La consolidación del gobierno de Porfirio Díaz se logra, entre otras causas, a través de ciertas concesiones de poder a las poblaciones, municipios y estados, articulados por una representatividad manipulada. Además de un férreo control del ejército, con el estratégico movimiento de los superiores para ocupar cargos en los gobiernos estatales y locales, así como la reducción del presupuesto de guerra. Todo ello aunado a un importante flujo hacendario que se reactiva y se consolida en los primeros años del siglo xx y que le permiten al régimen desembocar el proyecto ferrocarrilero que había sido pospuesto y esperado durante años.

Ésta es una aspiración prácticamente contemporánea a su histórica instalación en Inglaterra que comunicó a las ciudades de Liverpool y Manchester en el año de 1830. Pasaron siete años después de este hecho y trece después de haber sido reconocida la independencia de México por las potencias económicas del siglo xix, cuando el presidente Anastasio Bustamante decretó la construcción de un camino de hierro desde Veracruz y hasta la capital mexicana.

Parecería que la condición de lo importante se sobreponía a lo urgente. Sin embargo, la Constitución vigente en 1824 y posteriormente la de 1857, así como las

⁶¹ Sobre la tendencia histórico-culturalista que enfatiza la importancia del pasado étnico como expresión durable para la formación y continuidad de las naciones, véase Smith, Anthony D., *The Ethnic Origins of Nations*, Basil Blackwell, 1986, Smith, Anthony D., "National Identity and Myths of Ethnic Descent, Research in Social Movements, Conflict and Change", vol. 7; 1984: pp. 95-130. En: Gutiérrez, Natividad. *Memoria indígena en el nacionalismo precursor de México y Perú*. London School of Economics, Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe, Octubre de 2003, <http://www.tau.ac.il>

normativas correspondientes del Ministerio de Fomento (1852), carecían de directrices que permitieran proponer un ordenamiento territorial básico y, menos aún, la especificidad correspondiente que exigía la instalación del ferrocarril.

Considérese tres antecedentes importantes que influyen directamente en la planificación y que tienen que ver con el inicio de la instalación de los caminos de hierro en México. Como infraestructura de comunicación interactúan con las relaciones territoriales; de ello nos interesa destacar la posición de la ciudad de Puebla en el contexto geo-cultural para llegar, más adelante, al estudio de sus transformaciones urbanísticas:

1) La ciudad de México como el centro económico y político, con la concentración más numerosa de población y asiento de los negocios, industrias y casas comerciales más dinámicas en la nación; 2) El puerto de Veracruz como la puerta de entrada y salida hacia Europa, el mercado mundial más importante de aquella época; 3) La mayoría de la producción que se generaba en los estados y territorios se trasladaba a la capital de la República para ser comercializada en el mercado interno o el de exportación.

IV.2.2. Puebla en el eje México-Veracruz, la ruta de comercio y comunicaciones más relevante del país

Puebla, ubicada entre estos dos polos, era la segunda ciudad en importancia económica y poblacional. Caracterizada por su producción agrícola y dinámica comercial, concentraba la producción regional de harina y una parte de hortalizas; también, no en vano su fama en la elaboración de paños durante la Colonia y después en la rama de la confección de prendas de vestir, la habían convertido en la sede del más importante centro textilero de la República. Primero con las fábricas de La Constancia Mexicana y La María, posteriormente, gracias a los importantes estímulos fiscales y subsidios públicos, se fundaron y crecieron otras como El León y Metepec en Atlixco o La Trinidad en Tlaxcala. Todas contaron con escantillón para carga de ferrocarril.

La ciudad sobresalía también por la producción de vidrio, cerámica y papel; éstas, junto con la comercialización de madera de las sierras, conformaban un sistema de microeconomía que hacía importantes aportaciones para su sustento.

La lógica del diseño del camino de hierro, ante la falta de una legislación o un plan específico, es elaborada entonces por ingenieros y promotores privados, quienes establecen su itinerario por kilómetro recorrido y por capacidad de carga. Puebla, hasta entonces, reunía elementos suficientes para integrarse a la vía entre el puerto de Veracruz y la capital nacional, aunque por las características topográficas y el afán del concesionario —que no está atado por las condiciones del contrato en

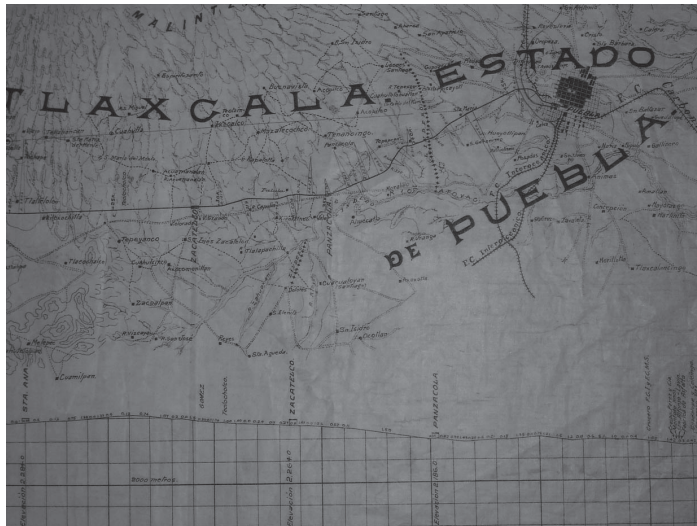
los puntos fijos de la traza—de construir una vía directa y de pasar intencionalmente por otros núcleos, se resuelve con una extensión, a manera de rama de árbol, para estimular la comercialización de lo que ahí se producía, tanto a los mercados nacionales, concentrados en la ciudad de México, como a los internacionales que salían por el puerto de Veracruz.

22. *La primera ferrovía México-Veracruz, según plano Matthews, Northrup & Co.*



Fuente: Biblioteca del Congreso de EU: www.loc.gov. Diciembre 2003.

23. *Detalle del trazo con pendientes de la ferrovía en las inmediaciones de la ciudad de Puebla. La condición topográfica sería relevante en la definición del acceso final al borde de la ciudad edificada*



Fuente: Archivo cartográfico del Museo Nacional de los Ferrocarriles, Puebla. Agosto de 2004.

Así, la ciudad de Puebla queda unida a la capital de la República a través de la línea férrea el 16 de septiembre de 1869, inaugurando Benito Juárez el tramo de México a Apizaco de 139 kilómetros, y el ramal de Apizaco a Puebla de 47 kilómetros.

Esta vía que resolvía técnica y económicamente la intercomunicación de Puebla con la Ciudad de México, se articularía a la región de Oaxaca cuando, años más adelante y como primer acuerdo ferrocarrilero del gobierno porfirista, se aprueba el proyecto presentado por el ingeniero Mariano Téllez Pizarro para la construcción de una línea ferroviaria con tracción animal, entre Tehuacan y la estación Esperanza, del Ferrocarril Mexicano.⁶² Este ferrocarril que se construyó por cuenta exclusiva del gobierno, se inauguró con sus 51 kilómetros de vía angosta (0.914 metros) el 24 de diciembre de 1879, con asistencia del presidente Díaz, miembros de su gabinete, los gobernadores de los estados de Oaxaca, Puebla, Veracruz y numerosos invitados. La relevancia que tenía la ruta era por las facilidades que otorgaría en la comercialización de diversos productos para la exportación por Veracruz y de mercancías de importación para el estado de Oaxaca.⁶³

Posteriormente, el general Manuel González compró al gobierno este ferrocarril y, años después, sus herederos lo traspasaron al Ferrocarril Mexicano del Sur. Se acababa de terminar el tramo de Puebla a Tehuacán en su ruta a Oaxaca, cuando fue cambiado a tracción de vapor.⁶⁴ En el año de 1873, después de la inauguración del FC Mexicano, el país contaba con 527 kilómetros de vías férreas que incluían un tramo de Veracruz a Medellín y 40 kilómetros construidos en la línea que comunicaría el puerto de Veracruz con Jalapa.

IV.2.3. *La estratégica comunicación interoceánica a través del Istmo de Tehuantepec*

Sugerida ya por el Emperador Carlos V a Hernán Cortés, quien exploró la zona en el siglo XVI, supondría la transformación de la región del Istmo y el centro del país como un sitio privilegiado para el traslado de mercancías más importante en América, entre el Océano Pacífico y el Golfo de México. Específicamente para Norteamérica representaba una instalación estratégica de comunicación entre sus dos costas y de ahí su interés en desarrollarla.

Desde la perspectiva de la ciudad de Puebla, este paso comercial la fortalecía

⁶² Este proyecto había sido presentado dos años antes por el mismo ingeniero Téllez al gobierno de Lerdo de Tejada que se negó a su aprobación por carecer de fondos federales necesarios para realizarlos, pese al reconocimiento de la relevancia del mismo.

⁶³ Recordemos que todavía en esa época el cultivo oaxaqueño de la grana cochinilla era, por su escasez y calidad, un precioso producto para la industria textil nacional y europea.

⁶⁴ En 1952 se ensanchó a vía estándar, al ponerse en servicio la vía ancha de México a Oaxaca.

como puerta de entrada al Altiplano Mexicano. Ya no sólo articulando el mercado europeo y norteamericano, éste último a través del sistema de las afluentes del río del Mississippi, sino también del sureste mexicano, el este de los Estados Unidos y el comercio con el lejano oriente.

La primera concesión se remonta al primero de marzo de 1842, otorgada a José de Garay por el presidente López de Santa Anna. Esta concesión caducó sin que se hubiera tendido un solo riel después de varias prórrogas otorgadas por el gobierno. Sobre ello hay un importante debate en el Congreso durante el periodo de gobierno del presidente Lerdo de Tejada. Se origina por una polémica en la que se discutió el importante problema técnico del escantillón de las vías ferrocarrileras que en lo sucesivo se pretendían construir en México:

El gobierno del presidente Juárez había obtenido, en el año de 1870, la aprobación de un decreto en el Congreso autorizando a los señores Smith, Breman y Richards para construir la anhelada línea del Golfo al Pacífico. El problema se centró en el proyecto de construcción que proponía en ese momento una vía angosta (0.914 m.) que partiría de un punto en la costa de Tamaulipas, siguiendo la lógica de la búsqueda de mercado, pasaría por la ciudad de México y conectaría con un puerto en el Pacífico, pero construido en cierta forma que facilitaría las comunicaciones de norte a sur.

El proyecto se le conoció como Ferrocarril de Tuxpan e iniciaría precisamente en ese puerto veracruzano. El contrato primero fue traspasado en 1871 al general W. S. Rosecranz, uno de los inversionistas norteamericanos que más tenazmente luchó durante los gobiernos de Juárez y Lerdo para hacer construcciones ferroviarias en el país, razón por la que a partir de entonces a este proyecto se le conoció como el Ferrocarril Rosecranz. Finalmente fue desechado al no ser autorizada su construcción en vía angosta, (0.914 m) y por carecer de las garantías afianzadoras suficientes estipuladas en el contrato.

Anotar la relevante influencia política, atribuida al presidente Lerdo de Tejada,⁶⁵ para evitar en lo posible la actividad de los inversionistas norteamericanos y el construir las rutas al norte se debió, probablemente, a la percepción generalizada en la población de una amenaza norteamericana a la integridad territorial. Tal línea no se construye y el gobierno se inclina por liberar un programa de concesiones de líneas de comunicación orientadas más a conectar el interior de las regiones.

En 1876, cuando finaliza el mandato de Sebastián Lerdo de Tejada, ya existen instalados 630 kilómetros de líneas, correspondientes a lo siguiente: la línea completa del *rc* Mexicano con 470.5 kilómetros, además de la vía alternativa con el tramo de Veracruz a Medellín de 15.41 kilómetros. Entre Mérida y Puerto Progre-

⁶⁵ "Entre la fuerza y la debilidad, conservemos el desierto", frase atribuida a Lerdo de Tejada.

so, 16 kilómetros, para el apoyo a la importante región yucateca con su industria del henequén y salvar el problema de la segregación social y territorial. México a Cuautitlán, 16.8 kilómetros. Veracruz en conexión a la capital de su estado, la ciudad de Jalapa, con 112 kilómetros.

Porfirio Díaz en su primer periodo como presidente (1876-1880), registra una gran actividad entre los solicitantes de concesiones para construir líneas férreas en nuestro territorio, aunque continuando con los criterios de integración regional a través del ferrocarril. Aun con esta clara intención y con la facilidad para su otorgamiento, pocas de ellas concluyeron en una obra ejecutada. En 1877, se autorizó continuar los trabajos de construcción del Ferrocarril de México a Toluca, con un ramal a Cuautitlán; en el mismo año, se autorizó al gobierno del estado de Guanajuato para construir una línea de Celaya a León, pasando por Salamanca, Irapuato y Silao, con un ramal a la ciudad de Guanajuato; en 1878, se firmó contrato para la construcción del Ferrocarril de Morelos, (México-Cuautla), que podría llegar hasta el río Amacuzac; una línea férrea que uniera a Zacatecas, Aguascalientes y Lagos; en el mismo año se autorizó al gobierno del estado de Yucatán, construir un ferrocarril de Mérida a Peto, con un ramal a Tekax, lo mismo que otro ferrocarril entre Mérida y Campeche; una línea entre Veracruz y Alvarado con un ramal a Antón Lizardo.⁶⁶

Otra región importante es la de la sierra del estado de Hidalgo, en donde se encontraban importantes inversiones británicas para la explotación minera con destino principal al mercado internacional, así:

En el año de 1879 se autorizó la construcción del Ferrocarril de Hidalgo, que partiría de un punto de la ruta del Mexicano (Ometusco), y terminaría en Pachuca, Lo que facilitaría la explotación y comercialización de esa importante zona minera.⁶⁷

Para el caso de la periferia inmediata a la ciudad de Puebla y dadas las características que iba adquiriendo su proceso de industrialización y la claridad de la ruta interoceánica, el gobierno federal invierte y construye en el Ferrocarril de Puebla a San Martín Texmelucan. Se inaugura el 16 de septiembre de 1882, con vía ancha, de tracción animal primero y bajo la administración del gobierno hasta 1886 que se traspasa la Ferrocarril Interoceánico, completando su ruta de México a Puebla.

⁶⁶ Rubio Martínez, Carlos. *Ferrocarriles Mexicanos Inicios y Nacionalización*, en <http://estacion-torreon.galeon.com>

⁶⁷ Rubio Martínez, Carlos, *loc.cit.*

Recordemos las intenciones de los principios federalistas del Partido Liberal, al que pertenece Porfirio Díaz, y comparemos con los hechos de la práctica en la “política territorial”. Encontraremos una evidente importancia que se otorga a la centralidad de la ciudad de México y sus ciudades periféricas, Puebla entre ellas aunque apareciendo ahora la región del Bajío, en torno a las cuales se construye esta infraestructura. La salvedad está en las pocas obras que se ejecutan en el norte, occidente y la Península de Yucatán.

IV.2.4. El territorio mexicano y el cambio de estrategia en la política exterior de los Estados Unidos hacia México

El interés de los Estados Unidos por desarrollar un intenso intercambio comercial con México, combinado con la falta de una legislación propia para el programa ferrocarrilero, hizo que al paso de los años las empresas norteamericanas constituyeran prácticamente un monopolio.

La abstención del gobierno de Díaz para señalar la dirección, la longitud y las características de las líneas, determinó que las compañías extranjeras hicieran las grandes rutas troncales, —el Nacional, el Internacional y el Central— como una simple prolongación, en nuestro territorio, de los ferrocarriles norteamericanos, con fines casi exclusivamente de exportación hacia el vecino país.⁶⁸

Al terminar el primer período de gobierno de Porfirio Díaz, en 1880, por fin los inversionistas norteamericanos iniciaron la tarea, largamente esperada por ellos, de construir líneas férreas en tierras mexicanas. En este año se otorgaron las dos primeras concesiones a empresas constructoras norteamericanas. La primera el 8 de septiembre de 1880, el Ferrocarril Central Mexicano. Se trataba de una compañía constituida en Boston, Mass. (EUA) para construir una línea de vía ancha, entre México y Paso del Norte, hoy Ciudad Juárez, Chihuahua, tocando las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Silao, León, Aguascalientes, Zacatecas y Chihuahua, con dos ramales, uno de Silao a Guanajuato y el otro llegaría a Guadalajara.

Varios gobiernos locales que tenían concesiones para algunos tramos, pero que no habían realizado trabajos o habían avanzado muy poco, las traspasaron a la nueva empresa para que ésta pudiera, sin dificultades, atacar la construcción de la nueva ruta. La segunda concesión, de fecha 13 de septiembre, se otorgó a la Compañía Constructora Nacional, fundada en Denver, Colorado (EUA), para la construcción

⁶⁸ Téllez Pizarro, Mariano. *Breves apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la República Mexicana*. Publicados en el año de 1906.

de dos líneas. En esta ocasión de vía angosta; la primera de México a Manzanillo, tocando Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora y la Piedad y, la segunda, para unir a la capital de la República con Nuevo Laredo, Tamaulipas. Igualmente, varios gobiernos estatales traspasaron sus concesiones a la Constructora Nacional, la que, en el año de 1883, se consolidó con la Compañía de Fierro Nacional Mexicana, que posteriormente cambió su razón social a Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, denominación que en lo sucesivo usó la nueva ruta que se construía.

Se constituía así el esqueleto organizativo de la función de comunicación ferrocarrilera territorial, con las dos grandes rutas que son la columna vertebral del sistema ferroviario y que dieron la estructura territorial que más se articulaba con el mercado norteamericano para atender la integración territorial o la comunicación eficaz entre las comunidades en el logro de un desarrollo equilibrado.

Para tener el esquema general completo de las actuaciones ferrocarrileras en el territorio mexicano, se relacionan las rutas más significativas de esos años:

Al terminar el primer periodo de gobierno del general Díaz los ferrocarriles tenían una extensión de 1,079.57 Km. y durante el gobierno de Manuel González (1880-1884), se continuó aceleradamente la construcción de líneas ferroviarias, otorgándose cerca de treinta concesiones para nuevas rutas, aunque la mayoría de ellas, como en casos anteriores, no tuvieron efecto alguno.

De los contratos que se autorizaron durante este gobierno y tuvieron éxito, mencionaremos al Ferrocarril Internacional Mexicano, cuya empresa, sin subvención alguna y en breve tiempo, construyó la línea que comunicó a Piedras Negras, Coah., con Torreón, Coah. y Durango, Dgo.

Durante este cuatrienio empezaron a ponerse en servicio algunas rutas como la del Ferrocarril de Morelos, de Los Reyes, Edo. de México, a Cautla, Morelos de vía angosta, que se inauguró el 18 de junio de 1881. Este ferrocarril se construyó al amparo de la primera concesión que otorgó el gobierno de Porfirio Díaz, el 16 de abril de 1878, al gobierno del estado de Morelos, quién a su vez la traspasó a un grupo de inversionistas que formaron la Compañía del Ferrocarril México y Morelos. Al inaugurar su servicio en 1881, la compañía cambió su razón social a Ferrocarril de Morelos. En 1882, esta línea fue comprada por el señor Delfín Sánchez, inversionista español, de quién se sabe fue yerno de don Benito Juárez, y que tuvo intervención en varias construcciones ferrocarrileras, (como el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec). Esta línea se prolongó hasta Yautepec y por último, el primero de agosto de 1894, llegó a Puente de Ixtla en el mismo estado de Morelos.⁶⁹

⁶⁹ Datos referidos del texto del ingeniero Mariano Téllez Pizarro y consultados en <http://estaciontorreon.galeon.com>. Noviembre de 2003.

Esta última línea es importante para este análisis pues se conectaba a la ciudad de Puebla con la llegada a una nueva estación anexa a la existente del Ferrocarril Mexicano, por la vía a Izúcar de Matamoros y Atlixco.

Delfín Sánchez construyó el tramo de 19 kilómetros de Los Reyes a la ciudad de México y se le atribuye la construcción de la hermosa estación de San Lázaro, en la parte oriental de la capital de la República, que durante muchos años sirvió de Estación Terminal a la ruta del Ferrocarril Interoceánico, de México a Veracruz, vía Jalapa, la de México-Puebla-Oaxaca, la de México-Cuatla-Puente de Ixtla y la de México a Cuatla y Puebla. Dejo de prestar servicio al ensancharse las vías de México a Veracruz y México a Oaxaca, y por último la de México-Cuatla-Puebla y suspenderse el servicio de Cuatla a Puente de Ixtla.⁷⁰

No es sino hasta 1899, después de una larga exposición conceptual y de una detallada presentación en el modo de ejecución en materia de construcción ferroviaria que, José Ives Limantour, ministro de hacienda, logra la aprobación de la Ley General de Ferrocarriles ya a través de la administración de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a cargo del general Francisco Z. Mena. La misma contemplaba una clara diferenciación entre los contratos para el suministro e instalación de las vías y la operación del servicio.

Artículo 9º. La construcción de los ferrocarriles dependientes de la Federación, se harán por compañías o por particulares, mediante una concesión que hará el Ejecutivo de la Unión, con sujeción a los preceptos de la presente ley. Los particulares a quienes se haga una concesión, están autorizados para formar una compañía; igual derecho tendrán las compañías concesionarias.⁷¹

Para entonces dos empresas, Stándar Oil y Casa Seyer, controlaban la red a través de las compañías Central y Nacional. Era tarde para esta detalladísima Ley, pues estaban ya instalados más de 19,000 kilómetros⁷² y la ley, en principio, no intervenía las compañías sino que establecía un marco prospectivo para la formación de concesiones futuras.

Con el objeto de responder a las necesidades de integración territorial mexicana se impulsa la construcción nuevas vías, entre ellas, las que dan relevancia de la estación Puebla, como la del Ferrocarril Panamericano que integra a la frontera

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Ley sobre Ferrocarriles*. Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, México, 1899, p. 5.

⁷² El actual inventario de la red ferroviaria nacional cuenta con un poco más de 26,000 kilómetros. INEGI 2003.

con Guatemala en Ciudad Hidalgo y ésta a la línea del FFCC Nacional de Tehuantepec: el anhelado paso a través del Istmo comunicando a la vertiente del Golfo, del Pacífico y al centro a través de Puebla. Esta empresa ya operó con utilidades⁷³ hasta 1917, con la apertura del Canal de Panamá, que compitió como ruta alterna al ferrocarril.

Presionado por los hombres de negocios del porfirismo, el mismo gobierno de Porfirio Díaz intenta controlar el monopolio ferrocarrilero con la creación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, integrada con dos grandes sistemas: el del Ferrocarril Central Mexicano y el Nacional, lo que motiva fricciones entre los gobiernos, ya poco antes del inicio de la revolución de 1910.

Al respecto, el historiador Vicente Fuentes Díaz, en su libro *El Problema Ferrocarrilero de México*, reconoce:

Con la misma prodigalidad, tanto como con el mismo desorden, el segundo gobierno del general Porfirio Díaz, (1884-1888), continuó la aprobación de contratos para la apertura de ferrocarriles. Los convenios se fincaban sin plan alguno, otorgándose a todo aquel que los solicitaba, muchas veces al simple amparo de la amistad, de la recomendación de un alto funcionario del régimen y sin previo estudio de las ventajas que habría de suponer la nueva vía o de los inconvenientes que podría presentar.

Esta política se continuó en los tres siguientes periodos de gobierno del general Díaz, o sea hasta 1900, sin variaciones sustanciales, como lo fue que a partir de 1891 el Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, creado al efecto, y ya no el de Fomento, fue el encargado de expedir las concesiones. El nacimiento de la nueva dependencia no significó, sin embargo, la adopción de un plan concreto para la construcción de ferrocarriles.

Durante ese periodo (1884-1900) se otorgaron en total 101 concesiones,⁷⁴ la mayoría conducidas por la intuición, las relaciones personales entre empresarios y gobierno, los condicionamientos técnicos, así como los intereses económicos de las empresas concesionadas involucradas que finalmente formularon las prioridades en el desarrollo del proyecto.

⁷³ Desde 1898 Porfirio Díaz concierta una operación con la empresa inglesa Pearson & Son, asegurando la administración del mismo por los siguientes 51 años, esto después de 44 años de concesiones, construcciones parciales y defectuosas, trayendo consigo las consecuentes cancelaciones de contratos. Finalmente la línea se integró a Ferrocarriles Nacionales de México en 1925.

⁷⁴ Téllez Pizarro, Mariano. *Breves apuntes históricos sobre los ferrocarriles de la República Mexicana*. Publicados en el año de 1906.

Considerar al ferrocarril como una infraestructura básica y sustancial en el proyecto de gobierno y de planificación territorial, sólo aparece entre líneas hasta que se publica esa primera Ley sobre Ferrocarriles.

Artículo 1º. Los Ferrocarriles dependientes de la Federación, se dividen en tres clases: I. Vías generales de comunicación. II Vías de interés local en el Distrito Federal y Territorios. III. Vías de interés local en los Estados.⁷⁵

Desde el ámbito de la gestión debemos reconocer la falta de visión, el descuido y corrupción, aunados a los intereses propios de empresas privadas que administraban y explotaban el servicio hicieron muy difícil reorientar el proyecto ferrocarrilero como instrumento de equilibrio en el desarrollo. Por otra parte, los condicionamientos técnicos del ferrocarril, en una economía de escasos recursos y la determinación de los mercados fueron los criterios con los que responde el proyecto de este medio de transporte.

La invasión norteamericana a México de 1914, encuentra entre una de sus provocaciones la intervención del gobierno en las empresas ferrocarrileras a partir de 1909. En esos años la totalidad de los empleados del ferrocarril eran extranjeros y la administración de Porfirio Díaz intentó reemplazarlos por los denominados “copiadores” o aprendices, que eran los despachadores de las oficinas del telégrafo. El intento terminó en protestas, huelga, desplazados y como un ingrediente a la creciente insatisfacción social.⁷⁶

La sincronía entre el tiempo en que se ejecutan las acciones y se consuman como hechos y objetos tangibles en la ciudad ante las iniciativas de planificación tardías, como fueron las leyes, normas y programas del ferrocarril mexicano, encuentran un desfase de dimensiones dramáticas para el desarrollo de la modernización que se intentaba desarrollar: prácticamente 75% de las vías férreas mexicanas se construyeron a merced exclusiva de las leyes del mercado que atendía demandas del extranjero, así como de las exigencias técnicas de sus constructores y gestores privados.

⁷⁵ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Ley sobre Ferrocarriles*. Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, México, 1899, pp. 3-4.

⁷⁶ En los registros de la *Historia del Sindicalismo en México* encontramos que en el año 1900 en la ciudad de Puebla se forma el primer sindicato: Unión de Mecánicos Mexicanos UDMM, con filiales en varios estados de la República. Fuente: Sindicato Único de Trabajadores del Gobierno del Distrito Federal, “Sección Uno” Limpia y Transportes. Noviembre de 2003.

IV.2.5. *Mejora de otras infraestructuras urbanas*

Uno de los estímulos más importantes para la intervención que, a su vez, condujeron a las transformaciones urbanas, lo representó la introducción o la mejora de las infraestructuras. Con el desarrollo de la tecnología y su aplicación específica en el diseño y construcción de las “venas, arterias y órganos” de la ciudad, es posible hacer un manejo más eficiente de aquellos servicios básicos que la ciudad ofrecía a su población: alimentación de agua potable y conducción de agua residual, suministro de víveres y desecho de residuos, energía y capacidad de transporte y comunicación.⁷⁷

Hay una preocupación evidente de las autoridades, en un informe oficial de 1887 se desprende lo siguiente:

Los albañales eran de sección cuadrada, contruidos con fondo y dos paredes laterales, formadas de ladrillo sumamente permeable, cubiertas con lajas colocadas de plano, dejando entre sus bordes intersticios descubiertos muy superficiales, y siendo la capa vecina de tierra vegetal, sin más ventilación que las atarjeas de las casas, cortándose en las bocacalles en ángulo recto y sin ningún sistema de lavado; azolvados por sustancias en putrefacción, sin la capacidad necesaria; en tiempo de lluvias, con frecuencia, refluían a los patios por los caños caseros aguas llovedizas mezcladas con dichas sustancias; desembocan en el río de San Francisco, que atraviesa por en medio de la Ciudad, y muchas calles carecían de ellos.⁷⁸

Se busca, por un lado, mejores condiciones para la salud pues, durante ese tiempo, las ciudades continuaban bajo la amenaza de epidemias como la tifoidea, tuberculosis, sarampión y viruela. Aunque la intención de la aplicación de las nuevas infraestructuras estaba pensado para toda la ciudad, las condiciones económicas lo limitan y, con el tiempo, se establecen caracterizaciones de los barrios y sectores de la ciudad favorecidos por las mejoras infraestructurales que permitieron el desarrollo de las actividades para sustentar la vida en las habitaciones, especialmente de los barrios burgueses, estimular la economía de la nueva industria y el comercio de la ciudad histórica. De ahí se deduce que hubo calles, barrios y sectores privilegiados; otros excluidos de estos servicios, condicionaron la segregación en la ciudad.

En el caso de la ciudad de Puebla, particularmente concerniente al entorno de la calle 11, se inicia un proceso que conformará, en el futuro inmediato, el espacio

⁷⁷ “Calle del P. de San Roque [...] Por esta calle comenzaron las obras de saneamiento y drenaje moderno en 1907 [...]” Leicht, Hugo... *op. cit.*, p. 358.

⁷⁸ *Ibid.*

para la edificación de los equipamientos que exige el programa de la ciudad de los conservadores, adoptada por un gobierno liberal burgués y que la transformarán de una calle de borde a la de comunicación interna más relevante en dirección norte sur de la ciudad.

La simbólica y prestigiada llegada del ferrocarril conlleva una concentración de cambios sin precedente en la historia de la ciudad, transformando radicalmente la realidad y prospectiva social y urbana, que no se vuelve a repetir hasta la década de los cincuenta del nuevo siglo, con un nuevo quiebre tecnológico apuntalado fundamentalmente, por un lado, por el transporte motorizado y el automóvil, que plantea una problemática de escala urbano arquitectónica y de movilidad sin precedentes y, por otro, por la tecnología constructiva del concreto armado que desquebraja el esquema de desarrollo de la ciudad, en cuanto a la capacidad técnica para la realización de espacios urbanos y arquitectónicos. Frente a este hecho objetivo, el vacío en la formulación de planes que propongan un proyecto para los espacios, infraestructuras, equipamientos y normas de habitabilidad en el ámbito de la ciudad y su articulación territorial.

IV.3. La ruptura del orden porfiriano

La debacle del régimen porfirista tuvo diversas causas que, aunque evidentemente no son objeto central de este trabajo, vale la pena presentarlas de manera general para contextualizar aquellas cuyas consecuencias socio-espaciales influyeron en el futuro desarrollo de la ciudad.

La creación de grupos de intelectuales y científicos cercanos al dictador permitió el análisis y la puesta en marcha de algunas de las respuestas que exigía la sociedad de su tiempo y que, como hemos visto, tuvo sus repercusiones en la creación de un potente proyecto ferrocarrilero, la higienización de la ciudad, la construcción de infraestructuras, industrialización y espacios de habitación segregados.

Aunque con beneficios a la vista, ello implicó el dejar a otros grupos poderosos fuera de ese ámbito y que deseaban estar en posiciones más influyentes. En este sentido, el disgusto de algunos empresarios nacionales ante la abierta e indiscriminada cantidad de concesiones ferrocarrileras, mineras, petroleras o de electrificación que se otorgaron principalmente a inversionistas norteamericanos y británicos, generó fricciones constantes con los industriales nacionales excluidos.

Por otra parte, dentro de los personajes cercanos a Porfirio Díaz se reconocían dos grupos de enorme influencia que disputaban desde hacía algunos años la sucesión presidencial. Ellos estaban encabezados por el ministro de hacienda José I. Limantour y el ministro de guerra general Bernardo Reyes. Uno, había dotado al

régimen de los instrumentos para el saneamiento de las finanzas públicas abriendo el crédito e inversión y, con ello, la oportunidad de desarrollar obras de infraestructura e industrialización mencionadas. El otro, estabilidad política a través del férreo control de los jefes militares en todo el territorio nacional así como la defensa militar de la fronteras por las constantes provocaciones militares e invasión de delincuentes norteamericanos en el norte o, los intentos de divisionismo en el sureste, lo que acabó con las sublevaciones e inestabilidad fronteriza características del siglo XIX. Porfirio Díaz decide la reelección en el poder y con ello el inicio del conflicto que dijo deseaba evitar.

Desde los primeros años del nuevo siglo la economía mexicana empezaba a dar signos de deterioro, como fue la revaluación del peso mexicano en 1905, lo que trajo consigo una baja generalizada en la demanda externa, disminución de salarios en la industria y del ingreso en el significativo mercado de productos agrícolas en que se apoyaba la economía mexicana. Así, el salario real disminuyó, el desempleo aumentó y con ello el consecuente deterioro en la calidad de vida de los habitantes del campo y las ciudades.⁷⁹

Ya estaba en cuestionamiento público la ortodoxia política y teórica del pensamiento positivista, adoptado a ultranza por los “científicos” porfiristas, constituyéndose grupos alternativos, entre los cuales se encontraba el del “Ateneo de la Juventud”. Encabezado por intelectuales de la talla de Alfonso Reyes, Antonio Caso, Pedro Henríquez Ureña y José Vasconcelos que promovían una reflexión sobre la identidad cultural hispanoamericana traducido en lo que se denominaba la “Utopía de América”.

El Ateneo de la Juventud” representó un intento y la consumación del esfuerzo por resignificar la cultura y los problemas de México, desde la perspectiva de nuevos marcos interpretativos que transitaron del humanismo griego a las lecturas de Kant, Nietzsche, Schopenhauer, Bergson, Boutroux, Croce y José Enrique Rodó, entre otros. Sus objetivos se centraron en la necesidad de trabajar a favor de la cultura y el arte. Para lograrlo organizaron reuniones públicas en las cuales darían lectura a trabajos literarios, científicos y filosóficos. Asimismo sus miembros escogerían temas para dar lugar a discusiones y la difusión de sus ideas.⁸⁰

⁷⁹ Gollás, Manuel. “Breve relato de cincuenta años de política económica”. En: Bizberg, Ilián. Meyer, Lorenzo. (coords). *Una historia contemporánea de México: Transformaciones y permanencias*. Tomo I, Océano, México, 2003, pp. 223-234.

⁸⁰ Moya López, Laura A. Henríquez Ureña, Pedro. “La identidad cultural Hispanoamericana”. En: *La Utopía de América*. www.ejournal.unam.mx Enero de 2004.

La acumulación de tierras en el campo y la de capital en las ciudades provocaron una situación insoportable para los jornaleros y campesinos en las haciendas y latifundios —constituidas con base en la “Ley sobre ocupación y enajenación de terrenos baldíos”.⁸¹ Éstas llegaron a superficies de hasta 300 mil hectáreas bajo el nombre de un solo propietario—⁸² así como la desigualdad imperante en el ámbito de los obreros en las industrias. Los levantamientos de Río Blanco y Cananea fueron solo el inicio de la expresión de la represión social que se vivía en el sector industrial que no resistió la situación de desigualdad imperante entre los obreros y patrones.

La presión demográfica sobre los centros urbanos más importantes, como Puebla, se agravó con la inmigración y la consecuente falta de espacios para la vivienda y servicios a estos grupos que se multiplicaba y tocaba los intereses de clases medias, así como de los profesionales libres, que convivían en la ciudad central. Estas insuficiencias bastaron para la anexión de ellos al movimiento de cambio promovido por el Partido Antirreeleccionista que abanderaba la candidatura de Francisco I. Madero.

La gran animación que se notó en Puebla por la próxima llegada de don Francisco I. Madero, fue precursora de una terrible escena... así también se anunció su entrada en Puebla con una noche trágica, inesperada, cuya causa fue los rencores entre los federales que estaban en la Penitenciaría y los maderistas que estaban en la Plaza de Toros. Hubo diferentes versiones: unos decían que los soldados del Batallón Zaragoza pasaron en coche por la Plaza de Toros y dispararon sus armas, entonces los maderistas se formaron en batalla frente al Cuartel Zaragoza y dispararon sobre la guardia. Otros decían que los desórdenes fueron preparados por los federales para impedir la venida del señor Madero [...]⁸³

Indiscutiblemente que Estados Unidos intervino por acción u omisión en la Revolución Mexicana. Recordemos que el desconocimiento de las elecciones de

⁸¹ Destacan en dicha ley la clasificación en: I. Terrenos baldíos. II. Demasías. III. Excedencias y IV. Terrenos nacionales, así como del artículo 6º. “Todo habitante de la República, mayor de edad y con capacidad legal para contratar, tiene derecho, en términos de la presente ley, para denunciar terrenos baldíos, demasías y excedencias en cualquier parte del territorio nacional, y sin limitación de extensión; excepto los naturales de las naciones limítrofes de la República y de los naturalizados en ellas, quienes por ningún título pueden adquirir baldíos en los estados que con ellas lindan...”. Orozco, Wistano Luis. *Legislación y Jurisprudencia sobre terrenos baldíos*. Ediciones Caballito, 1895, México, pp. 587-589.

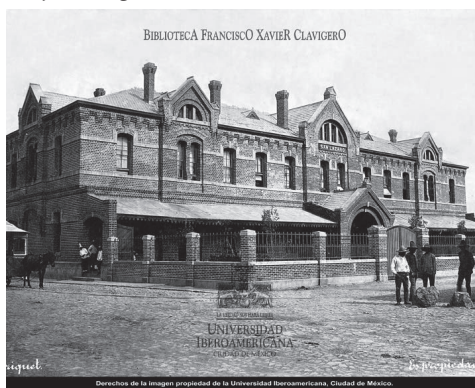
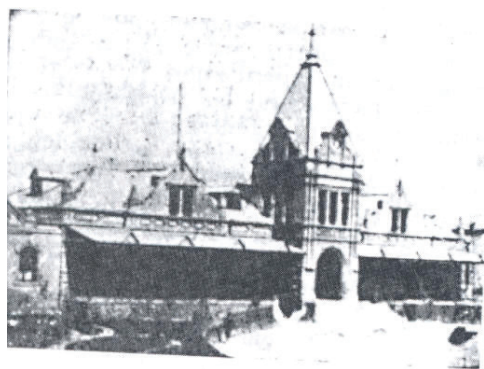
⁸² Informe de Gobierno 1927; p. 23, En: Krauze, Enrique, Meyer, Jean, Reyes, Cayetano. *Historia de la Revolución Mexicana 1924-1928. La reconstrucción económica*. El Colegio de México 1995, México, pp. 119-120.

⁸³ Mendizábal Tamborre, José de, *Efemérides de Puebla*. s/d, julio 11, 1911, p. 100.

1910 por grupos en todo el país y con el inminente levantamiento de Madero — que se preparó en territorio norteamericano a través de muchos de los simpatizantes del Partido Antireeleccionista —, Estados Unidos moviliza tropas en la frontera con Texas y envía buques frente a los puertos mexicanos que finalmente toman Veracruz en 1914. Ello motivó el temor de la población por una nueva invasión extranjera, generando manifestaciones de repulso a la ya de por sí favorecida presencia del capital extranjero a través de sus empresas y que se mezclaron con las de rechazo a un nuevo período presidencial porfirista, el séptimo que iría de 1910 a 1916. Todo esto debilitó definitivamente a la dictadura.

A partir de entonces, y hasta 1920, una encarnizada guerra volvería a ser el escenario cotidiano de México. Los levantamientos militares se sucedieron junto con traiciones y crímenes políticos entre grupos y facciones con el objeto de acceder al poder. La ciudad de Puebla nuevamente es testigo de varias batallas, asaltos y tomas de sitio entre las cuales destaca la de 1914, cuando las fuerzas carrancistas tuvieron que abandonar la ciudad con rumbo a Veracruz, por lo que incendian intencionalmente la estación del Ferrocarril Interoceánico para evitar ser alcanzadas por el ejército de Emiliano Zapata.

Ilustración 24. *Imágenes de las estaciones del Ferrocarril Interoceánico. A la izquierda la correspondiente a la calle 11, Puebla y a la derecha San Lázaro, ciudad de México; ambas contemporáneas y similares en tipología arquitectónica. La primera incendiada, desmantelada y sustituida por el mercado “Venustiano Carranza”, mientras que la segunda aún se conserva.*



Fuente: Leicht, Hugo, *Las calles de Puebla* y del archivo histórico fotográfico de la Universidad Iberoamericana, Ciudad de México, junio de 2004.

IV.4. Cambio y modernidad revolucionaria

Lo prolongado de la lucha armada, la cantidad y variedad de perfiles de dirigentes sublevados con los enormes costos sociales y económicos de ella, son muestra de la

diversidad geo-cultural que componían a México a principios del siglo xx. Durante ese siglo hubo coincidencias, continuidades así como contradicciones y contrapesos en la interpretación del modelo de desarrollo a seguir. Ello influyó en las decisiones sobre la orientación de las normas y las actuaciones que intentaban ordenar el territorio y la construcción del espacio en la ciudad. Esto ha sido un continuo histórico que tiene posibilidades de lectura y análisis a través del ámbito de lo urbano.

Si traducimos al lenguaje espacial el lugar para la concentración de ese poder tenemos que referirnos necesariamente a la ciudad de México. Alimentada por una serie de intereses regionales y extranjeros, abanderaría su liderazgo un conjunto diverso de jefes militares venidos de todas direcciones; controlando primero, y, fortaleciendo después ese espacio urbano de concentración de poder. A cambio, estos dirigentes, debilitaron la potencialidad del resto de las regiones.

Particularmente la ciudad de Puebla vio declinar su relevancia al verse sometida a este esquema de poder. Las decisiones que se tomaron en cuanto a la construcción de su espacio y entorno se vieron condicionadas por: las normativas centralizadoras, los intereses de aquellos actores que, en la lucha armada, lograron ascender al poder —que más adelante se trasladaron al campo de la política corporativista— y, el interés del capital por productos y mercados específicos y la tecnología que desata uno de los mayores procesos de transformación del espacio habitable.

El fenómeno socio-espacial que analizaremos en el capítulo correspondiente, prevaleció durante poco más de cuatro décadas del siglo xx y se refiere a lo que aquí se llamará “consolidación de la ciudad moderna”. Esto se manifestó principalmente con la fundación de una cantidad importante de colonias o barrios habitacionales que se formaron en torno a la ciudad central, producto de la promoción inmobiliaria posrevolucionaria y que tiene que ver con las infraestructuras construidas durante la “primera etapa” de la construcción de la ciudad moderna atribuida a los años de la dictadura de Porfirio Díaz. Por otra parte, al cambio de paradigma de desarrollo socioeconómico que se decide por la industrialización, favorecido por el quiebre tecnológico, transformando el perfil de la mayoría de la población rural en urbana y cuyas consecuencias se verterían sobre la ciudad.

Lo que sucedió después de esta “consolidación” en la construcción de la ciudad es un fenómeno de características claramente diferenciadas de esa primera etapa modernizadora. Aunque al mismo tiempo concatenado, dada la evolución de las condiciones que exige el sistema de capital que va monopolizándose y tendiendo a la especialización, “imponiendo nuevas condiciones al territorio, ya sea para asentarse en él o para asumirlo como un producto propio, para comercializarlo o para presentarlo como expresión de sus contenidos de clase”. Esto reflejado en la conformación de la ciudad; observable a partir de la lectura comprensiva que encontramos en sus espacios como la calle 11, sobre el borde poniente de la ciudad de Puebla.

Es posible que en esta panorámica general sobre los hechos que condicionaron el cambio social y espacial provocado por la Revolución Mexicana falten argumentos para la comprensión de la fenomenología que consolida el espacio de la ciudad moderna, mismos que se intentan incorporar en el desarrollo y profundización de nuestro último tema.

IV.4.1. *El inicio de la estabilización moderna*

Después de los tres escasos años de la presidencia de Francisco I. Madero los levantamientos armados fueron un hecho en todas las regiones del país. Entre los principales destacan: Pascual Orozco con Francisco Villa y sus dorados del norte en Chihuahua y la frontera con los EU Álvaro Obregón y Plutarco Elías Calles en Sonora; Venustiano Carranza desde Coahuilila. Emiliano Zapata ya venía alzado desde el sur, en el estado de Morelos, y las fronteras con los estados de Guerrero y Puebla.

Aun con la firma de la Constitución de 1917, la situación de inestabilidad continúa. Es asesinado el presidente Carranza y con el levantamiento del general Álvaro Obregón, a partir del “Plan de Agua Prieta”, se inicia una etapa que tiende a la pacificación, sin que desaparecieran en los siguientes años grupos de inconformes: 1923 la rebelión escobarista, 1927 la guerra cristera, 1929 el asesinato del candidato electo.

El general Álvaro Obregón (gobernó de 1920-1924) asume el poder imponiendo la visión política del norte, intentando iniciar algunas de las transformaciones señaladas en la nueva Constitución y proyectos de reconstrucción nacional. Destaca el de la educación cuyo responsable al frente fue José Vasconcelos quien impulsa a la Universidad Nacional y propone un plan educativo de corte eminentemente social; se fundan bibliotecas, estadios y escuelas, especialmente en el ámbito rural, procurando la alfabetización y la publicación de los autores clásicos.

Además del ámbito educativo que logra impulsar este ánimo de reconstrucción, dos preocupaciones fueron centrales entre 1921 y 1924 para el gobierno de Álvaro Obregón, especialmente si consideramos en el contexto exterior el fin de la I Guerra Mundial en Europa y a México como segundo productor mundial de petróleo: 1) evitar la intervención norteamericana que se perfilaba por el temor de los Estados Unidos del zarpazo bolchevique mexicano, que evidentemente no sucede, y que se solventaría a través del reconocimiento de su presidencia y 2) el reiniciar el pago de la deuda externa con lo cual se reafirmaría México en el mercado de capitales.

Aunque finalmente logra el reconocimiento del gobierno norteamericano, todos los proyectos de reconstrucción económica que se discutieron acabaron en los archivos legislativos, pues las condiciones eran demasiado inciertas, aun con la bonanza financiera de esos años, atribuida a la explotación petrolera y minera.

Plutarco E. Calles (presidente de 1924-1928), también de Sonora. Establece, al fin, algunas políticas y estrategias para el desarrollo, en gran parte gracias a la recomposición de las relaciones internacionales y a su identificación con un enfoque de gobierno calificado por Manuel Gómez Morín⁸⁴ como *businesslike*, tan afín a los intereses del desarrollo del capital —especialmente de los Estados Unidos— y que se había iniciado en el último año de su antecesor, a través del ministro Albero J. Pani.⁸⁵ Éste, desde 1917, durante el primer Congreso Nacional de Industriales, reconocía:

Convencido de la injusticia y las desventajas del sistema proteccionista —que favorece siempre a unos cuantos industriales a costa de la inmensa mayoría de los consumidores—, desde época relativamente lejana he profesado la tesis librecambista y, en ocasión solemne, tuve oportunidad de sentar las dos proposiciones siguientes.

Primera: fomentar, por todos los medios legales disponibles, la explotación de productos naturales de nuestro suelo, las industrias fabriles que de dicha explotación se deriven y, preferentemente, entre todas estas, las que respondan a las necesidades primordiales de la vida humana, equivaldría a localizar las líneas de menor resistencia en la explotación general del país y a provocar el encauzamiento de todas las actividades productoras en el sentido de la mayor prosperidad nacional; y

Segunda: suprimir parcial o totalmente la concurrencia económica interior o exterior, para fomentar mediante privilegios determinadas industrias nacionales o, mediante derechos arancelarios, las industrias exóticas que sólo pueden vivir dentro de la incubadora de la protección oficial, equivaldría a detener el progreso material del país; y la injusticia de favorecer a unos cuantos a costa de todos los demás intensificaría considerablemente el malestar general. Puede decirse, pues, en pocas palabras, que la captación, extracción y transformación de los productos naturales de nuestro suelo y la libre concurrencia económica nacional e internacional son los dos términos principales de la fórmula de nuestra política industrial... y, consiguientemente, de la arancelaria. No es posible, naturalmente, transformar en un instante una política tradicio-

⁸⁴ Abogado, director de la Escuela Nacional de Derecho y Jurisprudencia, secretario particular del ministro de Hacienda en 1920; en 1921 como subsecretario de Hacienda presenta varios proyectos de ley: producción y venta de petróleo o la de incautación de bancos. Más adelante sería de los fundadores del Partido Acción Nacional, histórico opositor al PNR (actual PRI).

⁸⁵ Ingeniero, subsecretario de Instrucción Pública (1912) en el régimen de Francisco I. Madero. ministro de Relaciones Exteriores 1929-1923 durante el periodo de Álvaro Obregón, así como ministro de Hacienda desde 1923 a 1927 ya en el turno del presidente Calles.

nal y de fuertes raigambres económicas pues previamente a esa transformación habrá que compensar la pérdida de ingresos fiscales que implica, aparte de que las industrias nacidas y desarrolladas al amparo de la protección arancelaria tienen derecho a subsistir, y por tanto, a que se les conceda el plazo en que puedan adaptarse —si tal cosa es factible— a las condiciones de concurrencia internacional impuestas por el libre cambio.⁸⁶

Durante este periodo estallaron crisis que indicaron el rumbo que marcarían algunas de las decisiones más trascendentes para el futuro mexicano: económica, a raíz de la caída del precio del petróleo y minerales, principal fuente de ingresos nacionales, a la que se sumó la gran depresión de 1929 que afectó a todos los negocios en el mundo occidental. La guerra cristera, por el desconocimiento de la Iglesia al nuevo ordenamiento constitucional y el ánimo anticlerical del presidente. El levantamiento escobarista ante la reelección inminente del general Obregón para un segundo período y que terminaría con su asesinato en la ciudad de México. Todo este conjunto de circunstancias retardó, aun más, la recuperación de la vida económica y política con un alto costo social. El retraso en la reconstrucción de las infraestructuras y servicios urbanos se hacía evidente.⁸⁷

Si bien el general Plutarco Elías Calles no permanece en la presidencia ante tales acontecimientos, tiene la capacidad para mover los apoyos estratégicos suficientes para colocar en la silla presidencial a los personajes que le brindarían deferencia y subordinación: interinamente Emilio Portes Gil (1928-1930), Pascual Ortiz Rubio como presidente “electo” (1930-1932) que renuncia y es sustituido por el interinato de Abelardo Rodríguez (1932-1934).

A finales de los años veinte (1929), con la creación del Partido Nacional Revolucionario (PNR), promovido por el mismo general Calles, se va logrando controlar la situación política permitiendo, poco a poco, la incorporación de otros líderes que suponían la representación de sectores populares como campesinos, obreros y clase media; siempre bajo la aprobación del “jefe máximo”⁸⁸.

Según Daniel Cosío Villegas, los propósitos de la creación del PNR —después PRM (Partido de la Revolución Mexicana) y actualmente PRI (Partido Revolucionario Institucional)— eran: “[...] contener el desgajamiento del grupo revolucionario; instaurar un sistema civilizado de dirimir las luchas por el poder y de dar

⁸⁶ Discurso de Alberto J. Pani en el Primer Congreso Nacional de Industriales, 1917 Ciudad de México.

⁸⁷ “Apenas salidos a la vida independiente los municipios han tropezado con las dificultades inherentes a su falta de organización y con las originadas por el estado de perturbación en que todavía se encontraban algunas regiones.” Cabrera Lobato A. *Informe de gobierno. 1919*.

⁸⁸ De ahí que entre 1928 a 1934 se haya designado en México el período de “maximato”.

un alcance nacional a la acción político administrativa para lograr las metas de la Revolución Mexicana.”⁸⁹

Pero hasta entonces, el centro de poder se concentró en el ejército y, desde ahí, emergieron los líderes —“la familia revolucionaria” — que manejaron las decisiones que sobre el desarrollo influirían en el nuevo modelaje territorial con una perspectiva dibujada, precisamente, desde la centralidad de la ciudad de México.

Siguió en la sucesión presidencial otro jefe revolucionario, Lázaro Cárdenas del Río, fiel hasta el límite al “jefe máximo”, aunque con una clara conciencia de los problemas nacionales, gracias a la intensísima campaña electoral que desarrolló en donde también logró simpatías y amagar el respaldo de muchas de las organizaciones campesinas, obreras y populares de todo el país.

La consolidación de su poder no se logró simplemente por el fin del “maximato” con el rompimiento y la expulsión de Calles. Cárdenas, como fruto de esa campaña, además de su anterior gestión en los ministerios de guerra y en gobernación, removió, amenazando con el ejército, a 14 gobernadores y 607 comandantes de zonas militares que no eran de su confianza, desaforó a senadores y diputados que se le oponían, reformó la Suprema Corte de Justicia —que representaba a muchos de los viejos porfiristas acomodados por Calles— quitando la inamovilidad de los ministros y, con ello, la independencia de este tercer poder institucional que dependería en lo futuro del presidente y del senado, éste último controlado en su totalidad por el PNR.

Asume seriamente el reparto agrario ordenado por la Constitución y lo instrumenta con la nueva “Ley de Expropiaciones” que promueve. Las repercusiones de ello se percibirían más en el ámbito rural que en el urbano, aunque, como veremos, las superficies de las haciendas periféricas a las ciudades acabaron resquebrajándose.

Retoma muchas de las banderas de la lucha popular revolucionaria que favoreció una coalición con los obreros y los campesinos frente a los poderes regionales que se le oponían. Si se le ha señalado como un líder opuesto al capital nacional o extranjero, lo que Cárdenas ejecuta es más la consolidación del poder nacional con el respaldo de la diversidad de las bases locales, erosionando al mismo tiempo el poder local y corporativizando la estructura vertical del Partido de la Revolución Mexicana (PRM).

⁸⁹ Cosío Villegas, Daniel. *El sistema político mexicano*. Cuadernos de Joaquín Mortiz, México, 1972.

IV.4.2. *Proposiciones legales y disposiciones personales*

La nueva Constitución político-social de 1917 formulaba un proyecto de nación que perseguía la justicia, el nacionalismo y la independencia social, política y económica. Para nuestro análisis, es necesario abordar la objetivación espacial que promueve, particularmente el artículo 27 constitucional, que trata primordialmente sobre la propiedad de los recursos territoriales, tierras y aguas, así como del subsuelo. De todo ello, el uso y su destino.

Además de la posibilidad de la transmisión a particulares de estos recursos, y con ello el reconocimiento explícito de la propiedad privada, —especialmente importante en ese momento en que los terratenientes conformaban un grupo muy poderoso en todo el territorio nacional al que se les añadían los intereses de los jefes revolucionarios de cada región— está la creación de la figura del ejido⁹⁰ y el relativo respeto a la ancestral propiedad comunal, que vendrían a sobreponerse sobre todo el enredo de expropiaciones de tierras de los antiguos latifundios, tan estimulados y protegidos por el gobierno porfirista.

Lo relevante es el ordenamiento que sobre el territorio nacional se hace en la práctica. Sobre esto, es importante destacar que, en los hechos, los gobiernos de Obregón y Calles, incluyendo el periodo del “maximato”, prácticamente no los afectó.

Los datos que develan el decremento de la expropiación de tierras por el gobierno era notorio en 1928. Hasta el año anterior y a partir de 1923, las cifras habían señalado esta tendencia:

⁹⁰ “El ejido es una sociedad de interés social; integrada por campesinos mexicanos por nacimiento, con un patrimonio social inicial constituido por las tierras, bosques y aguas que el Estado les entrega gratuitamente en propiedad inalienable, intransmisible, inembargable e imprescriptible; sujeto su aprovechamiento y explotación a las modalidades establecidas en la ley, bajo la orientación del Estado en cuanto a la organización de su administración interna, basada en la cooperación y la democracia económica, y que tiene por objeto la explotación y el aprovechamiento integral de sus recursos naturales y humanos, mediante el trabajo personal de sus recursos naturales y humanos, de sus socios en su propio beneficio. La comunidad es el núcleo de población con personalidad jurídica y es titular de derechos agrarios, reconocidos por resolución presidencial restitutoria o de confirmación, sobre sus tierras, pastos, bosques y aguas, y como unidad de producción cuenta con órganos de decisión, ejecución y control, que funcionan de acuerdo a los principios de democracia interna, cooperación y autogestión conforme a sus tradiciones y costumbres.” *Revista del México Agrario*. México. 1979. número 1.

Tabla 1. *Desarrollo de las superficies expropiadas para la creación de ejidos 1923-1927*⁹¹

Año	Superficie	Periodo presidencial
1923	1 272 260 has	Álvaro Obregón
1924	956 852 has	Álvaro Obregón
1925	911 738 has	Plutarco Elías Calles
1926	502 700 has	Plutarco Elías Calles
1927	289 933 has	Plutarco Elías Calles
SUMA	3 933 483 hectáreas	

La razón de ello se debe también en parte a las “recomendaciones” que vinieron del capital exterior, a través del embajador norteamericano Dwight W. Morrow, basadas en el informe de los expertos del Comité Sterrett y Davis, al que se le había solicitado una emisión de bonos de la deuda mexicana con garantía sobre los impuestos aplicados al petróleo, con el objeto de ordenar el pago de la deuda, que tantas dificultades le había generado al gobierno de Álvaro Obregón, y que, una buena parte de ella, se debía al incremento de los pagos sobre las expropiaciones agrarias.

He llamado la atención —explicaba Morrow al secretario de estado norteamericano Kellogg— sobre la gran debilidad de la situación presupuestaria mexicana, originada en el método utilizado hasta ahora para financiar la política agraria del gobierno y de acuerdo con la cual se crean continuamente nuevas obligaciones a cuenta de las tierras tomadas para los ejidos [...] Tan remotamente como en abril pasado tuve una conversación con el presidente Calles sobre esta situación y le sugerí la posibilidad de una reforma en el método de financiar el programa agrario [...].⁹²

La política agraria tuvo un giro importante una vez que Cárdenas asciende a la presidencia. Para complementar estos años del “maximato” y los correspondientes a Cárdenas del Río sobre reparto agrario tenemos las siguientes cifras:

⁹¹ Krauze, Enrique, Meyer, Jean y Reyes, Cayetano. *Historia de la Revolución Mexicana 1924-1928. La reconstrucción económica*. El Colegio de México. México, 1995, p. 62.

⁹² Informe del Comité Sterrett y Davis p. 7, En: Krauze, Enrique, Meyer, Jean y Reyes, Cayetano. *Historia de la Revolución Mexicana 1924-1928. La reconstrucción económica*. El Colegio de México, México, 1995, pp. 61-62.

Tabla 2. *Desarrollo de las superficies expropiadas para la creación de ejidos 1930-1938*

Año	Superficie	Periodo presidencial	Notas
1930	2 000 000 has	Emilio Portes Gil	Bienio, interinato
1932	1 203 737 has	Pascual Ortiz Rubio	Bienio, electo, renunció
1934	2 094 638 has	Abelardo L. Rodríguez	Bienio, interinato
1936	4 482 000 has	Lázaro Cárdenas	Primeros 21 meses
1937	5 319 598 has	Lázaro Cárdenas	
1938	3 334 331 has	Lázaro Cárdenas ⁹³	
SUMA	18 434 304 hectáreas		

Para nuestro interés sobre el territorio de la ciudad de Puebla, esta nueva organización política convocada en 1917 es de carácter federal, obligando a cada uno de los estados y territorios participantes que la conformaron, a normativas particulares para cada uno de sus miembros.

En el caso del estado de Puebla, cuya Constitución es letra paralela y contemporánea a la federal, se caracterizó también por la centralización del poder administrativo en la Secretaría General de Gobierno, de la cual dependerían todos los ramos.

Destaca en ella la municipalización del territorio, que se le reconocía como “libre” para la administración de su hacienda. Sobre ello cabe mencionar que, hasta antes de la Revolución, ya los estados habían sufrido un duro golpe a su hacienda con la desaparición de la alcabala, estableciendo la federación impuestos directos al comercio, minería y manufacturas que absorbía todos los recursos generados, dejando oportunidad únicamente a aquellos municipios que tenían ventajas comparativas, dejando de redistribuir a los municipios que habían quedado en el olvido. Durante la Revolución se volvió a fragmentar el país en poderes regionales, más o menos delimitados territorialmente, que llegaron a ejercer su soberanía de alguna manera, por ejemplo, con la emisión de moneda y recaudación de tributos propios.

[...] los ayuntamientos y especialmente los consejos municipales se han encontrado con la carencia completa de recursos, debido por una parte a que las fuentes de ingresos han estado sesgados durante mucho tiempo y por otra a la supresión de la contribución personal que tanto la Revolución como la Constitución Política del Estado suprimen de un modo brusco.⁹⁴

⁹³ Gómez, Marte R. *Seis años de producción nacional*. Secretaría de Gobernación. México, 1946, p. 216.

⁹⁴ Cabrera Lobato, Alfonso. *Informe de Gobierno al H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla 1919*. Puebla, 1921.

Para fundar un municipio su mínimo de población y extensión se apegarían a la “Ley Orgánica de Administración Interior del Estado de Puebla”. Esta Ley llega hasta 1924, durante el gobierno provisional de Vicente Lombardo Toledano, en que se agregó a la “Ley Orgánica Municipal” de 1923. En esta última se establecía que, para la formación de un nuevo municipio, la población debería de ser al menos de 5,000 habitantes o con recursos necesarios para subsistir, obligándose a contar con edificios propios para la educación primaria, cárcel, oficinas municipales y cementerio.

En términos de planeamiento sobresalen las obligaciones del presidente municipal que, a primera vista, salta su generalidad y sin los instrumentos suficientes que les permitieran alcanzar su logro: “reunir oportunamente los datos estadísticos de la municipalidad, fomentar la educación, industria, agricultura y procurar la conservación de bosques así como la apertura y mejora de caminos vecinales, dictando las medidas convenientes”.

Con ello se estimuló la multiplicación de las solicitudes para la creación de entidades municipales satisfaciendo, por un lado, las exigencias de poder de caciques y líderes agrarios; por otro, la fragmentación territorial, llegando a conformar los 217 municipios poblanos actuales.

IV.4.3. *Los actores y su influencia*

Según el sentir común, había por lo menos tres jaeces de mexicanos como lo demostraban sendas figurillas: el curro de la ciudad, el charro ranchero, y el indio triste.

LUIS GONZÁLEZ

La ruptura generada por el movimiento armado durante la Revolución en México trajo como consecuencia lógica un reacomodo en la estructura social. Si bien ésta no cambia radicalmente, a pesar de la crudeza de los hechos de la guerra, sus protagonistas serían otros. Con ello sucede un cambio en los grupos que acceden al poder junto con el planteamiento de las exigencias de espacios habitables propios para esta nueva clase política.

Plantear esto nos ayudará a comprender las causas de los movimientos demográficos, sus orígenes y recreaciones que se sucedieron y, con ello, las transformaciones en las funciones y expresiones en el espacio territorial y urbano.

Para entender claramente este cambio en el mando, nada como la aportación del intelectual Daniel Cosío Villegas, quien escribió un libro, un clásico mexicano del siglo xx, *El estilo personal de gobernar*.⁹⁵ En él explica el devenir del poder en Mé-

⁹⁵ Cosío Villegas, Daniel. *El estilo personal de gobernar*. Joaquín Mortiz, México, 1974.

xico a través de la figura presidencial que, condicionado el poder Ejecutivo por la biografía personal de cada uno de esos personajes, se traducían, desafortunadamente, en el destino nacional. La tesis expuesta por Cosío tiene su origen en aquellos generales revolucionarios que se sentaron en la silla presidencial, una vez concluida la lucha armada, y que tanto influyeron en la transformación de la ciudad y el territorio a través de sus representantes en los gobiernos de los estados.

IV.4.3.1. *La población*

Al término de la revolución armada —consideremos el año de 1921— y durante las dos siguientes décadas —hasta 1940— Puebla continuaría siendo un territorio de características rurales al igual que el resto del país.

De los indígenas nahuas, totonacas y huastecos se habla de cerca de medio millón en el estado de Puebla, Tlaxcala y Veracruz, de los cuales, ni uno solo participó como líder en la lucha armada y, menos aun, en la repartición del poder; sí en la exclusión.

Tabla 3. *Población total y la de las cuatro ciudades más importantes de la República Mexicana 1910-1950.*⁹⁶

Año	México	Guadalajara	Monterrey	Puebla	San Luis Potosí
1910	471 066	119 468	78 528	6 121	68 022
1921	615 367	143 376	88 479	95 535	57 353
1930	1 029 068	184 826	132 577	114 793	74 003
1940	1 802 679	236 557	206 152	148 701	104 481
1950	3 137 599	380 226	375 040	234 603	162 446

Mal comunicados, vivían en comunidades menores a los 2 500 habitantes, de economía de autoconsumo y subsistencia, principalmente maíz, frijol y chile. Participaron en la “industria” con la elaboración de loza, sombreros, petates y cestas de palma y carrizo, así como burdo tejido de algodón. Los que trabajaron como jornaleros, participaron en el cultivo de la caña de azúcar —el henequén en Yucatán—. Más adelante y durante algunos años, antropólogos y sociólogos, se encargaron de desprestigiar a este colectivo humano por su haraganería, pobreza y falta de iniciativa. Cárdenas como presidente de la República se encargaría en retribuirles una posición más digna e interesante para una nueva antropología social sobre el México indígena.

⁹⁶ Fuente: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI). *Estadísticas Históricas de México*. Tomo I. 4ª edición, México, 1999, pp. 20-26.

Los denominados rancheros en el centro del país configuraban hasta 2 millones de habitantes en ranchos y haciendas dedicados al cultivo del maíz, frijol y chile, además de la crianza de ganado vacuno y caballar.

Favorecidos por el paso del ferrocarril y obras de infraestructura, que iniciaron los gobiernos revolucionarios, continuaron acaparando tierras hasta mediados del siglo, aunque si se descuentan estos recursos infraestructurales llegados del erario público, el nivel de vida se calificó como pobre. Aun así, se calcula que unos 12,000 terratenientes concentraban cuatro quintas partes del territorio y concentraban la mano de obra de 2 millones de jornaleros.

Sobre la población urbana, se consideraba a esta la concentrada en poblaciones superiores a los 2,500 habitantes, aunque como reconoce Luis González:

[...] la mitad urbana de las poblaciones entre 2,500 y 15,000 habitantes no era fácil distinguirla de las vanguardias de la población ranchera. Entre el rancho y la ciudad minúscula no existían fronteras nítidas ni en el orden económico, ni en el social, ni en el político y menos en el cultural.⁹⁷

Entre las poblaciones urbanas mayores estaba Puebla, con 115,000 habitantes, conformando con Guadalajara (180,000 hab), Monterrey (140,000 hab) y la Ciudad de México (1,000,000 hab) el conjunto de ciudades con alta concentración de población. Se complementaba el sistema urbano con Mérida (95,000 habitantes), Tampico (80,000 hab), San Luis Potosí (75,000 hab), León (70,000 hab), Veracruz (70,000 hab), Torreón (66,000 hab), Aguascalientes (62,000 hab), Orizaba (50,000 hab) y Chihuahua (49,000 hab).⁹⁸

En las primeras era donde se concentraba la producción industrial, comercial y de servicios con fábricas y talleres; almacenes y tiendas, bancos y casas de empeño; bufetes y consultorios; oficinas públicas, estaciones de ferrocarril, restaurantes, cafés y bares, prostíbulos, cinemas, teatros, plazas de toros, entre otros.

La insalubridad y la pobreza causada por el deterioro de las infraestructuras, además, por la enorme pulverización de la población en pequeños pueblos y rancherías, en su mayoría, incomunicados, hacían muy difícil el acceso a servicios de salud, atención médica y sobre todo educación.

Aún en el lustro de 1930-1934 la tasa bruta de mortalidad en México fue de 25.6 por millar; por lo que la mortalidad infantil, 244 por mil de los nacidos vivos, se morían en México antes del primer año.⁹⁹

⁹⁷ *Ibid.*, p. 34.

⁹⁸ Centro de Estudios Económicos y Demográficos. *Dinámica de población en México*. El Colegio de México, 1970, p. 106

⁹⁹ Centro de Estudios Económicos y Demográficos, *Dinámica de la población de México*, El Co-

En términos educativos, según el censo de 1930, sólo 38.51% de la población de 10 años o más sabía leer y escribir. El mayor número de ellos se concentraba en cuatro estados con importante población indígena: Chiapas, Oaxaca, Guerrero y Puebla.¹⁰⁰

IV.4.3.2. *La familia revolucionaria*

La revolución trajo consigo a nuevos actores que fueron ocupando puestos en la administración pública y ellos, a su vez, fueron presentados a los grupos de poder que prevalecieron en cada región y ciudad con grandes intereses de negocios o de tierras, aun después de la revolución.

Al revisar la biografía de la mayoría de los jefes revolucionarios encontramos que tienen su origen familiar en ámbitos rurales de familias propietarias de tierras, incluso de haciendas y latifundios, o comercios relevantes de sus poblaciones, por lo que estaban habituados al trato con jornaleros, peones, campesinos o con otros comerciantes nacionales y hasta extranjeros.¹⁰¹ Con una recia educación que no rebasaba la elemental o secundaria, herencia del porfiriato, se añaden al movimiento revolucionario debido, precisamente, a su exclusión al proyecto modernizador finisecular del siglo XIX. Lázaro Cárdenas escribe:

A la edad de 6 años ingresé a la escuela que atendía Mercedes Vargas. Concurríamos 12 alumnos con cuota de 2 pesos mensuales [...] Dos años después ingresé a la escuela oficial a cargo del maestro don Hilario de Jesús Fajardo en la que llegué al cuarto año.¹⁰²

Sin pretender quitarles el posible crédito por haber abanderado alguna de las causas perseguidas por las masas de personas empobrecidas en el campo, las industrias o las ciudades, la carrera militar la desarrollan durante los años de la revolución, ascendiendo a posiciones de poder gracias a sus hechos de armas y vinculados a la pertenencia a grupos territoriales o regionales.

legio de México, México, 1970, pp. 17-25.

¹⁰⁰ *Quinto Censo de Población*. Resumen, pp. 55-65

¹⁰¹ Aún hay mucho que investigar y escribir sobre la biografía de gobernadores, militares y líderes obreros, campesinos y sociales revolucionarios. Para el lector interesado en profundizar sobre la vida de algunos de los personajes más significativos de la Revolución Mexicana, vale la pena referirse a las biografías que sobre los presidentes de México escribe Enrique Krauze: *Biografía del Poder. Caudillos de la Revolución mexicana (1910-1940)*. Colección Andanzas. Tusquets Editores, Barcelona, 1997. *La presidencia imperial. Ascenso y caída del sistema político mexicano (1940-1996)*. Colección Andanzas. Tusquets Editores, Barcelona, 1997.

¹⁰² Lázaro Cárdenas. *Apuntes*. Universidad Autónoma de México, México 1972-1974, vol. I, p. 6.

Evidentemente que al pertenecer a un grupo que pretende ser hegemónico y, dadas las condiciones de inestabilidad en que movían sus administraciones, procuraron, en la medida de sus posibilidades, consolidar el poder a través de concesiones y excepciones destinadas a aquellos que habían apoyado sus posturas.

Por otra parte, estos jefes militares procuraron rodearse de insignes personajes que tuvieron oportunidad de asistir a una educación más sólida partiendo desde la casa, el colegio en otras ciudades y hasta experiencias formativas en el extranjero. Es el caso de Manuel Gómez Morín, Alberto J. Pani, Jesús Silva Herzog, Gustavo Baz y todos aquellos que Luis González llama “los 300 cachorros de la revolución” —la generación “epirrevolucionaria” según Gilberto Jiménez Moreno— en la que se incluyen un buen número de extranjeros.¹⁰³

Sobre la práctica política de la reforma agraria y distribución de tierras, desde la misma casa presidencial —particularmente durante los años de Obregón, Calles y el “maximato” — se veía cuidada la aplicación radical de la nueva legislación. Ésta intentaba retribuir a los jornaleros, peones y aparceros, desposeídos de tierras, que en ese momento les concedía la ley. El presidente Calles confiaba al diplomático francés Périer:

Tratar de suspender la ejecución de la reforma agraria sería exponerse a los peores riesgos. Este era el gran problema del país y había que resolverlo cuanto antes; de otra manera, el movimiento agrarista se volvería una corriente impetuosa que lo arrasaría todo.¹⁰⁴

Y en una entrevista, el mismo general Calles declaraba que deseaba: “[...] terminar el reparto, indemnizar a los propietarios (a los que habían rechazado el bono agrario) y formar una clase de pequeños propietarios modernos con la ayuda de una política de riego, crédito, formación técnica.”¹⁰⁵

IV.4.4. *El capital en el juego*

La riqueza que se generaba en México en el periodo comprendido entre 1920 y 1940 vino de las haciendas, las minas, el petróleo, las fábricas, el ferrocarril, los almace-

¹⁰³ González, Luis. *Historia de la Revolución mexicana periodo 1934-1940. Los artífices del cardenismo*. El Colegio de México, México, 1979, pp. 143-153

¹⁰⁴ Correspondencia Diplomática Francesa B-25-1, 25 julio 1924. En: Krauze, Enrique. Meyer, Jean y Reyes, Cayetano. *Historia de la Revolución Mexicana 1924-1928. La reconstrucción económica*. El Colegio de México, México, 1995, p. 110.

¹⁰⁵ Gil Pihaloup, A. *El general Calles y el sindicalismo*. Herrero Hermanos, México, 1925 p. 11. En: Krauze, Enrique. Meyer, Jean y Reyes, Cayetano. *Historia de la Revolución Mexicana 1924-1928. La reconstrucción económica*. El Colegio de México, México, 1995, p. 111.

nes y la banca. Hay tres variantes que sobre ellos tienen que ver con el desarrollo del capital en la consolidación de la ciudad moderna.

La primera se refiere al hecho de las expropiaciones agrarias, especialmente a las inmediatas a la ciudad, que a la postre condicionaron el desarrollo del espacio urbano. Por otro lado, a las inversiones que se verificaron por parte del Estado para dotar al campo de la infraestructura agrícola, específicamente durante los periodos de Obregón, Calles y Cárdenas, necesarios para su desarrollo, junto con el programa minero y petrolero en manos de extranjeros, que es clave para entender las vicisitudes de los ingresos nacionales. La segunda, con la fundación del Banco de México, que integra a la multitud de bancas locales cerrando el paso a los feudos regionales y el esfuerzo por llegar a acuerdos con la banca internacional sobre la deuda nacional; con ello la posibilidad de apertura al crédito agrario e hipotecario. La tercera, con el impulso a la industrialización, trastocando en su momento la gestión del ferrocarril y la expropiación petrolera, iniciativas de la presidencia de Cárdenas y que se vería dinamizado en ciertos aspectos por la condicionante de la II Guerra Mundial.

Hemos mencionado ya la discreta aplicación del artículo 27 de la Constitución y sus Leyes reglamentarias que sobre el tema del reparto de tierras se desarrolló durante los gobiernos de Obregón, Calles y aun el “maximato”. Faltaría completar e insistir, sobre ese tiempo diciendo que, no sólo se queda en la discrecionalidad de los gobernadores y autoridades federales en turno, sino que ante la demanda de las dotaciones de tierra de miles de campesinos y el interés de los latifundios —algunos de ellos en manos de los generales revolucionarios y otros de extranjeros— se utilizó a la legislatura para retardar en lo posible el fraccionamiento de ellas.

El fondo de ello se encuentra en la concepción que sobre el campo y la producción agrícola tuvieron en su momento los dos líderes revolucionarios de entonces, Obregón y Calles. Para ellos el fraccionamiento de la tierra era un mal negocio y sabían de la incapacidad y desconocimiento de la mayoría de los peones y jornaleros a los que se les entregaba la tierra; vivían en el campo, pero no tenían la capacidad ni conocimientos para explotarla.

Ambos generales pertenecieron a familias de terratenientes de Sonora y entendían a la producción agraria sólo de grandes extensiones, con tecnología y apoyos públicos. En los hechos, es lo que promueven en el norte del país durante sus administraciones con las obras de irrigación construidas, convirtiendo a la franja mexicana norponiente en un verdadero vergel agrícola con vistas a la exportación de productos, lo que produjo el ingreso de divisas tan necesarias para el país.

Calles, quien reconocía al México del futuro de vocación agrícola, no dejó de construir otras infraestructuras que irían habilitando a las tierras de temporal en

suelos de riego, sin dejar de mencionar la revocación de expropiaciones de haciendas y latifundios que consideraba importantes por su aportación a la producción agrícola.

Desafortunadamente, el resto del país quedó a la espera de años mejores. Junto con las reformas a la ley del 23 de abril de 1927, que determinaba las condiciones a las fincas afectables y que provocaron la transformación de la periferia urbana ante el hecho del fraccionamiento de las haciendas que abrieron superficies para la actuación urbana.

Con el gobierno de Cárdenas el panorama cambia diametralmente, quien es considerado un presidente agrarista como tal y, conforme a la ley, repartió tierras por todo el territorio nacional, expropiando a propios y ajenos, apoyándose en los gobernadores que convergieron con su pensamiento. Trabajó en las restituciones de tierra expropiando a los grandes hacendados del norte, el valle del Yaqui, Mexicali y Sinaloa. La mayoría de latifundistas empresariales extranjeros: las haciendas de Lombardía y Nueva Italia en Michoacán, Hidalgo, así como en la península de Yucatán, afectando ya poco las propiedades perimetrales a las ciudades como Puebla.

Para tener una idea de la dimensión del problema del acaparamiento de suelo que enfrentó el gobierno cardenista, según Simpson, en 1930 el número de haciendas de más de 10,000 hectáreas era de 1831, cubrían 68 millones de hectáreas, equivale a decir, 56% de la tierra poseída en propiedad.¹⁰⁶

Arnaldo Córdova observó sobre la creación de los ejidos: “Palanca y continente del nuevo orden rural, brazo poderoso que garantizaba la acción y la vigilancia del gobierno en el campo, y fragua en la que se forjaban la paz y tranquilidad que la Revolución había prometido al país.”¹⁰⁷

Sin embargo, los ejidos también representaron un reto y una enorme dificultad, al convertirse en lugares para la discordia entre los propietarios desposeídos y los agraristas y de éstos entre sí, para obtener mayores beneficios y controles territoriales. La falta de seguridad en las zonas rústicas, como resultado de la redistribución de tierra, se tradujo en merma de la producción agropecuaria y con ella vino la pobreza y la interminable salida de la gente del rancho a la ciudad.¹⁰⁸

Como agravante, el capital que debió invertirse en el campo para sustituir el del antiguo propietario se dirigió a la industria, que como sabemos, esta vinculada estrechamente a la construcción de la ciudad. Así como aumentaba la zozobra

¹⁰⁶ Simpson, Eyler N. *The ejido; México's way out*. The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1937, p. 309.

¹⁰⁷ Córdova, Arnaldo. *La política de masas del cardenismo*. Era, México, 1974, p. 104.

¹⁰⁸ González, Luis. *Historia de la Revolución Mexicana. Los días del presidente Cárdenas*. El Colegio de México, México, 1988, p. 320.

campesina, las ciudades recibían gente a raudales que solicitaron trabajo, espacios para habitación y servicios públicos.

Este panorama dibujado sobre la tenencia de la tierra tuvo sus implicaciones en la ciudad: el capital que se movía en la producción agrícola de las zonas expropiadas, se traslada al ámbito de lo urbano, comprendiendo entonces el origen de los recursos que permitieron habilitar aquellos saldos de espacios periféricos rurales, transformándolos en lugares para la habitación, justamente adheridos a la trama histórica, consolidando a la ciudad moderna. Posteriormente, a partir de la segunda mitad del siglo xx, los saldos de espacios de las haciendas periféricas a la ciudad se transformarían en las superficies para los grandes fraccionamientos, conjuntos habitacionales o superficies “irregulares”, expandiendo sin control a la ciudad.

Durante el periodo de sustitución de importaciones (segunda mitad de los años cincuenta), se hicieron importantes transferencias de recursos de la agricultura al resto de la economía, mediante el sistema fiscal, el sistema bancario y la relación de precios (los llamados términos de intercambio sectoriales). De 1942 a 1956, el sistema fiscal canalizó, mediante gasto público en el sector agrícola, más recursos de los que obtuvo por impuestos en ese sector. En ese periodo, la inversión pública en el sector agrícola representó 20% de los recursos anuales invertidos por el gobierno, pero disminuyó paulatinamente desde 1957, hasta representar, en 1963 y 1964, sólo 7%.

De 1942 a 1962 el sector agropecuario aportó casi la quinta parte del total de recursos captados por el sistema bancario, pero solamente en nueve años de ese periodo el saldo de los recursos captados y canalizados a este sector fue favorable a la agricultura. En 1960, el sistema bancario canalizó créditos por más de 20,000 millones de pesos a la industria, 5,800 millones a la agricultura y 63 millones a la minería.¹⁰⁹

Con respecto al petróleo y la minería, comentaremos brevemente que eran manejados por empresas extranjeras y que a través de su representación de gobierno —especialmente los embajadores norteamericanos y británicos— gestionaban las concesiones e intercedían por los créditos internacionales a México, cuando naturalmente así les convenía. Indudablemente fueron importantes fuentes de empleo y generación de una muy relevante cantidad de divisas vía impuestos a la explotación, aunque hay que reconocer que obtuvieron ganancias extraordinarias.¹¹⁰

¹⁰⁹ Gollás, Manuel. *Breve relato de cincuenta años de política económica*. Bizberg, Ilián y Meyer, Lorenzo. *Una historia contemporánea de México*. Tomo 1, Transformaciones y permanencias, Océano, México, 2003, p. 232.

¹¹⁰ Según Lorenzo Meyer, 85% de las explotaciones mineras estaban en manos del capital

Durante el gobierno de Cárdenas se expropiaron a las compañías petroleras los terrenos e instalaciones, quedando el Estado como un monopolio para la extracción y explotación petrolera, contrario, a su vez, a las disposiciones constitucionales.

En cuanto al ferrocarril dada la relevancia que tuvo para la ciudad de Puebla la instalación de sus estaciones sobre la calle 11, abriremos un inciso especial para comprender sus desafíos en el nuevo siglo. Por ahora mencionaremos que fue hasta los años cincuenta la vía de transporte más importante del país, con sus cerca de 23,000 kilómetros, con exceso y excesos de trabajadores y una pésima administración nacional. Por ahí circulaba la mayor parte de los bienes y productos que se extraían del suelo y que se producían en las fábricas; era el sistema de transporte más necesario en un territorio que apenas contaba con carreteras, auto-transporte y en el que iniciaban los aeroplanos.

Respecto a la fábrica como productora de capital, se reconoce la enorme contribución que hicieron a los ingresos nacionales, especialmente la industria textil, la más importante en el país, seguida por la generación de electricidad. La primera fortalecida con las inversiones que se hicieron en el norte, Monterrey concretamente, con nuevas maquinarias y tecnologías cuyo mercado era el exterior.

Desafortunadamente para la industria instalada en Puebla la falta de inversión en nueva tecnología la fue haciendo vetusta, descapitalizándose y perdiendo competitividad. Se iniciaba, en las grandes fábricas textiles, un proceso de transformación funcional que impactarían en el espacio urbano, por estar instaladas en la periferia de la ciudad de Puebla. Abandonadas por sus propietarios, se fraccionaron sus terrenos perimetrales para la conformación de colonias que, posteriormente, se integraron como superficies urbanizadas a la trama urbana. El caso de la renombrada fábrica de La Constancia en el norponiente de la ciudad de Puebla es muy específico.

Los almacenes es una modalidad comercial que se desarrolla con mayor fuerza durante estos años y sobre la superficie de la ciudad central: Sears, Woolworth, Almacenes Rodríguez, El Puerto de Veracruz, Las Fábricas de Francia. Implicó la transformación urbana a la sombra de la capacidad del capital comercial en acu-

externo y 99% de la producción minera se destinaba a la exportación, aglomerados en siete compañías: American Smelting and Refining Co., ASARCO, American Smelting Securities, ASSCO, Moctezuma Copper Co., Tigre Mining Co., Green Cananea Copper Co., Green Gold and Silver Co., y Travers Coppers. En cuanto a petróleo eran La Huasteca y El Aguila, multimillonarias y poderosas, con una inversión en equipo de casi 200 millones de dólares y una superficie de terrenos de casi medio millón de hectáreas; le seguían la Standard Oil, la Corona y la Sinclair. Petromex (PEMEX) nació en 1934 con poco capital y propiedades. Meyer, Lorenzo. *Los grupos de presión extranjeros en el México revolucionario*. SRE, México, 1973, p. 39 y del mismo autor *México y los Estados Unidos en el conflicto petrolero (1917-1942)*. El Colegio de México, México, 1972.

mular bienes y productos para el consumo en un punto geográficamente estratégico para su distribución; el comercio aportaba, en la década de los treinta, la cuarta parte del producto nacional bruto. Una buena parte de él en manos de extranjeros y de pocos mexicanos.

El espacio estratégico para ello estaba ubicado en la ciudad de México, donde todo entraba y salía para y del resto del país. Puebla alimentaba esa distribución con su producción textil pero la centralidad de la gran capital no soltó prenda, dejando a la ciudad de Puebla con un mercado que tendería a la regionalización y muy limitado.

La banca jugó un papel central especialmente con la creación del Banco de México que ordena a las iniciativas regionales que tenían hasta los años veinte cada estado de la federación y que con ello permite la emisión de una sola moneda, regular el circulante, las tasas de interés y los cambios sobre el exterior, puntualizar los montos de la deuda, de la que destaca la deuda del ferrocarril y redescantar documentos de carácter específicamente mercantil.

Paralelamente a éste se conformaron los bancos de carácter agrícola, como el Banco de Crédito Agrícola, para el impulso de la producción agropecuaria y, posteriormente, vinieron los hipotecarios de la banca privada —Banco Nacional de México, Banco de Londres y México, Banco Refaccionario de Occidente, Banco de Puebla, Banco Capitalizador de México, S.A.— abriendo el crédito para el desarrollo del mercado inmobiliario.

IV.5. Segundo quiebre tecnológico. Ampliación de infraestructuras y transformación urbana de norte a sur sobre la calle 11

Si para el gobierno de Porfirio Díaz el programa ferrocarrilero representó la posibilidad de empujar a México a la modernización a través de la industria ferrocarrilera, para los gobiernos revolucionarios de Álvaro Obregón, Plutarco Elías Calles, incluido el “maximato”, así como Lázaro Cárdenas y los presidentes subsiguientes, son las carreteras y los caminos, la infraestructura que promueven como instrumento de modernización para la puesta al día del país.

Esta decisión fue determinante para el futuro de la construcción del espacio en la ciudad que, sin tener claras sus consecuencias, irrumpiría de manera generalizada con el automotor a las relaciones socio-espaciales, introduciendo variables funcionales y expresivas a partir de este nuevo quiebre tecnológico.

Aparte de la conveniencia económica, comercial e industrial del proyecto, los presidentes llegados de Sonora tenían claro que sin vías de transporte, el control político que ejercían en todo el territorio mexicano sería muy débil, en la medida

en que la falta de comunicación favorecía el fortalecimiento de los poderes locales y regionales, como había sucedido durante el rompimiento en muchos “México” durante la recién terminada revolución armada.

Para Obregón el plan caminero fue uno más de los muchos proyectos que tuvo que archivar ante la falta de reconocimiento de su gobierno por el de los Estados Unidos y que le generaron una situación incierta y, por tanto, sin posibilidades de acercarse a los capitales necesarios para esa empresa. Por otra parte, también intervino en su frustración la atención que tuvo que prestar a la rebelión iniciada por Adolfo de la Huerta en 1923.¹¹¹

Plutarco E. Calles como presidente retoma la iniciativa y convoca a una junta entre los gobernadores de los estados de la República con el objeto de recapitular todos los proyectos sobre irrigación y caminos que estuvieran preparados para que, en el término de un año, se establecieran las prioridades, se encontraran los recursos y se iniciaran las construcciones.

Al poco tiempo de esta junta de gobernadores, el presidente de la República se dio cuenta de la falta de consensos y constituyó la Comisión Nacional de Caminos, dependiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que empezó a funcionar en 1925. Para fines de 1927 esta Comisión ya había elaborado un plan para construir 10,000 kilómetros de caminos, de los cuales ya se habían construido 10%, estimándose una inversión de 200 millones de pesos con un tiempo estimado para su realización de entre cinco y siete años.¹¹² Más tarde, durante los últimos años del régimen de Cárdenas, especialmente en 1939 cuando se iniciaban los conflictos bélicos en Europa, se decide por una política de industrialización a partir de la construcción de infraestructuras por parte del gobierno.

Apoyadas con un conjunto de normas y decretos que fomentaran a la producción de capital industrial para la construcción de fábricas, se reglamentaron “[...] la exportación de materias primas indispensables para la industrialización del país”¹¹³, la supresión del gravamen a la exportación de utilidades y otro más para fomentar las industria novedosas.

¹¹¹ Presidente de la República interino (1920) a la muerte de Venustiano Carranza y opositor a la inminente sucesión del general Calles a la presidencia de la República.

¹¹² Es entre 1925 y 1930, cuando se realizaron los primeros 1,420 kilómetros de carretera que unían a las ciudades de México-Puebla, México-Pachuca, México-Toluca, México-Acapulco en el centro del país; Mérida-Puerto Progreso-Valladolid en la península de Yucatán, Monterrey-Nuevo Laredo en el norte; en ese último año se había integrado al tráfico automovilístico el uno por ciento del territorio nacional. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Abril 2004. www.sct.gob.mx

¹¹³ Secretaría de la Economía Nacional. *Memoria de la... septiembre de 1939-agosto de 1940*, México, 1940. En: González, Luis. *Historia de la Revolución Mexicana. Los días del presidente Cárdenas*. El Colegio de México, México, 1988, p. 265.

Artículo 1º. Las empresas que se organicen para desarrollar en los Estados Unidos Mexicanos actividades industriales totalmente nuevas en el territorio nacional, gozarán por el término de cinco años de exención de los siguientes impuestos:

1) Impuestos a la importación de los siguientes productos: a) maquinaria extranjera [...] b) materias primas...siempre que éstas no se produzcan en el país [...] 2) Impuestos sobre exportación [...] 3) Impuestos sobre la renta [...] 4) Impuestos del timbre [...] 5) Contribución Federal [...].

Artículo 5º. No se otorgará la exención si a juicio de la Secretaría de Economía Nacional, la nueva actividad industrial pueda ocasionar perjuicios a industrias ya establecidas en el país, aun cuando éstas y aquélla produjeran artículos diversos [...].¹¹⁴

El gobierno de Cárdenas gastó 400 millones de pesos para la conservación y construcción de carreteras. En 1940 la red nacional de carreteras petrolizadas llegó a 4,663 kilómetros y la de terrecerías a 10,495 kilómetros. Se propuso terminar la Carretera Panamericana, pero por las dificultades generadas por el problema petrolero, sólo se puso en servicio el tramo Laredo-Ciudad de México. En 1939 la carretera que unió a la capital de la República con Guadalajara, vía Morelia y Jiquilpan quedó en servicio.¹¹⁵ En la siguiente década se agregaron a la red ocho mil quinientos kilómetros, con lo cual quedaba comunicado el nueve por ciento del área de la República por el automóvil y el camión.¹¹⁶

Podemos afirmar que el gobierno federal tiene relativo éxito con el programa de caminos y carreteras por las circunstancias favorables del mercado petrolero durante los dos primeros años del gobierno de Calles. Además era claro el interés específico de la industria automotriz norteamericana en establecer una primera planta de vehículos en México. Sobre la industria petrolera y de combustibles, independientemente de las variaciones de los precios del mercado petrolero del que dependía el impuesto a su explotación a las empresas concesionadas, el gobierno federal establece un impuesto al consumo de las gasolinas, tres centavos por litro, que le permite financiar la totalidad de las obras carreteras sin recurrir al crédito externo.

Sobre la industria automotriz, en 1925 Ford Motor Co. se instala en el norte del Distrito Federal, con la primera planta armadora de automotores fuera de los Estados Unidos. Posteriormente en el año de 1935 llegó la General Motors y, tres años después, lo hizo Automex (más tarde llamada Chrysler, 1938). También para

¹¹⁴ *Diario Oficial de la Federación*, 17 de febrero de 1940.

¹¹⁵ González, Luis. *Historia de la Revolución Mexicana. Los días del presidente Cárdenas*. El Colegio de México, México, 1988, p. 268.

¹¹⁶ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Abril de 2004. www.sct.gob.mx

estas últimas firmas la función central a desempeñar era el montaje, con el objetivo de abastecer al mercado nacional. Anteriormente sólo llegaban al país autos terminados a través de importación y venta de los mismos.

Para comprender las estrategias del capital que influyeron en el cambio de modelo de desarrollo en México y que tienen que ver directamente con los procesos de transformación urbana, debemos tener en mente que todavía hasta el decenio de 1940-1950 la participación del sector primario fue superada por el sector secundario en el producto interno bruto nacional. El primero pasó de 23.1% a 21.2%, mientras que el segundo lo hizo de 21.3 a 24.4%. Esto influyó en el tránsito de una economía basada en el dominio estructural agropecuario hacia la hegemonía industrial.¹¹⁷

IV.5.1. *Proyecto caminero*

Tal vez nuestra época para el futuro historiador sea conocida como la época del *bulldozer* y del exterminador [...].

LEWIS MUMFORD¹¹⁸

Las características del plan caminero impulsado por el gobierno de Calles y continuado, al menos, hasta la gestión de Cárdenas, estuvo ceñido a los siguientes criterios:

a. El elemento de competencia que representaba esta infraestructura a las vías ferrocarrileras existentes.¹¹⁹

b. El potencial desarrollo turístico, que finalmente no sería objeto de consideración nacional hasta el sexenio del presidente Miguel Alemán Valdés (1946-1952).

c. Las prioridades camineras que si bien conectaban a más poblaciones, las principales fueron convergentes en origen y destino a las rutas ferrocarrileras; es decir, prevalecieron criterios comerciales que intercomunicarían a las ciudades y puertos que el mercado de productos y capitales demandaban poner al día estas infraestructuras.

Con estos tres criterios generales se establecieron cinco proyectos prioritarios. De ellos veremos como la relevancia de la ubicación del territorio poblano y, particularmente, la situación de la ciudad de Puebla, hacían posible su implicación y por tanto su transformación:

¹¹⁷ Garza, G. y Rivera, S. *Dinámica macroeconómica de las ciudades en México*. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), México, 1994.

¹¹⁸ Mumford, Lewis. *La carretera y la ciudad*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1963, p. 308.

¹¹⁹ Impugnadas por el diputado Antonio Díaz Soto y Gama, fuerte opositor a las políticas económicas desarrolladas por el Secretario de Hacienda Alberto J. Pani.

1. La vía México-Veracruz. Incluida en ello la comunicación con la ciudad de Puebla. Con las mismas razones que argumentaban la importancia de la comunicación ferrocarrilera entre la capital de la República y el puerto de Veracruz. Esta vía de asfalto reproduce la comunicación a la ciudad de México con el puerto comercial más importante en el Golfo de México, a pesar de la relevancia que iban adquiriendo Tampico y Tuxpan debido a los yacimientos petrolíferos más importantes de América y que se localizaban ahí. Veracruz mantenía su relevancia histórica como puerto comercial por capacidad infraestructural —ferrocarril, aduanas, muelles y bodegas—, la diversidad de mercancías que manejaba, la especialización de trabajadores portuarios y puerta de entrada al mercado europeo y de la costa este de los Estados Unidos.

La ciudad de Puebla se favorecería nuevamente como lugar intermedio en esta ruta impulsando su mercado de producción textil y agrícola. Los primeros vestigios de un corredor industrial se van percibiendo a lo largo de la ruta de entrada a la ciudad de Puebla con la producción de sidra a través del esquema de agroindustrias familiares, el tabique de barro artesanal que se multiplica y más tarde daría lugar a la apertura de la fábrica de block y lozas Santa Julia, siguiéndole la fundidora de acero HYLSA y hasta la subestación petrolera de San Martín Texmelucan de PEMEX (Petróleos Mexicanos).

Para el comercio, Puebla se va transformando en un centro de intercambio regional debido, posiblemente, a que tanto Veracruz como la Ciudad de México fortalecen sus infraestructuras comerciales y aumentan su mercado de servicios y consumo a mayor velocidad que Puebla. También consideremos que emergen en esa misma ruta ciudades de competencia específica como Córdoba y Orizaba con productos regionales, café, caña de azúcar y capacidades diversas para almacenar e industrializar.

La carretera es inaugurada el 19 de septiembre de 1926, con 135 kilómetros de longitud y como primer tramo en la comunicación con el Puerto de Veracruz en el Golfo de México. Entra a Puebla por la avenida Reforma cruzando la calle 11 hasta la Plaza Mayor, atraviesa el centro y sale cruzando el río San Francisco, pasando entre los barrios, en el norte, el Alto de San Francisco, la Luz, los Remedios, Xonaca y la Misericordia. Con los años y el impulso industrializador se extendería la ciudad en esa dirección, transformando el territorio con el establecimiento de fábricas acompañadas de asentamientos “irregulares”.

2. La Carretera Panamericana. Uniría hacia el norte a la Ciudad de México con Nuevo Laredo y extendiéndose hacia el sur, hasta Comitán Chiapas; un ramal de esta Carretera Panamericana iría al importantísimo puerto petrolero de Tampico. Recordemos también que, por las características de ubicación territorial, el estado de Puebla se coloca justamente en la articulación del territorio norte y sur del país.

La vía enlazaría el territorio noreste con el sureste a través de Puebla.

Esta vía se inicia sobre dos frentes a manera de pinza: el tramo que uniría a la capital de la república con la ciudad de Pachuca, de 94 kilómetros, y que se inauguró en 1926. En el norte se trabajaba hacia el sur, en la ruta Monterrey-Montemorelos y el trecho hacia la frontera Monterrey-Laredo. En un año se planeó terminar completamente la ruta México-Nuevo Laredo, para lo cual se centrarían los trabajos en el tramo Pachuca-Montemorelos. Sin embargo es hasta 1939, al final del gobierno de Cárdenas, que se deja terminada esta vía hasta la frontera con los Estados Unidos (Laredo, Texas).

Desafortunadamente la sección que uniría al sureste mexicano se dejó para otro momento, segregándose Chiapas y un sector de Oaxaca de los proyectos de integración del territorio nacional. Con ello se escapaba de Puebla la posibilidad de ser una centralidad de comunicación territorial.

3. Océano-Océano. El proyecto pensaba unir las costas del Pacífico con las del Golfo de México a través de los puertos de Veracruz y Acapulco, teniendo como punto intermedio a la ciudad de México, fortaleciendo con ello su centralidad. El sector de la carretera México-Acapulco quedó abierto al tráfico el 11 de noviembre de 1927, aunque a mediados de 1928 faltaban unos trabajos de alcantarillado y la construcción de algunos puentes. El del Río Papagayo, en el kilómetro 380, constituyó un orgullo para la Comisión Nacional de Caminos y se había terminado ya para fines de 1927.¹²⁰

Es hasta el 2004 cuando una vía alternativa a la saturada de la Ciudad de México se inaugura a través de la ciudad de Puebla que, llegando por Cuautla en el estado de Morelos, se interconectarían los dos puertos. La salida es a través del arco poniente que conforma el Periférico Ecológico uniendo las autopistas federal México Veracruz y estatal de Atlixco.¹²¹

¹²⁰ Krauze, Enrique, Meyer, Jean, Reyes, Cayetano. *Historia de la Revolución Mexicana. 1924-1928. La reconstrucción económica*. El Colegio de México, México, 1995, p. 102.

¹²¹ Existieron otros dos proyectos que planteó esa Comisión, de los cuales uno implicaba al norte del estado de Puebla: Complementaria Océano-Océano. Partiría del puerto de Chame-la, Jalisco en el océano Pacífico, hasta Nautla en Veracruz, cruzando los estados de Jalisco, Michoacán, Puebla (por el norte) y Veracruz. De este proyecto la administración de Cárdenas lo replantea construyendo, en 1939, la vía entre la capital de la República y la ciudad de Guadalajara. Esta decisión implicó para el territorio de la Sierra Norte del estado de Puebla, rica en la producción de café y poblada fundamentalmente por indígenas, su relativo aislamiento e incomunicación.

Pacífico Occidental. Es un proyecto que surge en 1928 a partir del primer Congreso Nacional de Caminos en la Ciudad de México. Iniciaría en Nogales, Sonora, bordeando la rica zona agrícola de ese estado y el de Sinaloa, cuyo especial interés lo mostró la Comisión Agrícola y Comercial del Río Mayo. Estaba enfocado a conectar ranchos, haciendas y latifundios productores de hortalizas que estaban siendo apoyados con importantes obras de irrigación y

4. Otros caminos. La misma Comisión, como oficina federal, construye carreteras para facilitar el flujo de automóviles como México-Tlalnepantla-Cuautilán-Zumpango en lo que sería la zona industrial del Distrito Federal-Estado de México y la más importante en el país; Venta de Carpio-Teotihuacán, también para la primera industria del Estado de México; Cuernavaca-Cuatla, Tenancingo-Cuernavaca ambos en el estado de Morelos con importantes haciendas cañeras y de preferencia presidencial al construirse ahí casas de descanso de la clase política capitalina; San Andrés-Catemaco-Barra de Sontecomapan, en la rica región agrícola de los Tuxtlas del estado de Veracruz.

Para el estado de Puebla se reconstruyen los tramos entre Puebla-Tehuacán, camino que penetra al Istmo de Tehuantepec y el estado de Oaxaca. Puebla-Atlixco-Izúcar de Matamoros, zona agrícola de producción cerealera, caña de azúcar, horticultura y floricultura con importantes fábricas textiles como El León (abandonada) y Metepec (transformada en centro vacacional). El de Puebla-Cholula-San Martín Texmelucan que se integró al de la carretera federal a la Ciudad de México y que forma parte de un importante corredor industrial, comunicando al aeropuerto de la ciudad "Hermanos Serdán" construido en la década de 1980.

Se puede afirmar que el planteamiento de la infraestructura carretera, cuyo origen-destino era la ciudad de Puebla, hizo prevalecer el orden centralizador de la capital del estado sobre la región y ésta, en función de la poderosa centralidad de la Ciudad de México.

IV.5.2. Fracaso del ferrocarril

La infraestructura ferroviaria construida en su mayor parte en el siglo XIX y principios del XX, quedó en un estado cercano al colapso después de la lucha revolucionaria. Su mejoramiento y rehabilitación se había hecho con las limitaciones impuestas por las condiciones económicas del momento. De esa manera el estado físico constituía un elemento de ineficiencia, pues afectaba la velocidad comercial, la seguridad y la capacidad de circulación.

En mayo de 1924 es firmado un convenio con la Baldwin Locomotive Works, promovido por el secretario de Hacienda, Pani. Se trataba de la adquisición de 48 locomotoras y un carro eléctrico por 1,817,250 pesos pagaderos en dos años. A cambio de cada pago que el gobierno hiciera sobre ese monto, se otorgaría un crédito del 50% para la renovación de otros equipos y accesorios.

Este acuerdo inicial es retrasado hasta 1925 por la protección que aquella em-

cuyo mercado era la exportación de estos productos hacia los Estados Unidos.

presa requirió y al vincularse con el Comité de Banqueros mismo que perseguía también garantías sobre la deuda externa ferrocarrilera (127 millones de pesos en capital y 125 millones de pesos de intereses acumulados y vencidos).

Para solventar esto el ministro Alberto J. Pani propone una enmienda que implicaba la devolución de la administración ferrocarrilera a manos privadas. Ésta consistía en la creación de una nueva empresa cuyo principal socio, el gobierno, se comprometerían a enviar al Comité de Banqueros el importe total de las utilidades quien dispondría de ellas a discreción para cubrir el pago de la deuda externa nacional.

Se creaba para ello una Comisión de Eficiencia para el estudio de gastos, despidos y ajustes de personal para hacer rentable la empresa. Otra de Tarifas, con carácter ejecutivo para poner al día los cobros del transporte de personas y bienes, incluido en ello el compromiso del gobierno en autorizar aumentos extraordinarios por causas imputables a él mismo —entiéndase guerras o rebeliones—. Una más, Comisión Valuadora de Daños, para la evaluación de los daños causados durante la lucha armada y, finalmente, un impuesto del 10%, que se dedicaría exclusivamente a cubrir la deuda flotante de la compañía y de la rehabilitación física de sus instalaciones. La Enmienda Pani se aprobó por unanimidad en el Congreso a pesar del malestar y las impugnaciones del diputado Soto y Gama.¹²²

Dentro de este marco de condiciones se puso empeño en fortalecer la red ferroviaria, de tal forma que el ferrocarril recobrara su papel de enlace de nuevas regiones y que interviniera en el crecimiento de polos de desarrollo, al apoyar las actividades productivas. Fue en la época de los años treinta cuando se iniciaron las obras del ferrocarril Sonora-Baja California, la continuación de la vía de Uruapan hasta Apatzingan y el Ferrocarril del Sureste.¹²³ También cuando políticos, y entre ellos el presidente Calles, no dejaron de utilizar a la empresa para sus intereses personales. Calles mandó construir en el estado de Tamaulipas 126 kilómetros de vías entre la Estación Calles y Estación Guerrero que pasaban por el ingenio de azúcar El Mante, del que era copropietario.

El tráfico del ferrocarril crecía, pero la dificultad estaba en la estructura de los costos y, a fin de cuentas, en las utilidades.

¹²² Secretaría de Hacienda. *La deuda exterior de México*. Editorial Cultura, México, 1926, pp. 34-47. Street y Davis. *The Fiscal and Economic Condition of Mexico*. Report submitted to the International Comité of Bankers on Mexico, 1928, pp. 246-248. En: Krauze, Enrique. Meyer, Jean y Reyes, Cayetano. *Historia de la Revolución Mexicana. 1924-1928. La reconstrucción económica*. núm. 10. El Colegio de México, México, 1995, pp. 83-85.

¹²³ Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Abril de 2004. www.sct.gob.mx

Tabla 4. *Ingresos, egresos y porcentaje de utilidades de la empresa ferrocarrilera nacional entre 1909 y 1927*¹²⁴

Año	Ingresos (millones de pesos)	Egresos (millones de pesos)	Utilidades (%)
1909	48	29	41
1910	52	31	40
1911	61	39	36
1926	112	103	9
1927	111	104	6

Tabla 5. *Costos de operación en porcentaje a los ingresos de la compañía ferrocarrilera nacional (1926-1927)*¹²⁵

Concepto	1926	1927
Mantenimiento en vías y estructuras	20.25	20.46
Mantenimiento de equipo	23.14	22.61
Sueldos y salarios	44.38	46.48
Gastos generales	3.8	4.10
Operaciones de terminales portuarias	0.21	0.40
Total	91.78	94.05

El costo de sueldos y salarios era enorme. Se había incrementado en 25.5% las líneas operadas entre 1910 y 1927 frente al 65% en empleados en el mismo periodo. Más pesó el aumento de salarios: en 1910 el salario mensual promedio de los trabajadores ferrocarrileros eran \$56.13 pesos y, en 1927, \$124.78; es decir, 225% de aumento. Reducir el número de operarios era el objetivo, aunque las condiciones para ello nunca se lograrían.

El sindicato ferrocarrilero era una organización que desconfiaba de todos: empresarios nacionales, inversionistas extranjeros, gobierno y sindicatos corporativistas como la CROM (Confederación Revolucionaria de Obreros Mexicanos) que intentó atraerlos a su corporación para controlarlos.

El sindicato y sus trabajadores, además de las elevadas tasas de incremento salariales, gozaban de las mejores compensaciones por accidentes y riesgos profesio-

¹²⁴ Fuente: Sterret y Davis, *op cit.*, p. 16. En: Krauze, Enrique. *Historia de la Revolución Mexicana...*, p. 87.

¹²⁵ Fuente: Sterret y Davis, *op cit.*, p. 18. En: Krauze, Enrique. *Historia de la Revolución Mexicana...*, p. 88.

nales, fuerza de regateo y eran mucho más radicales en sus actitudes y demandas que otros sindicatos. Caracterizaba también el abuso y la corrupción.

[...] Los pases se vendían en expendios disimulados; los escasos carros vacíos sólo se proporcionaban a los embarcadores mediante gratificaciones tarifadas; los carros con flete percedero se cortaban en los escapes bajo pretexto de “cajas calientes” si los interesados no aportaban “grasa” para “lubricarlos”; los durmientes que un día se compraban aparecían “incendiados” al siguiente sin dejar rastro; los materiales desaparecían como fantasmas, sin dejar huellas [...].¹²⁶

El ministro de Industria Comercio y Trabajo, Luis Napoleón Morones,¹²⁷ para apoyar el recorte de personal y el contrato individual de trabajo que se pretendió formular con los ferrocarrileros envió rompehuelgas profesionales, fundó la Federación Nacional Ferrocarrilera a contracorriente de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras a la que se le imputaban los crímenes de trabajadores que a diario se hacían públicos durante 1927.

Se consultó a otros expertos, entre ellos al canadiense Mr. Henry Thornton, cuya propuesta fue tratada de “impracticable, ya que crearía serios conflictos al gobierno; el proyecto se basa en negar el reconocimiento de las organizaciones obreras e insiste, además, en una reducción del 50% del personal ferroviario, lo cual requeriría de una enmienda constitucional. Si esa indemnización se realizara, los pagos además, ascenderían a cientos de miles de pesos”.

En 1927 la compañía dejó de pagar propia la deuda externa y la rebelión de Escobar a principios de 1929, que obligaba a incrementar las tarifas, fue el golpe final para las endebles finanzas ferrocarrileras.

El ferrocarril se había convertido en un mal negocio. Sin embargo, se le consideraba un área estratégica nacional y al no haber otras alternativas desarrolladas para las comunicaciones, continuó el consentimiento del gobierno a sus empleados y sindicato que llegó a la chocantería en sus demandas, teniendo implicaciones graves en la seguridad de los pasajeros y la carga.

¹²⁶ Vera, Antonio E. *La pesadilla ferrocarrilera*. En Krauze, Enrique. *Historia de la Revolución...*, p. 94.

¹²⁷ “Líder obrero sindical, encumbrado a partir de haber sido un vulgar agitador profesional. Perora a multitudes de la más baja, mal vestida y miserable calaña; les hace gestos con las manos donde fulguran diamantes que valen fortunas; posee varios automóviles y algunas amantes; sediento de sangre al grado de ordenar abiertamente la muerte de sus enemigos, tiene varios crímenes acreditados. Está al servicio incondicional de Calles, con la esperanza de que el presidente lleve a cabo las medidas radicales que desea y que harían parecer conservadora a Rusia... Morones aspira a ser presidente...” (De un informe *consular*, 3 de marzo de 1925) Department State Records 1924-1928, microfilm, rollo 97, fol. 349. En Krauze, Enrique. *Historia de la Revolución...*, p. 183.

Según don Eduardo Suárez, secretario de Hacienda del presidente Cárdenas (1934-1940), los accidentes del tren —choques frontales rarísimos desde entonces en otros lugares del mundo— se debían a la falta de disciplina reinante, pues no se obedecían reglamentos y las sanciones no se aplicaban. Por condescender con el sindicato, pilar del sindicalismo corporativo que se iba constituyendo alrededor del partido en el poder, se mantuvo la impunidad, aun en ocasión de graves siniestros que costaron la vida de muchas personas.¹²⁸

El presidente Cárdenas decretó el 23 de junio de 1937 la expropiación de los bienes de los Ferrocarriles Nacionales de México, medida que aceleró el proceso de mexicanización de la empresa, que ya desde 1908, durante el gobierno de Díaz, su ministro de Hacienda, José Ives Limantour, había expropiado 51% de las acciones de las empresas. Con ello se creaba un monopolio estatal, Ferrocarriles Nacionales de México; lo que quedaba de las concesiones vigentes era un monto todavía muy considerable, a pesar de eso, la perspectiva política había cambiado mucho con el nuevo régimen cardenista y las razones de la expropiación parecen estar fundadas en la intención del presidente Cárdenas de hacer un “México para los mexicanos”.

Es indispensable realizar los principios del plan sexenal que señala la formación de una economía... que libre a México del carácter de economía colonial... La formación de una economía propia nos librerá este género de capitalismo, que no se resuelve siquiera a reinvertir en México sus utilidades, que se erige en peligro para la nacionalidad en tiempos aciagos, y que nos deja a la postre más que tierras yermas, subsuelo empobrecido, salarios de hambre y malestares precursores de intranquilidades públicas [...].¹²⁹

Cárdenas tiene la ingenuidad, o la malicia del control político, de confiar en un sindicato al que se le habían consentido todas sus demandas, conformaba la aristocracia sindical de la época, se mantuvo la indisciplina, sus líderes corruptos e irresponsables se sirvieron de la ley que les entregaba la empresa —“Ley que crea la Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles” —¹³⁰ para desde arriba reservarse amplias facultades para el control sindical.

Si bien otros sindicatos aceptaron el experimento y lo apoyaron para demostrar la capacidad técnica y administrativa en vías de un socialismo, muy pronto

¹²⁸ González, Luis. *Historia de la Revolución Mexicana. Los días del presidente Cárdenas*. El Colegio de México, México, 1988, p. 170.

¹²⁹ Cárdenas, Lázaro. *Mensajes, discursos, declaraciones, entrevistas y otros documentos: 1928-1940*. Siglo XXI Editores, México, 1978, pp. 132-133. Discurso del presidente Cárdenas del 30 de junio de 1934, En: González, Luis. *Historia de la Revolución Mexicana 1934-1940. Los días del presidente Cárdenas*. El Colegio de México, México 1988, pp. 167-168.

¹³⁰ *Diario Oficial de la Federación*. 30 de abril de 1938.

cayeron en la cuenta de lo complejo que significaba esa utopía en un país con poca tradición en la cultura democrática y organización sindical libre.¹³¹

Tratándose ya de un sistema nacional, se creó un Departamento de Estado que lo administró; después lo hicieron diversas corporaciones públicas descentralizadas del gobierno federal, hasta llegar a la administración regida por la Ley del 30 de diciembre de 1948.

Algunas líneas ferroviarias, que originalmente no eran de Ferrocarriles Nacionales de México, fueron anexadas a éstos, como son el Transístmico de Tehuantepec y el Mexicano, cuyas estaciones e instalaciones en la ciudad de Puebla eran estratégicas; posteriormente lo fue el de Coahuila a Zacatecas.

El proyecto ferrocarrilero no quedó en un rotundo fracaso, era una infraestructura indispensable a pesar de la complejidad de su circunstancia. Con el subsidio público —cada vez más mermado— se hizo posible que otros proyectos fueran desarrollados, persiguiendo la integración y la accesibilidad a los recursos territoriales que no habían sido atendidos.¹³²

En síntesis, el proyecto ferrocarrilero después de más de un siglo de haber sido introducido en México avanzó con enormes dificultades financieras, manipulación política y contribuyendo muy poco en mejorar el servicio con nuevos kilómetros de vías, cantidad de carga movilizada y cancelando en la práctica la movilidad de pasajeros. La competencia de la industria del automotor se convirtió en una pesada carga a las tan poderosas máquinas ferrocarrileras.

¹³¹ Anguiano, Arturo. *El Estado y la política del cardenismo*. Era, México, 1975. p. 89. En: González, Luis. *Historia de la Revolución Mexicana 1934-1940. Los días del presidente Cárdenas*. El Colegio de México, México 1988, p. 171.

¹³² Destacan los siguientes proyectos: 1. Ferrocarril de Sonora a Baja California. Durante mucho tiempo el aislamiento de la península de Baja California fue casi absoluto, aun la misma revolución parecía haberla olvidado. Es en la década de los treinta cuando se dan los primeros pasos para rescatarla, construyendo una línea desde el sur de la ciudad de Mexicali sobre la vía del ferrocarril Intercaliforniano. 2. Ferrocarril del Sureste. Dentro del Plan de Integración Territorial —1934— se iniciaron los estudios para la construcción de esta línea que se consideraba una de las más importantes. 3. Ferrocarril Chihuahua al Pacífico. En 1940 el gobierno adquirió los derechos de la Kansas City México y Oriente Railroad Company y, el 27 de mayo de 1952, el Estado tomó posesión de la línea explotada por The Mexico North Western Railroad Co., integrándose de este modo al Ferrocarril Chihuahua Pacífico. El último proyecto importante fue la construcción y electrificación de la doble vía entre las ciudades de México y Querétaro (1982-1988), concesionado ahora, junto con el resto del sistema ferrocarrilero, a empresas privadas. Secretaría de Comunicaciones y Transportes (sct). www.sct.gob.mx. Abril de 2004.

IV.5.3. *Los siguientes años*

Un componente fundamental en el proceso de modernización del espacio en la ciudad es la evolución del capital que, para su desarrollo, va encontrando nichos, campos nuevos, como fue el de la industria.

En México su oportunidad se presentó particularmente en la coyuntura de la II Guerra Mundial, cuando era necesario garantizar la producción de insumos que en otras regiones era riesgoso hacerlo.

Como hemos visto, el primer esfuerzo se hace durante el gobierno de Cárdenas y continuándolo, hasta un nuevo impulso, a través de la apertura al capital privado, durante el gobierno de Miguel Alemán Valdés (1946-1952), a un sinfín de ramos y sin restricciones.

[...] desde el inicio de los años cuarenta hasta principios de la década siguiente, la política de estímulos a la industrialización se basó en la participación de tarifas, subsidios y devoluciones, con el fin de inducir una mayor participación del sector privado y mantener en situación competitiva a los productos mexicanos en el exterior. La política de estímulos fiscales para el desarrollo industrial se apoyó en la Ley de Fomento de Industrias de la transformación expedida en 1945 [...].

La protección a la industria mediante tarifas, establecida en 1947, posibilitó aumentar la proporción de bienes sujetos a ellas. Entre las políticas de tarifas a la importación, la regla XIV de la Tarifa del Impuesto Federal de Importación, que permitía importar maquinaria y equipo con sustanciales reducciones en los aranceles, estableció que las reducciones arancelarias se sujetaran a criterios de elección de industrias señaladas en la Ley de Industrias Nuevas y Necesarias.¹³³

Con la evolución industrial que se gestaba, el capital necesitaba, frente a la producción masiva de materias y servicios, una inducción en la transformación de ciertas conductas sociales, específicamente en los hábitos de consumo y cambios en estilo de vida.

La ciudad era el sitio, el lugar en donde se concentraban cada vez más aquellos consumidores, entonces modestos, de lo que se produciría. Sería parte del fenómeno del cambio en la cultura mexicana que, caracterizándose por una población rural pulverizada en el inmenso territorio nacional, se iría concentrando en las ciudades para urbanizarse.

¹³³ Gollás, Manuel. *Breve relato de cincuenta años de política económica*. Bizberg, Ilián y Meyer, Lorenzo. *Una historia contemporánea de México*. Tomo 1, Transformaciones y permanencias. Océano, México, 2003, pp. 231-232.

La opción asumida por el Estado para la ampliación de las infraestructuras sobre la innovación tecnológica, especialmente representada por el automotor como medio de transporte individual, tendría sus repercusiones con la creación de un conjunto nuevo industrial con ineludible reflejo en la conformación del espacio en la ciudad.

El trazo y construcción de los nuevos caminos y carreteras, la mejora de su calidad con la tecnología del asfalto y el estímulo generalizado, como anhelo o realidad, para la compra de un vehículo, transformarían el carácter de lo que hasta entonces habían sido las calles de la ciudad.

Su categorización iría evolucionando de aquella que entregó la ciudad colonial, recordemos: una infraestructura genealógica básica que organizaba la complejidad de la ciudad en un espacio compacto, comunicaba a la centralidad con la periferia y de contenidos identitarios para la cultura de sus habitantes. Ahora cambiaría por aquella que facilitaba los procesos de apropiación, casi infinitos, del territorio; la de la creación de nuevas centralidades, a partir de las especializaciones urbanas funcionales; también, la de la yuxtaposición de los trozos de ciudad proyectados en la inmensidad territorial que se agregarían a ésta a través de esas nuevas infraestructuras de los caminos y carreteras pavimentadas. Su categorización no sería más aquella otorgada por los usos agregados a la función de habitación, que en los solares se organizaba en la ciudad colonial, ni siquiera la de la primera modernidad.

Con la especialización funcional de la ciudad la tarea, casi exclusiva, de sus calles sería la del traslado de personas, bienes y servicios. Por tanto, pasaría a ser calificada en el futuro por la capacidad del volumen vehicular que fuera capaz de soportar para trasladar a aquellos.

Por otra parte, el quiebre tecnológico que trajo el siglo xx introduciría innovaciones al programa de la ciudad central. Aparecerían ramas de la industria que, asociadas con el capital, buscarían la producción masiva de productos y servicios para el consumo.

Sus instalaciones requirieron de superficies amplísimas, por ejemplo la planta automotriz de Volkswagen adquirió 300 hectáreas para trasladarse a Puebla. Por tanto se miró, en combinación con las nuevas infraestructuras camineras, al conjunto del territorio que circundaba a la ciudad como un recurso necesariamente ligado al desarrollo del capital industrial, de los servicios y, posteriormente, al de la habitación lo que transformaría a la totalidad de la ciudad.

Se generaliza el uso de la energía eléctrica y el teléfono en las casas y el alumbrado público en la ciudad central y colonias inmediatas. Por ello, en la ciudad aparece y se multiplica un mobiliario urbano ligado a este servicio; también, en la periferia, surgen las infraestructuras que soportan esos servicios: centrales te-

lefónicas, subestaciones de transmisión eléctrica casi siempre adjuntas a las áreas destinadas para uso industrial.

También aparecerían estaciones de bombeo de agua potable, depósitos de combustibles e instalaciones de otras ramas de la industria como la del acero, química, farmacéutica y sin dejar de persistir la textil.

En el espacio de la ciudad edificada se introducen usos y funciones novedosas, consecuencia de la evolución tecnológica. Veremos cómo aparecen y se multiplican, ligados a la industria de los servicios, las salas de cine, estaciones de radio y televisión, aeródromos, estaciones de gasolina y terminales de autobuses.

Con el cambio de las características y condicionantes al fenómeno poblacional, la demanda para la creación de espacios habitacionales se multiplicaría en todos los estratos socioeconómicos. Analizaremos específicamente la situación en la ciudad de Puebla y su comportamiento para comprender el modo en que, durante las primeras décadas del siglo xx, sucede la consolidación del espacio moderno.

IV.6. Implicaciones socio-históricas que conducen la consolidación del espacio moderno, la extensión de la ciudad y la transformación de la calle

Las transformaciones que se verifican en la ciudad son un producto del desarrollo histórico de los componentes sociales, económicos, políticos e ideológicos. Estos se manifiestan en la construcción de una cultura propia y que encuentra en la ciudad su más compleja y objetiva expresión. Particularmente en los espacios públicos como la calle.

La organización social puede provenir de orígenes diversos. El que posibilitó el proceso de modernización de la estructura social virreinal de la Nueva España, cuya esencia estaba en aquella sociedad mestiza yuxtapuesta a la estructura dominante, no tuvo otro camino que la guerra por la independencia.

La falta de espacios en la estructura social, sobre todo en las capas del poder, que permitiera una incorporación más efectiva de esa sociedad moderna que se gestaba a partir del pensamiento de la ilustración que, modernizando a los estados europeos, penetra naturalmente en las colonias americanas, provocó el rompimiento con la capital.

Esa misma condición, que impedía la identificación de la compleja composición social del México decimonónico, es descubierta por los grupos que triunfan con la independencia mexicana y que intentaron a lo largo de los primeros años consolidar, primero, en un Imperio efímero y, después, en una República liberal.

Esta frágil República sería trastocada por la apetencia colonial de otras potencias, viejas y nuevas, y el interés de grupos más conservadores por mantener

los privilegios heredados de la antigua colonia. El desprendimiento de ello costó a la nueva nación la pérdida de más de la mitad del territorio, el deterioro de los espacios urbanos y el atraso en el desarrollo de las infraestructuras que permitieran integrarlo territorialmente.

Esas son las condiciones en las que inicia el largísimo periodo de la dictadura porfirista que, con una gran visión, inicia el camino de la reconstrucción de las infraestructuras perdidas en los años de guerra; el saneamiento de las ciudades, en las que sus habitantes morían por cientos a causa de las epidemias y del deterioro de equipamientos e infraestructuras urbanas básicas e, incluso, llega a la conformación de elementos de ornamentación para los espacios urbanos, a las que acompañaba la habitación burguesa segregada.

Montándose en la tecnología ofrecida por la revolución industrial cuyo pivote fue el ferrocarril, intentaría bordar sobre el territorio una estructura que integrara un espacio nacional muy segregado. Sobreponiéndolo a la ancestral economía de las Audiencias, cuya unidad básica eran las parroquias y ayuntamientos, impulsa el tejido de la red ferrocarrilera que, ante la falta de un plan, sería condicionada por la centralidad de la ciudad de México y el desarrollo del mercado del capital, sobre todo el de origen norteamericano.

La respuesta es un conjunto de ferrovías que estarían orientadas a la explotación de los recursos del territorio mexicano con vistas a ser comercializadas en los Estados Unidos de América, dejando a un lado los proyectos integradores y de equilibrio en el desarrollo de las diversas regiones nacionales.

A las ciudades les tocaría iniciar la conformación del espacio moderno. Con una serie de actuaciones puntuales, sobre todo en la periferia de la ciudad, se edifican las prestigiadas estaciones del ferrocarril, panteones municipales, penitenciarias, cementerios, colegios, teatros, palacios municipales y espacios para el ocio y entretenimiento.

Los proyectos de modernización socio-espacial que impulsó el gobierno de Porfirio Díaz a lo largo del territorio nacional, departamentos y en las principales ciudades llegarían tarde y de manera muy selectiva. La frialdad condicionante del desarrollo del capital, aunada a la concentración de la riqueza alcanzada en unas cuantas familias, dejaría fuera a los grupos mayoritarios. En el campo, miles de jornaleros, peones y acasillados dependientes de la economía de las extensísimas y ricas haciendas. En las ciudades, donde se había incorporado poco a poco la industria a la economía urbana, cientos de obreros con salarios de hambre romperían en huelgas a cambio de prisión, garrotes y asesinatos.

Después del esfuerzo modernizador decimonónico, los escasos beneficios alcanzados en esa primera etapa, el México bronco despertaría nuevamente y estallaría la violencia. La Revolución Mexicana inicia en 1910 con un resquebrajamiento

del orden social, la atención cercana de los Estados Unidos al movimiento y la emergencia de una nueva clase política.

Se reconstruiría la estructura de poder y con ella la exigencia del desarrollo de sus proyectos nacionales y de espacios para la habitación.

La radicalidad del nuevo ordenamiento nacional, objetivado en la Constitución de 1917, específicamente importante para este estudio el contenido del artículo 27, conducía a un principio de justicia en la distribución de las superficies territoriales.

El desmantelamiento de las haciendas en una auténtica pulverización del territorio nacional para la creación de millones de ejidos, la falta de capital para su desarrollo y la ausencia de un programa educativo que condujera a los nuevos propietarios hacia una optimización en el aprovechamiento del recurso, trajo consigo una dramática caída de la economía agrícola.

Para la ciudad significaría la incorporación novedosa de las superficies de dotación ejidal, antes propiedad de las haciendas y que en teoría serían de uso agrícola para cientos de colectividades agrarias. Con el tiempo se transformarían en urbanas por el impulso al capital industrial e inmobiliario que, sin reglas, se estimularía sobresaliendo del resto de la economía y que tendría su reflejo, primero, en la consolidación de la ciudad moderna y después, en su extensión precisamente sobre aquellos saldos de las fracciones de las haciendas y más tarde en las dotaciones ejidales.

Esos millones de grupos de ejidatarios serían posteriormente corporativizados y manipulados por el Partido-gobierno, que bajo la ambigüedad de una ley ejidal con la consecuente inseguridad en la posesión de la tierra y la tutela de una burocracia corrupta, emigrarían en busca de sustento al único espacio que ofrecía, al menos entonces, condiciones de sobrevivencia, las ciudades. Con el tiempo se incorporarían también, desafortunadamente de manera irregular y hasta ahora constante, a la economía de los campos y ciudades de los Estados Unidos de América.

La irrupción del automóvil sería un elemento de quiebre tecnológico que condicionaría la realidad de la ciudad. Sin duda representó el programa más potente en la dotación de infraestructuras que los gobiernos revolucionarios promovieron. Se multiplicaron y mejoraron los caminos y carreteras en prácticamente todo el territorio nacional, aunque desafortunadamente prevaleciendo la dependencia del proceso de industrialización de la ciudad de México que consolidaría su hegemonía económica y política sobre todo el país.

Le seguirían en ese proceso y en condiciones particulares otras ciudades como Guadalajara y Monterrey. Para Puebla, su cercanía geográfica con la Ciudad de México y con la tecnología del automotor generalizada, representaría su dependencia socio-espacial con aquella ciudad, cayendo a un papel secundario su relevancia nacional en lo económico y político.

Esas condiciones prevalecientes hasta la primera mitad del siglo xx, serían las que condicionarían el crecimiento del espacio en la ciudad. Ante la falta de ordenamientos que orientaran la consolidación y creación de procesos modernizadores en la ciudad, el capital, ahora de característica industrial asociado con la promoción inmobiliaria, establecería las estrategias y condiciones básicas para su desarrollo.

Veremos en los siguientes capítulos aquellas particularidades que se manifiestan de manera objetiva en la construcción de una calle que, siendo borde de la ciudad colonial de Puebla, se transformaría en eje de centralidad de la ciudad moderna.

V. LA CALLE 11 EN LA FORMACIÓN DE UN NUEVO ESPACIO SOCIAL DE LA CIUDAD MODERNA. SU DEFINICIÓN EN EL MARCO DE LA RECONSTRUCCIÓN, EL SANEAMIENTO Y LA ORNAMENTACIÓN DE LA CIUDAD DE PUEBLA

En las siguientes páginas trataremos de explicar y fundamentar las causas y efectos de lo que fue, para la ciudad de Puebla, el núcleo de su primera modernización. En el desarrollo de los argumentos expuestos en el texto se quiere aclarar también el sentido preciso que sobre la modernidad se pretende tener en el campo de esta investigación urbanística.

En el último tercio del siglo XIX se reconoció que existía la urgencia de promover un conjunto de actuaciones sobresalientes que pretendieran dotar al espacio de la ciudad de Puebla con un programa de funciones innovadoras propias de lo que sería el núcleo de la modernización de la ciudad.

Ello se dio, sobre todo, por lo siguiente: 1) Las características generales del espacio urbano que influían sobre uno de los territorios más relevantes en el centro de la República durante esos años. 2) Las transformaciones propias del primer impulso industrializador sobre el espacio urbano que fueron cambiando la función de Puebla en el conjunto de las más importantes ciudades mexicanas. 3) La dinámica a que se sujeta el perfil de la población urbana por los inminentes cambios provocados por el capitalismo dependiente. 4) El estado de deterioro con que las infraestructuras y servicios básicos en la ciudad atendían a sus habitantes.

Sobre esta situación se plantea la primera gran transformación de la ciudad de Puebla que se elabora con intervenciones muy puntuales y de carácter infraestructural. La mayoría de las actuaciones suceden en el borde poniente de la ciudad, específicamente sobre la calle 11, con lo que ésta iniciaría su transformación de calle de borde de la ciudad colonial en eje central de la ciudad moderna.

La decisión final para que el ferrocarril llegara a Puebla permitió darle a la ciudad un papel protagónico a la industria existente, aportando un impulso importante a su proceso de modernización y, con éste, su transformación, precisamente en el espacio del borde poniente, sobre la calle 11.

Desarrollaremos en un inciso especial el tema del ferrocarril en la ciudad de

Puebla, dada la relevancia que tiene la yuxtaposición de sus instalaciones en el perímetro de la trama de la ciudad colonial americana; hasta entonces, compacta en extensión superficial y compleja en sus funciones. Además revisaremos que las condiciones en que fueron concesionadas las rutas de la ferrovía, tuvieron efectos en el espacio urbano al edificarse las estaciones y el trazo de sus correspondientes viarios.

Desde la fenomenología social podremos comprender que el surgimiento de una nueva clase dirigente que demandaba un espacio para satisfacer las exigencias en los estilos de vida de la burguesía decimonónica mexicana, impulsaron la creación del primer sector para la habitación segregada en la ciudad de Puebla. Como veremos, ésta no se reduce a la fundación de un barrio, abastecido con todos los servicios e infraestructuras básicos, sino que tiene que ver con el modo de apropiación del territorio periférico a la ciudad, que trascenderá a los años de la dictadura porfirista, llegando a convertirse en un paradigma para la inspiración de los primeros promotores inmobiliarios en los años posteriores a la Revolución Mexicana.

V.1. Consideraciones al proyecto modernizador en la ciudad de Puebla

Iniciemos teniendo en cuenta los elementos que parecen condicionantes a la objetivación del programa modernizador de la ciudad, impulsado fundamentalmente por los gobiernos de la dictadura de Porfirio Díaz. Recordemos que la perspectiva que intentamos construir es desde el punto de vista de su periferia, particularmente del poniente de la ciudad, la que sucede sobre la calle 11.

Tengamos presente que durante la primera mitad del siglo XIX, las guerras y epidemias en el territorio nacional y en particular los sitios y enfermedades a la que es sometida Puebla, van desgastando su elegancia y lozanía colonial característica, pero sobre todo, van destruyendo la capacidad de respuesta para la habitabilidad de sus ciudadanos y visitantes. A esto se le añade el anhelo planteado por el modelo de la ciudad moderna, ligado al proceso de industrialización, de corte europeo.

Aún pacificado el país y tomado el poder el partido liberal de Porfirio Díaz, la banca rota y la falta de créditos retarda las posibilidades de recomponer el espacio urbano. Se impuso entonces rigidez en el gasto, disciplina política y represión social, intentando con ello minimizar los impactos de la pobreza y escasez, las aventuras o alternativas políticas así como protestas y levantamientos sociales. De este modo, es prácticamente hasta la última década del siglo XIX y hasta los albores del siglo XX cuando el municipio cuenta con recursos para desarrollar obra pública de recuento significativo.

Tabla 6. Gasto destinado para infraestructuras, equipamientos y salubridad en el Municipio de Puebla 1888-1909

Tabla 6. Gasto destinado para infraestructuras, equipamientos y salubridad en el Municipio de Puebla 1888-1909

Año	1888		1895		1900		1904		1909	
Ingresos municipales	184,906.41		396,660.06		354,596.40		354,013.07		830,418.38	
Egresos municipales	183,890.33	100%	210,033.55	100%	314,839.13	100%	312,293.43	100%	745,985.64	100%
Gasto en infraestructuras y equipamientos										
Obrería mayor	10,196.98	5.55%	11,760	5.60%	11,034.86	3.50%	11,391.52	3.65%		
Empedrado	6,033.21	3.28%	15,395.24	7.33%	19,734.03	6.27%	22,387.27	7.17%		
Paseos y ornatos	4,140.82	2.25%	7,309.00	3.48%	8,190.81	2.60%	8,457.65	2.71%	14,439.00	1.94%
Alumbrado público	33,933.42	18.45%							43,063.80	5.77%
Alumbrado de gas			7,756.93	3.69%	3,511.16	1.12%	4,844.83	1.55%		
Alumbrado eléctrico			24,999.96	11.90%	35,355.90	11.23%	42,849.16	13.72%		
Obras públicas									44,820.94	6.01%
Salubridad	300.00	0.16%	600.00	0.29%	600.00	0.19%	3,629.18	1.16%	6,956.62	0.93%
Limpieza de la ciudad									7,907.88	1.06%
Suma	54,604.43	29.69%	67,821	32.29%	78,426.76	24.91%	93,559.61	29.96%	117,188.24	15.71%

Fuente: *Boletín Municipal*, Órgano Especial de la Asamblea de Concejales. Puebla, 1888-1909

Lo que caracteriza a los primeros años de la recuperación, en términos urbanos para Puebla, es la limpieza de la ciudad. La tarea no se redujo al empleo de “escoba y recogedor”, que tuvieron que ser utilizados con dureza y dolor después de las campañas de guerra y las innumerables epidemias.¹³⁴

Así, si durante la primera mitad de siglo los presupuestos municipales y los recursos humanos disponibles fueron para las obras de defensa de la ciudad¹³⁵; en

¹³⁴ “[...] Se acordó también excitar a la Junta de Salubridad para que con la mayor prontitud tome las providencias necesarias para evitar una epidemia por los miasmas pútridos que exhalan los cadáveres mal sepultos en varios lugares de la ciudad durante el último sitio.” Abril 8 de 1867. De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias de la Ciudad de Puebla*. Talleres de Imprenta y Encuadernación de “El Escritorio”, Puebla, 1910, p.124.

¹³⁵ Destacan las siguientes obras para la defensa de la ciudad que afectaron las infraestructuras, especialmente de la periferia: “Fosos: Sta. Mónica; calle Sacristía; esquina casa de Agua; de la Pulquería del Arco Chico; esquina espalda de las Recogidas; los de esquina de la calzada y del temascal de San Antonio; los de San Antonio y las Garitas; pulquería del Arco Grande; esquina del Obraje de Lomba; Esquina Cruza de Loza; esquina Salitrería; esquina Plaza de San Pablito; plazuela de San Raulito [¿?]; calle de Moscoso; esquina Mesón Loza; dos de esquina de Espíndola; esquina de la calle del Padre Ávila; esquina de Quintanilla; Parral esquina Ramos; esquina de la Calavera; esquina Andrade; esquina Villareal; esquina de la Troje; esquina de la pulquería del Gato; calle Arbolitos; esquina Carmen; esquina Cabezas; esquina Camarín; esquina calle del Jacal; esquina de las Bacas; esquina del agua Escondida; Puente Ancho, esquina de Puente Ovando, esquina de San Roque, Parian, Pulquería de la Madre (muralla de 100 varas de largo, construida con muy poca piedra y la mayor parte de tierra o arena que es lo mismo que nada)”. Archivo Ayuntamiento de Puebla. Expedientes

la segunda, éstos, muy disminuidos, fueron para intentar recuperar mínimamente las infraestructuras básicas como el abastecimiento de agua, recolección de “inmundicias” y las obras para el alcantarillado.

Los fuertes que, además de Guadalupe y Loreto en el norte, entonces se construyeron y figuraron en el sitio de 1863, son los siguientes. Al poniente: Democrata (Santa Ana), Señor de los Trabajos, Iturbide (Penitenciaría); al sur: Morelos, (al sur de la avenida. 9 P. 700-1100, incluyendo Calera del Parral), Hidalgo (Carmen), Ingenieros (entre la garita de Totimehuacán y el acueducto del Carmen, al este de la calle 12 sur es el único que no se utilizaron edificios existentes), al norte: Zaragoza (Remedios) e Independencia (Misericordia).¹³⁶

Así también, en el sector poniente, el Paseo Nuevo había sido arrasado durante la guerra de intervención francesa, quedando el espacio propicio para un campo de batalla, durante los enfrentamientos que se sucedieron en esos años.¹³⁷

Con todo ello la ciudad, al menos en sus sectores poniente y sur, queda afectada en cuanto a las infraestructuras; particularmente: cementerios, insuficientes para los índices de mortandad; industria, específicamente afectada la de salitrería y alimentos; el Matadero es abandonado; escuelas y edificios de servicios religiosos, fueron saqueados y transformados en cuarteles, caballerizas, cárcel o simplemente abandonados; espacios para el ocio y entretenimiento como el deterioro del Paseo y, desde luego, la habitación para residentes y visitantes que es muy afectada.

Ante la carencia de una normativa amplia que abordara la problemática, muchas de las medidas para la higienización de la ciudad tuvieron, como veremos, trascendencia en el cambio de funciones. Éstas ya señalan la tendencia, por un lado, a las especializaciones urbanas funcionales y, por otro, el inicio de la extensión de la ciudad.

Lo más urgente era el mejoramiento de la salubridad, porque la mortalidad en Puebla era alarmante, y todo sacrificio que se hiciera para disminuirla sería poco. Sólo se comprende que no se tome toda clase de medidas para mejorar las condiciones higiénicas de una ciudad, cuando se ignore el número de vidas que serían salvadas, por el enorme de las enfermedades que se evitarían, y

sobre servicio militar. Tomo 118, lej. 1 294, 1813, ff.67-70. En Contreras Cruz, Carlos. *La ciudad de Puebla, estancamiento y modernidad de un perfil urbano en el siglo XIX*. Cuadernos de la Casa Presno 6. Centro de Investigaciones Históricas y Sociales, BUAP, Puebla, 1986.

¹³⁶ Leicht, Hugo. *Las calles de Puebla...*, p. 219.

¹³⁷ “En 1862, después del glorioso día 5 de Mayo y preparándose la ciudad para la resistencia contra los franceses, se cortaron todos los árboles de este Paseo.” Leicht, Hugo. *Las calles de Puebla...*, p. 304.

digo que sólo por ignorancia cabe el descuido en materia de higiene, porque, si a la sociedad toda se conmueve al saber la pérdida de una sola vida, por accidente o por crimen, ¿cómo no había de estremecerse al saber que miles y miles dejan de existir o se enferman por venenos que el organismo humano ingiere, por medio del aire, del agua, del contacto o de los alimentos?¹³⁸

V.1.1. *El espacio urbano sobre el borde poniente*

Hay un acuerdo fundamental, que parte de criterios de higienización para la ciudad central y que tiene repercusiones en la construcción de infraestructuras y equipamientos con una localización precisa en el borde de la ciudad. Éste es tomado por el ayuntamiento el 30 de julio de 1877:

El Ayuntamiento acordó lo siguiente: los Hospitales, casas de maternidad e infancia, y todos los establecimientos en que haya aglomeración de individuos, como prisiones, colegios, hospitales que se establezcan en lo sucesivo, deberán situarse por lo menos a mil metros del perímetro de la Plaza Mayor y al poniente o suroeste de la ciudad.¹³⁹

¿Por qué en esa dirección se elige desarrollar lo que llamaremos “innovaciones funcionales” al programa urbano, algunas especializaciones y con ello, la primera extensión de la ciudad?

Ante la carencia de una normativa amplia para la ciudad o particular para el sector poniente, podemos argumentar un conjunto de circunstancias que favorecían la decisión de llevar este programa al borde de la ciudad, básicamente en el entorno de la calle 11.

La traza de la ciudad preveía ya desde sus inicios la extensión del suelo urbano hacia el poniente; hay evidencias en los planos históricos que revelan la intención de extender las calles y manzanas que se destacan desde la fundación de la ciudad;¹⁴⁰ primero como terrenos para las siembras de granos, hortalizas y fruticultura, que serían transformados radicalmente con la idea de la modernización y a partir de la llegada del ferrocarril.

Geográficamente el sitio presenta menores accidentes topográficos para el

¹³⁸ De Velasco, Francisco. *Mis proyectos y mi gestión en el Ayuntamiento de Puebla de 1907 a 1910*. Imprenta “El Escritorio” Puebla, 1912, p. 3.

¹³⁹ Lugares destinados para los establecimientos en que haya aglomeración de individuos. Julio 30 de 1877. De la Fuente, Jesús M. *Efemérides...*, *op. cit.*

¹⁴⁰ Ver los planos de 1698, 1794, los de Careaga y Sáenz de 1856 y 1863, respectivamente.

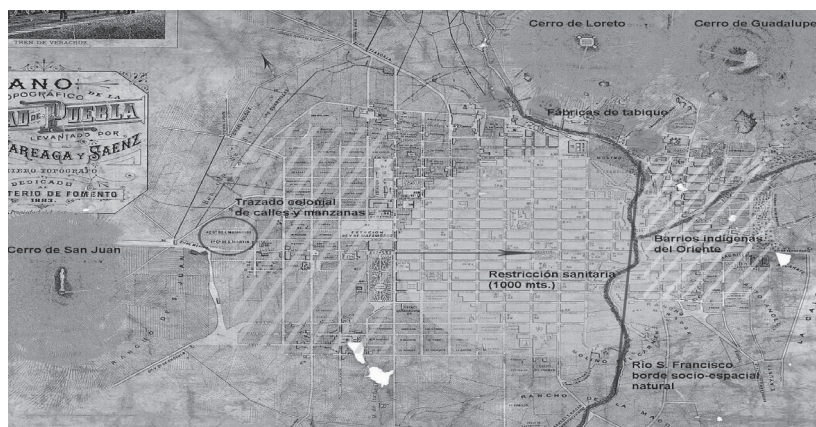
desarrollo de las construcciones y edificaciones que se hicieron; es una superficie sensiblemente plana, con suelos arcillosos relativamente resistentes, sin llegar a lo rocoso. Rematado visualmente y resguardado por el cerro de San Juan, era a la vez **era** un borde natural que delimitaba el ámbito de la ciudad.

Hacia el norte, se localizaban los cerros de Loreto y Guadalupe, ya con sus fuertes y obras de defensa, protegidas y aun ampliadas en el siglo XIX. En el noreste, ya había establecida una “industria” del tabique y el vidrio que abastecía a la ciudad de este material de construcción, mientras que el segundo se comercializaba también en varios lugares de la República.

La proximidad del río San Francisco en el norte y la dificultad de su cruce hacia el centro de la ciudad, obligaba a inversiones en obras de infraestructura que la economía urbana de la época no se podía permitir. Socialmente, era un espacio segregado, ocupado por indígenas y artesanos, protegido por la barrera natural del mismo río. Lograron su consolidación en torno a la misión del templo de San Francisco y con la especialización del trabajo artesanal, reconocida por la ciudad central, se producían herrería, curtiduría, objetos de barro y en general, facilitaba mano de obra de muy bajo costo.

Desde la perspectiva socioespacial, el poniente y el sur eran zonas de precarias construcciones y de características de población muy fluctuante, a diferencia de los barrios indígenas localizados en el norte. Solares, ranchos y más alejado del núcleo urbano, las haciendas, componían ese sector de la ciudad.

25. Plano que ilustra las condiciones que presentaba el sector poniente de la ciudad para la ubicación y edificación de las infraestructuras del programa modernizador decimonónico



Fuente: elaboración propia que parte de la *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Digitalización A.C.S. Archivo Ayuntamiento de Puebla. 2004.

Confluyen en una lógica muy simple tres criterios: renta urbana baja, suelo de características favorables para el desarrollo constructivo y facilidad en la accesibilidad a la ciudad central. Con ello se condiciona aun más el destino del desarrollo de esta zona y la expansión de la ciudad en los años futuros.

V.1.2. *¿Ciudad de servicios o de servicio en la ciudad?*

Es importante destacar que, según los censos entre 1895 y 1910 el servicio doméstico captó entre 15 y 20% del mercado de trabajo, compuesto evidentemente del sector menos favorecido y más descalificado de la población, lo que indica una acumulación de capital brutal en pocas manos y la evidencia de pobreza, marginación y falta de oportunidades educativas para la mayoría de la población de la ciudad y la región.

Para nuestro estudio, hay que destacar que en el censo de 1900¹⁴¹ la población en los cuarteles del sector poniente y sur aumentó su población, a diferencia de la ciudad central que la disminuye.

Ante ello, podemos arriesgarnos a formular la hipótesis que lo motivó: la creación de lo que hemos llamado aquí el “primitivo polígono industrial”, que continúa desarrollándose con la instalación de otras empresas, que van desarrollando en la ciudad el sector secundario y el terciario.

La atracción por las fuentes de trabajo llevarían a las familias a ubicarse ahí para trabajar en la industria, comercio y los nuevos programas de servicio urbano. Éstas se organizaron con sus miembros familiares, de modo tal que pudieron emplearse en otras tareas para completar el sustento; la oferta estaba en las tareas domésticas en las casas de la burguesía emergente y la aristocracia rezagada. Lo mismo podemos decir de los empleados privados no domésticos que atendieron la industria de la confección de vestido principalmente.

Por otra parte, recordemos que al término del siglo XIX, México finalmente encuentra algunos años de estabilidad política, crecimiento económico y recuperación demográfica. Esto conlleva el reacomodo en la estructura y clases sociales. Con ello, los grupos más influyentes o en el poder, demandan espacios adecuados para los estilos de vida que sugiere la modernidad y a los que aspiran.

Había que resolver el problema de higienización en la ciudad debido a las guerras, epidemias y el envejecimiento propio de la ciudad colonial: el hacina-

¹⁴¹ Solamente en el sector poniente, ya en el año de 1892, habitaba en esa zona 37.38% de la población censada. Fuente: *Censo del Estado de Puebla, 1900*, Boletín de Estadística del estado de Puebla. Puebla, III época, T. I núm. 1, 15 de enero de 1900. En: Contreras Cruz, Carlos, *op. cit.*

miento de los habitantes, la carencia de agua potable, alcantarillado adecuado y manejo de residuos obligaron la atención del programa urbano a estos proyectos. A ello también se suman un conjunto de servicios que van haciendo más complejo el reacondicionamiento de la ciudad histórica, fundamentalmente: Electrificación, transporte urbano, comunicaciones -teléfono y telégrafo- la banca y el comercio corporativo emergente.

La búsqueda de lo nuevo, de reciente creación o la innovación es una característica del pensamiento moderno que es adoptada incuestionablemente por los sectores dominantes y más favorecidos de la sociedad poblana. Con el ejercicio de transformación espacial desarrollado en Europa a través de las transformaciones de París¹⁴², los ensanches de Madrid y la misma Ciudad de México con su elegante Paseo de la Reforma, Puebla se procuraría de los ingredientes propios que evidenciarían la preparación para su transformación como ciudad moderna, entre otros, aparecerá el proyecto de la avenida de La Paz.

Con ello, el gobierno se liberaría de una presión de estos grupos que venían demandado la ampliación de privilegios, concedidos ahora en el ámbito inmobiliario, para segregarse de la ciudad histórica y conformar un barrio específicamente burgués, cumpliendo con las aspiraciones de estilo de vida, y descubrir los beneficios de la constitución de suelo urbano como objeto generador de capital.

V.1.3. *Rasgos demográficos en una Ciudad de Ángeles*

Si bien el número de habitantes en Puebla se logra mantener durante la segunda mitad de siglo XIX, a pesar de las guerras y epidemias, en la segunda mitad llega incluso aumentar, específicamente en la última década. Lo primero es probablemente producto de la inmigración de otros lugares como Tlaxcala, Distrito Federal, Oaxaca y Veracruz. Lo segundo es gracias al auge industrial impulsado por la rama textil y el ferrocarril.

Este perfil cambia para el inicio del nuevo siglo; una de las aportaciones de Puebla al resto del país, lamentablemente, es población. La opción político-económica adoptada por la dictadura porfirista de centralizar en la ciudad de México economía y poder, así como la estructura territorial que se conformó con la construcción de las líneas ferrocarrileras, orientó la producción hacia la atención del

¹⁴² Entre los objetivos de las aperturas de bulevares y calles de París que perseguía Haussmann se encontraban: “modernizar París, y adaptarla a las necesidades de un rápido crecimiento de la población y la economía y a un adecuado sistema de comunicaciones, aunado a la desaparición de casas viejas e insalubres”. Sutcliffe, A. *Ocaso y fracaso del centro de París*. Gustavo Gili, Barcelona, 1983.

mercado norteamericano, cuyo origen es la misma capital de la República, con lo que se provocó la creación y desarrollo de polos en otras regiones, transformando de este modo la estructura económica y urbana territorial que había prevalecido hasta el último tercio del siglo XIX en México.

Tabla 7. *Evolución de la población de la ciudad de Puebla*

Tabla 7. Evolución de la población de la ciudad de Puebla

Año	Población estimada	Fuente
1803	67,800	Estimación de Humboldt. En <i>"Ensayo político sobre el reino de la Nueva España"</i> . Editado en Casa de Rosa. París. 1882. t. II Pág. 13.
1825	44,756	<i>"Noticia de la población con que cuentan los partidos del estado según el censo formado en 1825"</i> . En: Ramón Ponce. Memoria presentada al congreso primero Constitucional de Puebla de los Ángeles por el secretario del despacho de gobierno sobre el estado de la administración pública. Imprenta a cargo del ciudadano Martín Rivera. México. 1826. Apéndice. Cuadro 2.
1830	43,000	Las cifras corresponden al partido de Puebla, y no a la ciudad. En 1848 el partido de Puebla comprendía la capital conjuntamente con San Pablo Xochimehuacán, San Jerónimo las Caleras y San Felipe Hueyotlipán. En: <i>Memoria sobre la administración del estado de Puebla en 1849, bajo el gobierno del Señor don Juan Múgica y Osorio, formada por el secretario de despacho de don José Fernández Mantecón y leída al honorable Congreso del mismo Estado en las sesiones de los días 1, 2 y 3 de octubre de 1849</i> . México. Imprenta de Ignacio Cumpido, 1849. Apéndice Sección Gobernación Estado.
1848	71,631	Las cifras corresponden al partido de Puebla y no a la ciudad...Censo de población. <i>"Cálculo de la población del estado con la expresión de la de cada partido según los censos formados en los años que se mencionan y del aumento que ha tenido según los datos más probables sobre el movimiento ordinario de la población"</i> . En: <i>Memoria sobre la administración del estado de Puebla en 1849, bajo el gobierno del señor don Juan Múgica y Osorio, formada por el secretario de despacho de don José Fernández Mantecón y leída al honorable Congreso del mismo Estado en las sesiones de los días 1, 2 y 3 de octubre de 1849</i> . México. Imprenta de Ignacio Cumpido, 1849. Apéndice Sección Gobernación Estado.
1856	70,000	Censo de 1856, según Antonio García Cubas. <i>Puebla, división territorial y población 1856</i> . En: <i>Atlas Mexicano</i> , Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.
1862	75,000	Estimación de Antonio García Cubas En: <i>Estado de la división, extensión y población de la república, conforme a los datos</i> . En: <i>Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística</i> . Imprenta de V. García Torres. México. 1862. 1ª época. T. IX P. 278.
1869	60,000	Estimación de Antonio García Cubas. En: <i>Curso elemental de geografía universal</i> . Imprenta del Gobierno en Palacio. México 1869. P. 276.
1870	65,000	Estimación de Jesús Hermosa. En: <i>Compendio elemental de geografía y estadística de la República Mexicana</i> .
1876	65,000	<i>Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y el Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio</i> . Imprenta de F. Díaz de León. México 1877. P. 467.
1878	76,817	<i>Informe que remite a la sexta Legislatura el ciudadano general Juan Crisóstomo Bonilla, gobernador constitucional del estado libre y soberano de Puebla, sobre el estado que ha guardado la Administración Pública desde el día 2 de mayo de 1872, hasta el 16 de septiembre de 1880</i> . Tipografía Literaria Filomeno Mata. México 1880.
1887	72,743	Estimación de <i>El Monitor de Puebla</i> . Puebla. 1ª época. Año I, 24 de noviembre de 1889.
1889	78,530	<i>Boletín Semestral de la Dirección General de Estadística de la República Mexicana</i> . Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento. México 1882.
1895	88,674	Antonio Peñafiel. <i>Cuadro sinóptico y estadístico de la República Mexicana</i> . Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento. México. 1901. En: <i>Boletín Semestral de la Dirección General de Estadística de la República Mexicana</i> . Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento.
1900	93,521	Secretaría de Fomento, Colonización e Industria. <i>Censo General de la República Mexicana</i> . Verificado el 28 de octubre de 1900 conforme las instrucciones de la Dirección General de Estadística a cargo del doctor Antonio Peñafiel. Estado de Puebla. Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento. México. 1902.
1910	96,121	Secretaría de Agricultura y Fomento. Dirección de Estadística. <i>Tercer Censo General de Población de los Estados Unidos Mexicanos</i> . Verificado el 27 de octubre de 1910. Oficina Impresora de la Secretaría de Hacienda. México. 1918.

Entre los factores que contribuyen para la fenomenología demográfica de esos primeros años del nuevo siglo encontramos: 1) emigración, por falta de oportunidades laborales y calidad de vida; 2) la insalubridad, que mejora sustancialmente sólo hasta el inicio del siglo XX; 3) la recomposición socioeconómica del país, consecuencia del modelo centralista que se imponía desde la Ciudad de México junto con el desarrollo territorial del norte y, finalmente; 4) la Revolución de 1910-1921. No es hasta la tercera década del siglo XX que la ciudad de Puebla logra incrementar sensiblemente su población.

Esta situación se puede ejemplificar con la población migrante para algunos estados del país: en el norte el estado de Coahuila registró casi 32% de su población como nacida en otros estados de la república. Para 1910 una situación similar vivían Colima, Nayarit y Aguascalientes. Por su parte, el Distrito Federal se convirtió en el principal centro de atracción de la población nacional. En 1885 cerca del 40% de su población provenía del interior del país; cinco años después, la población inmigrante representaba más de la mitad del total de la población nacional.¹⁴³

V.1.4. *Deterioro de las infraestructuras y saneamiento de la ciudad*

El abastecimiento de agua potable, a pesar de la existencia de infraestructura en el sector poniente, es una dificultad, dado la antigüedad de las instalaciones y la falta de presupuesto suficiente que se enfrenta desde mediados de siglo:

En el mismo cabildo informó el señor Thevenard la escasez de agua potable en el barrio de Santiago proviene del mal estado de las cañerías y que no le es fácil remediarlo con la cantidad tan corta, de doce pesos semanarios, que le dan por la Tesorería para este ramo.¹⁴⁴

A esto, se une la dificultad del manejo de las aguas sulfurosas, características del área en torno al Paseo Nuevo de las que se informa, en lo general, sobre los pantanos alrededor de la ciudad.

Febrero 1 de 1854.- La Comisión encargada por la Dirección de Sanidad para recoger noticias sobre pantanos y establecimientos insalubres de este departamento, pedidas por el Ministerio de Gobernación al Superior Gobierno de Puebla, presenta el informe siguiente:...Al Suroeste de la ciudad las aguas llovedizas mezcladas [*sic*] con las sulfurosas de los manantiales de San Pablo y de Santiago, se estacionan en las tierras inmediatas particularmente en el carril que conduce a las fábricas de hilados de Amatlán, Mayorazgo y Enmedio, formando lodazales que hacen intransitable ese camino, y cuyas emanaciones influyen de una manera nociva en los vecinos de los barrios de Santiago y San

¹⁴³ El comentario va acompañado de un conjunto de cuadros comparativos de la población de México y las ciudades de población más significativas (Cuadro VIII), así como el de migración por estados al municipio de Puebla (Cuadro XII). Contreras Cruz, Carlos. *La ciudad de Puebla, estancamiento y modernidad de un perfil urbano en el siglo XIX*. Cuadernos de la Casa Presno, Universidad Autónoma de Puebla, Puebla 1996, pp. 74-83.

¹⁴⁴ De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias de la Ciudad de Puebla*. Talleres de Imprenta y Encuadernación de "El Escritorio", Puebla, 1910, p. 98.

Sebastián; lo que se evitaría ampliando el desagüe que conduce de Occidente hacia la Noria, y las del sur a los molinos de Amatlán y de Enmedio.¹⁴⁵

Se decreta la salida de establecimientos insalubres del núcleo de la ciudad, así como la ubicación precisa de tiraderos de basura, que se comercializa. Esta estrategia afecta directa y particularmente el sector poniente.

[...] -Para el remate de las basuras se divide la ciudad en tres fracciones, al oriente, al poniente y al sur.- [...] Se tirarán al poniente comprendiendo el cuartel 4º, en los terrenos de la Garita de México y la del Pulque, y que no están labrados, a cinco centavos la carretada. Se tirarán al sur comprendiendo los cuarteles 1º y 3º en los terrenos de este lado del río de Huexotitla o rancho de la Magdalena, a cuatro y medio centavos la carretada.¹⁴⁶

La localización de aquellos establecimientos insalubres, como: velerías, las tocinerías y zahúrdas, se promovía desde 1870 en la periferia de la ciudad a través de una reglamentación específica, pretendiendo establecer un perímetro a la ciudad central que se liberaba de este tipo de servicios.

Se consulta a la Escuela de Medicina sobre los establecimientos fabriles o industriales nocivos a la población, de modo que se elaboraran los criterios calificadores de estos locales a partir de los términos: “insalubres, incómodos y peligrosos” y con ello, la solicitud de formulación de un proyecto con requisitos y ubicación que se promulgarían en un bando correspondiente.¹⁴⁷ A pesar de la instrucción, este bando se promulga hasta agosto de 1910.¹⁴⁸

En 1879, la situación respecto a las inhumaciones era tal, después de las guerras y epidemias, que se habían saturado los lugares para enterrar los cadáveres; la misma Secretaría de Justicia expone desesperadamente el hecho al gobierno.

Se da cuenta con la comunicación de la Jefatura política transcribiendo la de la Secretaría de Justicia en la que se expone que los jueces del Registro Civil manifiestan al Gobierno la imposibilidad que hay de enterrar más cadáveres en los panteones de la ciudad.¹⁴⁹

¹⁴⁵ De la Fuente, Jesús M. *Efemérides...*, pp. 108 y 109.

¹⁴⁶ De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias de la Ciudad de Puebla*. Talleres de Imprenta y Encuadernación de “El Escritorio”, Puebla, 1910, p. 127.

¹⁴⁷ Consulta sobre establecimientos insalubres y peligrosos. Junio 20 de 1877, De la Fuente, Jesús M. *Efemérides...*, p. 127.

¹⁴⁸ Establecimientos insalubres, molestos o peligrosos y alcantarillado de la Ciudad. Agosto de 1910. De la Fuente, Jesús M. *Efemérides...*, pp. 189-192.

¹⁴⁹ Imposibilidad de enterrar en los panteones. Noviembre 8 de 1879. De la Fuente, Jesús M. *Efemérides...*, p. 129.

Ante la degradación de las infraestructuras correspondientes a la conducción de agua potable así como del alcantarillado, se elaboran los proyectos para la sustitución de las antiguas redes coloniales, ambas concertadas entre el gobierno central federal, estatal y el municipal a través de concesiones otorgadas a empresas extranjeras, quienes lo instalan y operan.

V.1.5. *Industria de monoproducción y terciarización de la economía urbana*

El programa de producción de bienes industriales exigía la modernización de la primitiva industria establecida en la zona a partir de la década de los treinta, básicamente: textil, curtiduría, loza y vidrio, así como la de alimentos.

La estructura productiva de la ciudad de Puebla continuó caracterizándose, hasta finales del porfiriato, por el predominio de la producción textil, específicamente de hilados y tejidos de algodón. Ésta es protegida con bandos, leyes y decretos eximiéndolas de impuestos por importantes periodos (entre 5 y 10 años). A la vez, se cargan de cuotas de importación a lienzos de algodón, hilaza, alfombras y tapetes, colchas y cobertores, franela y bufandas de algodón y lana.¹⁵⁰

Si bien la modernización de la industria agrupa a 15 empresas de hilados y tejidos (La Covadonga, El Mayorazgo y La Independencia, como las principales), 2 de lana y 2 más de estampe y blanqueo; hay entre 55 y 68 unidades productivas artesanales de mediana y pequeña dimensión dedicada también a la actividad textil: 8 tintorerías, 38 talleres de tejido, 7 fábricas de medias, 2 fábricas de hilo y 29 de rebozos, todos ellos ya mecanizados.

El acero estructural y posteriormente el concreto armado (1930), inicia sus incursiones en el campo de la edificación arquitectónica, mostrando su potencial como nueva tecnología para mejorar la resistencia física, el diseño de espacios más amplios y flexibles, el abatimiento de tiempos y superación de rendimientos, la absorción de mano de obra y con ello, los objetos edificados en la ciudad produjeron un cambio de imagen urbana.

¹⁵⁰ *Inventario de bandos, leyes, decretos y ordenanzas*. Tomo L y D 39-Fojas 35r. 26 de junio de 1879. Emite Porfirio Díaz. Promulga Juan Crisóstomo Bonilla.

Tabla 8. *Inventario y situación general de la industria textil en el municipio de Puebla (1906-1908)*¹⁵¹

Nombre	Año fundación	Trabajadores				Valor de la producción anual			
		1906	%	1908	%	1906	%	1908	%
A) Hilados y tejidos algodón									
Covadonga	1897	360	15.95%	360	15.66%	1,116,416	29.55%	1,116,000	27.91%
El Mayorazgo	1876	350	15.51%	406	17.66%	600,000	15.88%	665,000	16.63%
Independencia	1864	450	19.94%	340	14.79%	350,000	9.26%	320,000	8.00%
La María	1896	150	6.65%	150	6.52%	318,000	8.42%	310,000	7.75%
S.J.N. Amatlán	1850	150	6.65%	150	6.52%	297,664	7.88%	290,000	7.25%
La Economía		190	8.42%	190	8.26%	270,000	7.15%	270,000	6.75%
Guadalupe	1874	140	6.20%	140	6.09%	197,388	5.22%	197,000	4.93%
La Constancia Mex.	1835	205	9.08%			191,103	5.06%		0.00%
EL Carmen	1897	52	2.30%	55	2.39%	164,993	4.37%	144,077	3.60%
La Hilandera	1906	50	2.22%	50	2.17%	118,000	3.12%	20,000	0.50%
Molino de Enmedio	1857	100	4.43%	100	4.35%	94,508	2.50%	94,508	2.36%
La Mexicana	1906	60	2.66%	42	1.83%	59,694	1.58%	10,000	0.25%
Santiago				180	7.83%			300,000	7.50%
La Paz	1906			36	1.57%			162,000	4.05%
Concepción				100	4.35%			100,000	2.50%
Subtotal		2,257	100%	2,299	100%	3,777,766	100%	3,998,585	100%
B) Fábricas de Lana									
San Rafael	1905	110	45.83%	10	100%	80,000	44.44%	50,000	100%
El Alto	1863	130	54.17%			100,000	55.56%		
Subtotal		240	100%	10		180,000	100%	50,000	100%
C) Fábricas estampado y blanqueo									
La Guía	1897	150	88.24%	90	69.23%	163,000	28.95%	1,050,000	66.96%
La Esperanza	1900	20	11.76%	40	30.77%	400,000	71.05%	518,000	33.04%
Subtotal		170	100%	130	100%	563,000	100%	1,568,000	100%
Total		2,667		2,439		4,520,766		5,616,585	

Esta industria de la transformación se vería decisivamente impulsada con las obras de construcción de infraestructuras y de embellecimiento que se ejecutarían, principalmente, a partir de 1895 y hasta 1910 y que emplearían a un significativo número de personas, cambiando el perfil laboral característico de la región, abandonando las labores agrícolas y fortaleciendo las tareas de albañilería y sus oficios paralelos.

Los datos que se tienen al respecto permiten identificar que, si bien en la periferia subsistían las actividades de producción agrícola, representaban según los datos censales entre el 10 y 11% de la población registrada con oficio o profesión, siendo en su mayoría jornaleros, apegándose al modelo de explotación de suelo rural como en el resto del país.¹⁵²

¹⁵¹ Elaboración propia con datos obtenidos en el *Boletín Municipal*, Órgano Especial de la Asamblea de Concejales, Puebla, 1900-1909.

¹⁵² Según la *Noticia Agrícola de 1905* en 1900 los jornaleros formaban 91.7% del sector agrícola y 88.84% en 1910. Había en los alrededores de Puebla un total de 652 jornaleros, 15.3% del Pueblo de San Baltasar (al sur de la ciudad), 65% de los jornaleros desempeñaban sus fae-

La ocupación que daba la industria de producción de alimentos es sobresaliente, localizándose como la tercera en importancia y pilar de la captación de empleo urbano poblano decimonónico. Se inscriben principalmente: tocinerías, tabaquerías, panaderías, tortillerías, carnicerías y chocolaterías. Se unían a ello los espacios propios para su comercialización, que no necesariamente estaban ligados con los mismos propietarios y que eran muy frecuentados por los habitantes.

El modelo de ciudad comercial de Puebla se transforma; con el desarrollo del modelo capitalista aparece otro poderoso paradigma intermediario que le favorece: los grandes almacenes y casas comerciales con productos nacionales y extranjeros presentados en amplios espacios y con manejo de la mercadotecnia que, sin precedentes, favorecerían al consumo: La Ciudad de México (Lions Hnos. y Cía.), La Sorpresa (J. Doremberg y Cía.), La Primavera (Paulino Richard), La Ciudad de Londres (Sommer Hermmann y Cía), El Puerto de Liverpool, Las Fábricas de Francia, El Nuevo Siglo, Au Bon Mouche, La Parisiense, El Buen Tono, El Boulevard y El Surtidor.

Tabla 9. Estructura ocupacional del distrito de Puebla en los años 1895, 1900 y 1910 (Resumen)¹⁵³

	Actividades	1895		1900		1910	
		Absoluta	%	Absoluta	%	Absoluta	%
1	Agricultura	4,206	11.04%	5,041	11.78%	4,517	9.65%
2	Alimentos	3,039	7.98%	3,566	8.33%	3,406	7.28%
3	Productos de consumo para el hogar		0.00%	259	0.61%	146	0.31%
4	Textiles	2,209	5.80%	1,984	4.64%	3,730	7.97%
5	Confección	3,028	7.95%	2,944	6.88%	3,002	6.41%
6	Curtido y productos de cuero	2,004	5.26%	2,163	5.05%	1,742	3.72%
7	Metales	1,258	3.30%	789	1.84%	777	1.66%
8	Cerámica y vidrio	612	1.61%	528	1.23%	480	1.03%
9	Madera y Muebles	1,477	3.88%	1,524	3.56%	1500	3.20%
10	Construcción	2,102	5.52%	2,753	6.43%	2,764	5.91%
11	Comercio y finanzas	3,816	10.02%	4,022	9.40%	4,997	10.68%
12	Estado, clero y educación	2,214	5.81%	3,402	7.95%	2,024	4.32%
13	Profesiones liberales	468	1.23%	356	0.83%	554	1.18%
14	Actividades artísticas y ocio	393	1.03%	456	1.07%	346	0.74%
15	Empleados particulares no domésticos	1,024	2.69%	1,064	2.49%	2,814	6.01%
16	Empleados domésticos	5,754	15.11%	6,962	16.27%	9,394	20.07%
17	Comunicaciones y Transportes	972	2.55%	882	2.06%	949	2.03%
18	Empleados de establecimientos fabriles	1,643	4.31%	2,888	6.75%	2,276	4.86%
19	Rentas de bienes inmuebles	521	1.37%	516	1.21%	686	1.47%
20	Otros	1,353	3.55%	699	1.63%	698	1.49%
	Total	38,093	100%	42,798	100%	46,802	100%

nas agrícolas en los treinta y tres ranchos que bordeaban el perímetro urbano y sólo 9.8% lo hacían en las tres haciendas del municipio. Contreras Cruz, Carlos. *La ciudad de Puebla, estancamiento y modernidad de un perfil urbano en el siglo XIX*. Cuadernos de la Casa Presno, Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, 1996.

¹⁵³ Censos Nacionales de Población, 1895, 1900 y 1910.

Para el campo y la industria se abrieron proveedores igualmente importantes, también en su mayoría propiedad de empresas extranjeras: Bufalo Piots, trilladoras y locomóviles (asociado con los almacenes La Sorpresa), Parlin & Orendorff Co., Canton Illinois, Mc Cormick Haversting Machina Co. Chicago Ill., segadoras, rastrillo y útiles para la agricultura; Emerson & Fischer Co. Cincc, coches; Max A. Phillippy, R Broker, herramientas; Singer y Cía, máquinas de coser, entre otros.

V.I.6. *Recomposición e innovaciones funcionales al programa urbano*

La revolución silenciosa de la ciencia y la tecnología con su aplicación a la industria estaban a la puerta; la introducción del ferrocarril con todas sus exigencias programáticas para su instalación y funcionamiento es acompañado de otros modos y medios de comunicación como el telégrafo y el teléfono que requerían de personas para colocación, operación y funcionamiento. En los programas de la expansión ferroviaria y en los contratos de concesiones, éstos se hacían acompañar de cláusulas en donde se incluía teléfono o telégrafo y, en algunos casos, ambos.

La electrificación y el alumbrado público se introducen en estas décadas en Puebla, incorporando novedosas actividades laborales así como edificaciones, principalmente instalaciones y mobiliario que se ubican en la ciudad histórica, revolucionando a las tradicionales fuentes de energía e iluminación, los diseños y modos constructivos. Aparecen en la ciudad representaciones con oficinas de empresas como la Compañía Telefónica Mexicana, la Compañía de Aguas Potables, la Compañía de Tranvías de la Ciudad, la Compañía de Alumbrado Eléctrico.¹⁵⁴

El desarrollo del capital se imponía en el mundo occidental, buscando espacios para expandirse a través de la explotación de los recursos territoriales. El comercio, impulsado por el novedoso mercado de Norteamérica y que compite con Europa, recompone a la estructura comercial afectando a los negocios locales —familiares en la mayoría de los casos de la ciudad de Puebla—. Se encontró un nicho nuevo, la intermediación financiera, a través de instituciones de reciente creación especializadas en la gestión: la banca¹⁵⁵ y los seguros.

¹⁵⁴ Cédula para el establecimiento en esta ciudad del alumbrado de la luz eléctrica por el señor Manuel Cuevas en nombre y representación de la compañía que organice. Consta de 13 bases. Tomo B.M. 13-Fojas 2-3 Bo. 9-10. Sin fecha. Emite el Ayuntamiento de Puebla. Promulga la Secretaría del Ayuntamiento.

Bases bajo las cuales el Ayuntamiento aceptó el establecimiento de alumbrado eléctrico de luz de arco incandescente en los lugares de la ciudad, en donde no está establecido. Los cuales constan de 8 bases. Tomo B.M. 13. Fojas 3-4 Bo. 8. 21 de febrero de 1893. Emite el Ayuntamiento de Puebla. Promulga la Secretaría del Ayuntamiento.

¹⁵⁵ “Se autoriza al gobernador del estado para contratar con la compañía del Banco Hipote-

En Puebla se abren particularmente oficinas y sucursales del Banco Hipotecario Mexicano, Banco Nacional de México¹⁵⁶, Banco de Londres y México¹⁵⁷, Banco Oriental¹⁵⁸, Banco de Veracruz. En cuanto a compañías aseguradoras contra incendios y seguros de vida: La Mutual, La Mexicana, La Fraternal y La Confederación.

Así el centro político-religioso característico de la ciudad colonial, localizado en la ciudad central, se transformaba adoptando funciones de centro de servicios financieros regionales, además de la administración de servicios urbanos municipales, aunque siempre dependiente de la poderosa Ciudad de México.

La educación se encontraba en un atraso evidente en todos los niveles: analfabetismo generalizado y falta de profesionales y técnicos, que se mostraba por la escasa creación intelectual, técnica y artística que desafortunadamente caracterizó a México durante el siglo XIX.

Si durante la Colonia, el asunto de la formación de personas era atendido por las órdenes religiosas, las escuelas militares y en algunos casos por la corona, con la legislación vigente de la época — Constitución de 1857¹⁵⁹ y Leyes de Reforma— la problemática se aborda con inteligencia y sensibilidad política, otorgando espacios para que diversas órdenes religiosas volvieran nuevamente al campo educativo, fundando nuevos colegios e instituciones. Se añadió a ello el esfuerzo del gobierno por el impulso de la educación pública.¹⁶⁰

Estas instituciones albergarían a un número importante de estudiantes, lo que demandó de espacios para edificaciones que exigían instalaciones amplias, tanto

cario Mexicano, el establecimiento de una sucursal en esta capital, dando cuenta, de lo que sobre el particular hiciere, para su aprobación". Tomo L y D. 44-Fojas 69r. 4 de mayo de 1884-Emita VII Congreso Constitucional- Promulga Juan N. Méndez.

¹⁵⁶ Mayo de 1884. "Quedó establecida en Puebla la sucursal del Banco Nacional de México. Se formó con la fusión de los que antes existían llamados Nacional Mexicano y Mercantil de México", de Mendizábal Tamborrel, José. *Efemérides del Estado de Puebla y Especialmente de su Capital*. Transcripción de María del Socorro Juárez Díaz, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. CONACYT, BUAP, Puebla, 2001.

¹⁵⁷ Agosto 7 de 1886. "Se estableció en Puebla una sucursal del Banco de Londres y México". de Mendizábal Tamborrel, José. *"Efemérides..."*

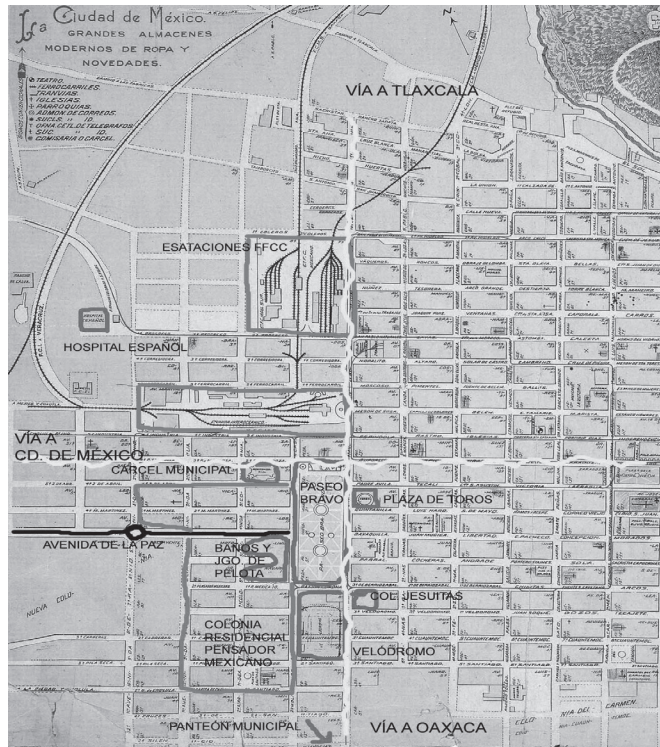
¹⁵⁸ Abril 6 de 1908. "Se estrenó en Puebla el suntuoso edificio del Banco Oriental de México, situado en la esquina de las calles de la Compañía y Mercaderes, De Mendizábal Tamborrel, José. *"Efemérides..."*

¹⁵⁹ "Artículo 3. La enseñanza es libre. La Ley determinará qué profesiones necesitan título para su ejercicio, y con que requisitos se debe expedir". Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos, sancionada y jurada por el Congreso General Constituyente, el día 5 de febrero de 1857.

¹⁶⁰ Ley de Instrucción Pública del Estado. Folleto formado por 18 páginas, 67 artículos que comprenden los diferentes reglamentos del Estado. "Se proroga por 40 días más el plazo en que debe establecerse la Escuela Normal de Profesores de instrucción primaria, comprendida en dicha Ley del 9 de enero". Tomo L. y D 39-Fojas 09r. 5 de abril de 1879. Emita Juan Crisóstomo Bonilla. Promulga Ramón Gómez Daza.

por el número de alumnos, como por las características programáticas de una educación de orientación positivista que imponía el pensamiento moderno y que sería impulsado por el Estado.

26. Esquema con las actuaciones espaciales a las que se vería sometido el entorno de la calle 11 en el sector poniente y, con ello, la transformación de la ciudad de Puebla



Fuente: elaboración propia con base en el *Plano topográfico de la ciudad de Puebla, 1915. Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Digitalización ACS. Archivo Ayuntamiento de Puebla. Febrero de 2004.

V.2. La ferrovía como elemento en la transformación urbana

La lectura del territorio de partida que deja la independencia después de 300 años de colonia española, a partir del borde de la ciudad, ha sido planteada en un capítulo anterior de este trabajo. De igual forma, la relación de la estructura de comunicaciones que genera la infraestructura ferrocarrilera en el territorio nacional y que convertirían a Puebla en la bisagra para articular los mercados del sureste mexicano, los europeos hacia la capital y el norte.

Presentaremos ahora algunas consideraciones y consecuencias de esa argumentación urbana modernizadora, entre ellas, la llegada del ferrocarril a través de sus estaciones e instalaciones;¹⁶¹ una de las más prestigiadas en aquellos años de su inserción y que al mismo tiempo permite articular una serie de actuaciones en la ciudad que, finalmente, conformarán los nuevos espacios que exigen la estructura social emergente, especialmente la del sector de corte conservador, que detrás de un discurso liberal, logran asumir el poder con cierta estabilidad durante los últimos 20 años del siglo XIX y la primera década del XX.

Para la inserción de estos nuevos artefactos arquitectónicos en la ciudad existían en un inicio dos tipologías fundamentales caracterizadas por su funcionalidad: el ser estación terminal o estación viva o de paso. Estas últimas son el caso de las más de treinta que se establecieron en un principio entre Veracruz y México, que fueron aumentando al paso del tiempo conforme se necesitaban en su recorrido por las poblaciones. La del caso de la primera estación de Puebla o del Ferrocarril Mexicano, al igual que Veracruz y Ciudad de México, era una de tipo terminal, al plantearse como un ramal obligado de la ruta principal entre la capital y el puerto.¹⁶²

En 1857 Antonio Escandón [...] adquirió la concesión y supo adelantar considerablemente las obras, a pesar de la intervención. En 1865 se unió a una compañía inglesa. Tenía interés en hacer pasar la línea por Apizaco, sin tocar Puebla, porque poseía allá el Molino de San Diego. En Puebla se puso de su parte el alcalde municipal de 1865, el licenciado Félix Beíztegui, muy notable como jurisconsulto [...] que en público manifestó que el ferrocarril no tendría importancia alguna para la ciudad. Así fue como el capitalista logró su objeto.¹⁶³

¹⁶¹ Tradicionalmente se ha llamado Estación a todo el complejo ferroviario existente en cada población con parada, a pesar de haber evidentes diferencias internas y de tratarse de una superficie habitualmente amplia. Santos y Ganges, Luis. "Una gran instalación productiva en la ciudad. La estación de la Compañía del norte y sus talleres". En *La Ciudad y el Tren. Talleres ferroviarios en Valladolid (1856-1936)*. Colección de Publicaciones Municipales, 26. Ayuntamiento de Valladolid, 2003.

En lenguaje común se denomina Estación al sitio en que de ordinario se hace una parada o descanso, es punto de transferencia o unidad de intercambio o de trasbordo, que es la característica básica de la estación, al menos para los usuarios y por tanto también para la ciudad. Santos y Ganges, Luis. *El ferrocarril en la ciudad: estudio de las ciudades medias españolas*. Tesis doctoral. Universidad de Valladolid. España, 2002.

¹⁶² Desde el primer decreto presidencial referente al ferrocarril de Anastasio Bustamante en 1837, se definió la construcción obligatoria del ramal a la ciudad de Puebla. Esta obligatoriedad se sostiene a lo largo de esos años, siendo de hecho Puebla la primera ciudad comunicada con la capital en 1869. En Téllez Pizarro, Mariano, 1906. *Breves apuntes históricos sobre ferrocarriles de la República Mexicana, op. cit.*

¹⁶³ Hay una breve biografía de Antonio Arango y Escandón referida por el mismo H. Leicht (p. 21), interesante por su perfil socio-profesional y sus alianzas con conservadores e inte-

La instalación del viario ferrocarrilero y la ubicación de la estación en la ciudad podemos analizarla desde distintos niveles y respecto a variadas consideraciones. Tocaremos los más relevantes que tienen que ver con lo concerniente a lo urbano-espacial, para profundizar más en esto último.

V.2.1. Consideraciones técnicas y económicas

El objetivo central de un proyecto ferrocarrilero, desde el punto de vista técnico, es el de responder a la necesidad de comunicar dos poblaciones significativamente relevantes, considerando tanto a la dirección de origen como a su destino, incorporando en ello la realidad geográfica del sitio, en particular, las características topográficas, hidrológicas y de altimetría.

También se consideraba fundamental el hecho de la dualidad en el servicio que se pretendía dar, tanto para el traslado de mercancías, así como el de personas. Especialmente se cuidó al inicio de los proyectos ferrocarrileros con sus ramales e instalaciones para mercancías distribuidas, regularmente, en el sector de acceso a la ciudad; es decir, en los bordes.

Por otra parte, las delimitantes propias de la tecnología de los equipos de aquella época, como el ángulo de giro, movilidad locomotriz y capacidad de carga, fueron condicionantes que intervinieron de manera definitiva en el trazo de sus vías.

Es sabido que los condicionantes de trazado de ferrocarril son muy rígidos y por lo tanto cualquier actuación puntual puede incidir en un amplio tramo férreo de tal forma que surjan impedimentos técnicos. Los radios de las curvas mínimas en planta son de 300 metros, aunque se procura desde hace bastantes años que no sean inferiores a 1000 metros [...].¹⁶⁴

El ferrocarril tiene entre sus condicionantes, la de responder a un proyecto económico en el contexto de la modernización capitalista. Esto es, en cuanto a que su localización puntual en la ciudad y el trayecto a través de un territorio, responde a la búsqueda de mercados para el movimiento de productos agrícolas, industriales o de personas y darle salida de éstos a sitios donde encuentre consumidores, nacionales o internacionales, así como puntos de interés de la actividad humana productiva.

Para su construcción se requiere de enormes inversiones que en su inicio, de-

reses de los liberales. Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla*. Secretaría de Cultura, Gobierno del Estado de Puebla, H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 1999, México, p. 137.

¹⁶⁴ Santos y Ganges, Luis. *El ferrocarril en la ciudad: estudio de las ciudades medias españolas*. Tesis doctoral, Universidad de Valladolid, España, 2002.

sarrollo y operación fueron otorgadas en concesión a empresas extranjeras y ricos empresarios mexicanos con importantes subvenciones gubernamentales. Al respecto, José María Castillo Velasco comenta:

Hasta ahora el Gobierno no ha podido construir una vía férrea por cuenta del estado porque las rentas públicas jamás han bastado para emprenderlo, y por esta causa los caminos de hierro que existen y los que últimamente se han concedido fueron por vía de concesiones hechas a los empresarios, subvencionados por el tesoro público que en cambio de las subvenciones recibe acciones del camino de fierro.¹⁶⁵

Si bien es claro que la distancia más corta entre dos puntos es la línea recta, desde la perspectiva económica, la ferrovía puede implicar inversiones importantes en la construcción de puentes, túneles y otras infraestructuras para salvar los obstáculos en la ruta, de modo que se pueda hacer efectivo el principio anterior.

Los ferrocarriles existentes en la actualidad en la República, según la memoria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, de 1873 a 1874, son los siguientes: la línea de México a Veracruz por Orizaba que por las grandes obras de arte que tiene es acaso la primera vía férrea del mundo. Fue proyectada en 1837, en 1852 se revivió el proyecto decretándose la construcción de un camino de fierro de Veracruz a San Juan: en 1857 se concedió por el gobierno privilegio exclusivo para la construcción del camino de Veracruz al Pacífico, y el 1 de enero de 1873 se inauguró el camino de México a Veracruz. Este camino ha costado al Erario hasta 30 de Junio de 1874, según la memoria antes citada \$12,573,695.92.¹⁶⁶

V.2.2. *Tenencia de la tierra, cultura urbana y políticas públicas*

El régimen de propiedad de tierra, la capacidad negociadora y el valor del suelo para la expropiación dependen de la economía de quien adquiere, en este caso, el gobierno federal a través de contratos con empresas concesionadas. Éstas exigían una importante subvención en la adquisición del suelo y en las instalaciones.

¹⁶⁵ José María Castillo Velasco fue destacado jurista durante la Reforma y Ministro de Gobernación y encargado de Relaciones Exteriores en 1871 y de 1877-1881. Castillo Velasco, José María. *Ensayo sobre el derecho administrativo mexicano*. Tomo II. México, 1874, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Serie C. Estudios Históricos, 46, 1ª edición facsimilar 1994, p. 32.

¹⁶⁶ *Ibid.*, pp. 39 y 40.

[...] Para la construcción de tales caminos el poder legislativo cede los terrenos públicos que sean necesarios y en cuanto a los particulares queda a cargo de los empresarios su adquisición; pero está fuera de duda que tal adquisición es por causa de utilidad pública y que por tal motivo procede en caso necesario la expropiación, previos los requisitos constitucionales. Y sin embargo de lo expuesto es tan profundo el respeto que el derecho constitucional mexicano establece a favor del hombre y de la propiedad particular, que sería tal vez materia de una decisión judicial la oposición que hiciera un propietario a la expropiación forzosa, en el caso referido.¹⁶⁷

La estación debería tener una posición en donde se abatiera en lo posible este tipo de costos. Ante la carencia de una legislación adecuada, queda como norma las generalidades de la Constitución de 1857, que instrumentadas por el ministerio de Gobierno se interpretaron de diferentes maneras.¹⁶⁸

En el momento que surgen los ferrocarriles, éstos son considerados objetos de prestigio y posición al representar un inequívoco signo de modernidad, como una de las respuestas de la ciencia y la técnica ante los retos que representaba la explotación de un territorio.

La estación, como objeto arquitectónico, representa un acceso a la ciudad, una “puerta” de entrada o salida que simbolizaba, de un modo o de otro, el hecho cultural más avanzado de la época y, por tanto, un elemento identitario de “vanguardia”, presentada así a los habitantes del campo y ciudadanos.

Son los caminos de hierro un signo de civilización moderna; y así asentamos como regla general que en los pueblos más cultos abundan estos medios de comunicación, y en los menos cultos escasean o faltan del todo. El vapor va con el siglo; y en donde quiera que el rumor de las locomotoras no despierte al hombre, bien puede asegurarse que duerme el sueño de la ignorancia y la pereza.¹⁶⁹

Espacialmente, la “puerta de la ciudad” estaba objetivada en el edificio, reconocible y atractivo hito arquitectónico en la ciudad y que, en palabras de los expertos que han seguido el desarrollo de los programas y obras arquitectónicas, las denominan las “catedrales de hierro”.¹⁷⁰

La urgencia de presentar logros en los programas de gobierno se valoran en

¹⁶⁷ *Ibid.*, p. 38.

¹⁶⁸ “No hay hasta ahora una legislación apropiada para los caminos de hierro y existiendo ya algunos en la república se hace indispensable la reglamentación conveniente [...]” *Ibid.*, p. 34.

¹⁶⁹ *Ibid.*, p. 29.

¹⁷⁰ En el caso del Ferrocarril Mexicano, destaca con ese carácter la estación San Lázaro en la Ciudad de México, concluida hasta 1906.

buena medida por el número de obras públicas que se construyen, en aquel momento y para las condiciones prevalecientes en México. El proyecto ferrocarrilero representaba además la posibilidad de articular el vínculo entre la relación del campo con ciudad, conciliar la perspectiva de desarrollo entre las orientaciones y aspiraciones de los conservadores y los liberales.

Desde cualquier orientación ideológica que se analice, el ferrocarril representó un progreso visto desde la nueva clase dirigente.¹⁷¹ Sirvió como una herramienta de control político al utilizarse intensamente en el periodo previo a la Revolución para el traslado de tropas y provisiones en donde surgían las insurrecciones, así como, posteriormente, por los militares y gobiernos revolucionarios para avanzar en sus luchas. De hecho, el gobierno de Venustiano Carranza creó el Depósito de Ferrocarriles Nacionales, dependiente del ministerio de Guerra para control de los trabajadores, instalaciones y equipos.

V.2.3. *Implicaciones urbanísticas*

Se han planteado dos estructuras urbanas prevalecientes en la ciudad de Puebla que conviven y se delimitan mutuamente hasta el último cuarto del siglo XIX; de ellas, la más vulnerable para ser transformada era la de la periferia.

Cuando llega el camino de hierro a Puebla, no se afecta los espacios de la ciudad española consolidada, sino que ocupa el de los barrios del poniente de la ciudad, particularmente San Sebastián, Santa Ana e indirectamente San Miguel. Inicia con ello un proceso de recualificación del suelo urbano que no tiene precedente:

Habitada por indígenas, artesanos, obreros y personal de servicio, había sido asignada por el ayuntamiento colonial en condición de trabajadores para el “servicio a la ciudad”. En la periferia la tenencia de la tierra se mantenía en un estado muy irregular e inestable y la de los alrededores era acaparado por caciques, terratenientes o hacendados, con una cercana relación al gobierno.

Por otro lado, y como en el caso de otras ciudades, esa zona estaba en un proceso de deterioro, dado que ahí se ubicaban también los tiraderos de la inmundicia de la ciudad; por su vecindad con el “matadero” y con el problema de las aguas sulfurosas que vertían en los alrededores del Paseo Nuevo.

¹⁷¹ “¡Cuán útil y conveniente sería que los gobiernos se convencieran de que sin facilidad y comodidad en las comunicaciones no es posible lograr prosperidad del comercio, de las artes, de la industria, ni de la civilización!” Castillo Velasco, José María. *Ensayo sobre el derecho administrativo mexicano*. Tomo II, México, 1874, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Serie C, Estudios Históricos, 46, 1ª edición facsimilar 1994, p. 41.

La huerta situada a la espalda del santuario de Ntra. Señora de Guadalupe se menciona en 1766 y 1779. En 1823 se titula la primera cuadra Calle espalda del Colegio de Ntra. Señora de Guadalupe, con la puerta falsa del colegio; pero en 1844 Calle del Montón, y en los planos de Careaga (1856-1883) Calle del casco, nombres puestos porque ahí se descargaban los carretones de limpieza de la ciudad, que pasaban por la plazuela de San Javier.¹⁷²

Económicamente se abatían costos para la adquisición de superficies correspondientes a las manzanas del borde o, en su caso, expropiar tierras urbanas de huertos y sectores de haciendas, a cambio de evitar el intervenir en una operación inmobiliaria en el “interior” de la ciudad.

El nombre de la Calle de la Salitrería se daba también a las avenidas 14 P. 900 (Núñez) y 700 (Tesorera). En 1817 se llama a la cuadra donde se halla la fábrica Calle de la Iglesia de San Pablo. Al poniente de estas cuadras estaban las huertas de la Salitrería y de la Caporalá. La última la vendió el licenciado Joaquín Ruiz a la Empresa de la Vía Férrea en 1869.¹⁷³

El ferrocarril, por su naturaleza técnica, requiere de elementos mecánicos especializados para su movimiento como las vías que se proyectan sobre un trazo específico. Al instalarlas altera el sistema de caminos y accesos a la ciudad al cruzarlos abruptamente. En el caso de Puebla, este trazo de las vías y la ubicación de la estación reconoce al sector poniente como el mejor articulado para el acceso de personas y mercancías, orientando la decisión a ubicar la estación en ese lado de la ciudad: justamente sobre la calle 11, eje norte-sur, fortaleciendo sus posibilidades como entrada a la ciudad por cualquier calle de la trama norte poniente y en las salidas a la Ciudad de México, Oaxaca, Tlaxcala, Cholula, Atlixco e Izúcar. La excepción es la salida a Veracruz, que era del lado norte por el barrio de Xonaca, atrás del templo de San Francisco.

Cuando se instala el ferrocarril, dadas las dificultades y condiciones de mínima inversión,¹⁷⁴ posiblemente se limitó el diseño de la línea a una sola vía y de

¹⁷² Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla*. Secretaría de Cultura/Gobierno del Estado de Puebla, H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, México, 1999, México, p. 200.

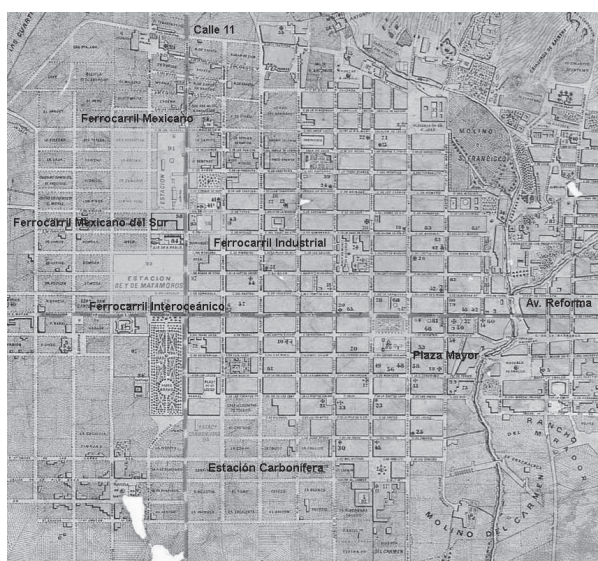
¹⁷³ *Ibid.*, p. 210.

¹⁷⁴ Vale la pena ampliar lo referido por el ministro Velasco: después del primer decreto de Anastasio Bustamante, pasaron 12 años sin construirse nada. Antonio López de Santa Anna en 1842 logra construir 7 kilómetros entre Veracruz y el Río San Juan y posteriormente en 1850, 6 kilómetros después de la guerra con los EU. En concesión los Hermanos Mosso, hacen 5 kilómetros entre Tlatelolco y la Villa de Guadalupe, inaugurados por Ignacio Comonfort en 1857. Ese año y nuevamente en 1861 una nueva concesión a Antonio Escandón, referido

modo que su trazo respondió a una paralela, condicionada por la topografía y el ángulo de giro del convoy, del antiguo camino a Tlaxcala, ya que se interconectaba en Apizaco a la vía México-Veracruz. Ésta se continúa hasta entrar en la estación y toca rompiendo la traza del barrio de Santa Ana.¹⁷⁵

La ubicación de la estación corresponde a una posición en los bordes y tangencial a la ciudad, opción muy utilizada en las ciudades europeas, dentro del barrio de San Sebastián, reconociendo el trazo del alineamiento paralelo sugerido por la calle 11.

27. Sobre el plano de 1883 aparece la localización de dos de las estaciones ferrocarrileras más relevantes: Ferrocarril Mexicano e Interoceánico; asimismo, aquellas que atendían necesidades locales conformadas por la estación del Ferrocarril Industrial y la del Ferrocarril Carbonífero



Fuente: elaboración propia sobre la *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Digitalización ACS. Archivo Ayuntamiento de Puebla. 2004.

Culturalmente se inicia la transformación de estos barrios que impulsa la propia actividad ferroviaria a través de los mismos operarios especializados, inmigrantes o residentes que se van entrenando, recreando el barrio y perfilándolo

anteriormente, se le otorga para la construcción de la vía Veracruz al Pacífico, que la traspasa en 1864 a la “Compañía Imperial Mexicana” del gobierno de Maximiliano. En 1867, a la caída del Imperio, se contaban con la vía hasta Apizaco de 139 kilómetros

¹⁷⁵ Esta es la explicación a la curvatura característica de la ferrovía, de la ruta Puebla-Apizaco, que penetra con esa forma hasta el entonces borde poniente de la ciudad de Puebla. El estudio de ello lo expuso el ingeniero Enrique Estrada Cuesta en la entrevista que sostuvo con el autor el 23 septiembre del 2004.

hacia uno “de la estación”, con la ambivalencia que conlleva: hacinamiento, ruido, ignominia, así como el aprecio de la sociedad de la época por la idea del ferrocarril. El templo de San Pablo de los Naturales, se transforma en el Señor de los Trabajos desde el 1840 a raíz del traslado de un cuadro de esa advocación al retablo principal, que en el pasado colonial, estaba dedicado al culto con ofrendas de agradecimiento a la salud de los enfermos, presentando figuras de plata, cera o las pequeñas pinturas populares denominadas “milagros”. Aun con eso, el gremio ferrocarrilero y los oficios que se van creando alrededor de ellos, lo adoptan como lugar de oración antes de la salida o a la llegada del ferrocarril, transformando durante ese tiempo la advocación anterior.¹⁷⁶

Sobre el sector norponiente se consolida las instalaciones industriales con fábricas de loza, salitre, y una fundidora (Fundición de Puebla) así como la habitación de talleres de herreros y mecánicos que se van incorporando al nuevo sector industrial, además de los espacios para el almacenaje de granos, madera y los molinos de harina, ya existentes.¹⁷⁷

Como pieza urbana, se asienta en la huerta denominada “Era de Hidalgo”, tiene características de relativa relevancia en cuanto al edificio de viajeros, aunque adquiere otra dimensión al agregársele otras dos estaciones a los pocos años.

En contraste, las edificaciones existentes eran pocas en cantidad y de calidad vernácula poco valorada, ubicadas precisamente en vecindad con amplísimas extensiones de tierra de cultivo, huertas y tierras ociosas, justamente a la medida que exigía la lotificación ferroviaria.

V.3. El primitivo polígono industrial

Para intentar concluir este análisis referente al proyecto del ferrocarril y su relación a las transformaciones urbanas abordaremos las consecuencias, en cuanto a la generación del primer sector industrial como espacio funcional, cuyas repercusiones socio-espaciales a partir de ese momento serán muy dinámicas ante la perspectiva social y económica que sobre el suelo urbano se va concibiendo, acelerado por el cambio y la innovación tecnológica, propio ya del siglo xx.

¹⁷⁶ “[...] El nombre de Iglesia del Señor de los Trabajos, que se adoptó por concesión especial de la Santa Sede y actualmente es el corriente, se usa en 1840 y 1869.” Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla*. Secretaría de Cultura/Gobierno del Estado de Puebla, H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, México, 1999, México, p. 419.

¹⁷⁷ “El nombre de la Calle de la Industria (avenida 2 Poniente) lo dieron en 1894, alegando que, “inmediato a esta calle está el Ferrocarril Industrial y algunos establecimientos fabriles.” *Ibid.*, p. 200.

Dadas las características socioculturales con las que se presenta la construcción del ferrocarril, particularmente la “Estación Puebla”, a partir de su puesta en marcha en 1869 y considerando las especificidades espaciales descritas en el borde de esta ciudad, podemos señalar al edificio de la Estación no sólo como la construcción de un proyecto de equipamiento importante, seguramente emblemático en la ciudad y hasta símbolo de la modernidad, sino que, desde la perspectiva de la urbanística, como el inicio de una serie de actuaciones que desencadenarán un proceso de transformación urbana significativo.

La decisión de ubicar y construir el edificio terminal en el borde poniente inicia la cualificación del suelo urbano en el sector, que si bien es en un principio aparentemente irrelevante dado el contexto sociocultural general, es el primer impulso que acompaña a otras intervenciones puntuales que finalmente convergen en actuaciones que modifican la materialización de la ciudad, aunque en ausencia de un plan formulado y que irá conformando el continente del espacio de la calle 11.

Consideremos el importante punto de vista de Giuseppe Campos Venuti,¹⁷⁸ en cuanto a la relación de la arquitectura y la urbanística para intentar comprender estos procesos de transformación:

[...] Queste mi convinzioni –di cui cercherò di spiegare le motivazioni- si sono, però dovute misurare in diversi momenti con la polemica discriminatoria di coloro che insistono a leggere l'architettura come antitesi dell'urbanistica. Ma per la verità, mi è successo anche il contrario, cioè di dover criticare la tentata emarginazione dell'architettura, da parte di una interpretazione totalizzante dell'urbanistica.

Io sostengo, invece, che il rapporto fra architettura ed urbanistica è un rapporto dialettico indispensabile, da sviluppare alla pari senza egemonie e subalternità: e che lo stesso carattere dialettico deve mantenersi fra progetto e piano, ma anche fra forma e contenuto. Rifutando, però di considerare legati esclusivamente alla forma l'architettura e il progetto, esattamente come rifiuto di pensare all'urbanistica e al piano condizionati soltanto dal contenuto”¹⁷⁹

A partir de la cualificación de suelo urbano se establece lo que será el origen de una nueva centralidad de la ciudad, diferenciada claramente de lo que, hasta entonces, protagonizaba el conjunto de lo que ya podemos identificar como la “ci-

¹⁷⁸ Arquitecto y profesor del Politécnico de Milán, prestigioso urbanista italiano de trayectoria amplia y reconocida internacionalmente, tanto por sus trabajos en planeamiento (recientemente el Plan de Roma), como por sus numerosas publicaciones, ligados en los últimos años con la fundamentación de lo que él denomina “urbanística reformista”.

¹⁷⁹ Campos Venuti, Giuseppe. “La pianificazione urbanistica come qualificazione urbana”. En: *Ciudades 3*. Revista del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid, 1995, p. 24.

dad histórica”, en relación al territorio que ocupa y que continuará transformando, pero ahora de modos distintos.

Esta centralidad se constituye a partir de la primera estación del ferrocarril y se consolida con la pronta llegada de dos estaciones más, como respuesta al modelo de desarrollo económico de este medio de transporte concesionado a partir de los contratos elaborados por el gobierno y empresas particulares, conformando así el perfil de lo que aquí llamamos el primitivo polígono industrial, precisamente, en las inmediaciones de la calle 11.

La ruta entre México y Veracruz, con su ramal a Puebla, se consolida finalmente en 1873 al inaugurarse la ruta hasta el Puerto. Recordemos que en 1879 en precarias condiciones, pero con una clara intención de intercomunicar a través de la ciudad de Puebla, la región de Tehuacán y Oaxaca, el proyecto de el ingeniero Téllez y la estación Esperanza se hacen realidad. Sería el antecedente del Ferrocarril Mexicano del sur al que años más tarde cambia a tracción de vapor. En 1882, se consolida el polígono con la estación del Ferrocarril de Puebla a San Martín Texmelucan, que se transformaría en el Ferrocarril Interoceánico en 1886, así, de este modo, completaba su ruta de México a Puebla.

En lo que vale la pena detenernos ahora es en la fenomenología urbanística que se desencadena desde el borde y que modifica la evolución de la ciudad.

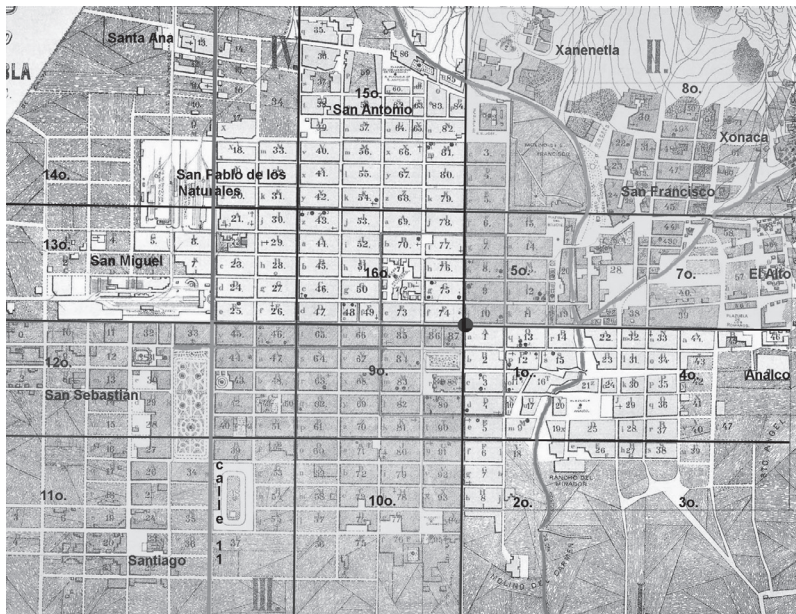
V.3.1. *Definición espacial de funciones urbanas especializadas*

Si bien la relación que existe en el pasado entre el borde de la ciudad y su territorio era eminentemente agrícola, objetivado espacialmente con sus huertos, sembradíos de granos en ranchos y haciendas con sus molinos, así como las habitaciones de indígenas y obreros, con el ferrocarril la exigencia funcional se traslada al programa industrial de tipo manufacturero que se articulará con el carácter comercial de la ciudad y que encontrará nuevos nichos de servicios.

Aparecen, por un lado, el conjunto de edificaciones del ferrocarril que comprende los edificios nobles o para pasajeros, los correspondientes a las edificaciones de apoyo a este servicio, como los talleres para el mantenimiento y bodegas propias de las compañías al uso del ferrocarril. Por otro, los espacios de talleres y habitaciones periféricas para los trabajadores ferrocarrileros y de las industrias paralelas que componen el nuevo sector social, cuyas características socio-espaciales son distintas al campesino, el agricultor o al empleado “al servicio de la ciudad” y que modifican el modo de construcción y ocupación del espacio.

En el caso de la calle 11 sobre el borde poniente de Puebla, encontramos en el Plano de Atenógenes N. (1902), lo siguiente:

28. Plano de Atenógenes N. Carrasco (1902) que muestra la subdivisión de la ciudad de Puebla en cuarteles. En números romanos se indican los cuatro Mayores y en números arábigos los Menores



Fuente: elaboración propia sobre la *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Digitalización ACS. Archivo Ayuntamiento de Puebla, 2004.

Desaparece la organización espacial de las parroquias y barrios sobreponiéndose una división territorial de la ciudad en cuarteles, agrupados en cuatro y divididos por los ejes de la avenida 16 de Septiembre (norte-sur) y Reforma (norte-poniente).

La estación del Ferrocarril Mexicano (ramal México-Puebla) de 1869,¹⁸⁰ alineado sobre la calle 11, desarrolla su instalación en dirección norte sur, ocupando cuatro manzanas, entre la 10 y 18 Poniente, contando con: edificio noble y los de talleres¹⁸¹ para coches y vagones con tres bandas de vías paralelas, uno para la terminal de pasajeros, otra a los talleres de mantenimiento e interconexión con el edificio del

¹⁸⁰ La línea principal es México-Veracruz, vía Orizaba inaugurado hasta 1873 y cuyo ramal a Puebla se desprende en Apizaco, Tlaxcala.

¹⁸¹ Según el *Diccionario de los Ferrocarriles* de Vicente Garcés (1875), los talleres de las compañías ferroviarias tenían como fin “la reparación de todo material móvil y para la confección de todas aquellas piezas de maderas o hierro que es más económico construir directamente que adquirirlas de otros fabricantes”. Santos y Ganges, Luis. “La Ciudad y el tren. Talleres ferroviarios en Valladolid (1856-1936)”, p. 121. *Una gran instalación productiva en la ciudad: La estación de la Compañía del norte y sus talleres*. Ayuntamiento de la Ciudad de Valladolid. 2002. Siguiendo esta lógica, se explica la razón de que en cada estación se construyen infraestructuras que aparentemente se repiten, pero que responden a la lógica del servicio de mantenimiento que requería cada una de las empresas concesionadas o propias del gobierno.

FFCC Industrial, así como con el FFCC Interoceánico; la tercera banda utilizada para los movimientos de cambio de sentido para las máquinas.

Hasta antes de la instalación de este edificio, no había un conjunto edificatorio que ocupara un solar de estas dimensiones (alrededor de 51,200 m²). Destacaban los emplazamientos de conventos y monasterios, como el de San Francisco que, aun con sus huertas, no alcanzan a desarrollar la superficie de ocupación de la estación del ferrocarril.

Por otra parte, modifica la tradicional forma urbana al absorber en su superficie las calles intermedias que conformaban las manzanas tradicionales (100x200 varas), creando además su propio viario con una lógica que responde a la escala propia del tamaño y velocidad del ferrocarril, distinta a la planteada por la ciudad histórica. Destaca particularmente el trazo de la vía de acceso en arco, que responde a la dirección que toma a su interconexión con Apizaco, irrumpe el trazo en el barrio de Santa Ana transformando con ello forma, uso y expresión urbana.

Así, en términos de forma urbana, además de la interrupción de las calles con la inserción de la estación, se aprecia la modificación en la dimensión de las manzanas de ese sector, que se dimensionan y conforman de manera heterogénea.¹⁸² Hay una evidencia que aparece por el detalle del escantillón en la manzana comprendida entre la calle 22 Norte y la 7 Poniente y que serán recurrentes por el paso de la vía férrea sobre distintas cuadras.

Con respecto a los usos, se instalan en su trayectoria bodegas y fábricas en lugares ocupados anteriormente por huertas, haciendas, ranchos e incluso conventos.

Los edificios del convento de San Pablo estaban al norte de la iglesia, corriendo la Calle 9 N. 1800 y la avenida. 20 P. 900. La huerta, que ocupaba la parte occidental de la manzana estaba cercada de bardas en las tres cuadras. La puerta regular, mirando al norte, se hallaba en la avenida 20 P. 900; por "las espaldas del convento" se designaba la Calle. 11 N. 1800 en 1748. En 1862 el gobernador del estado general González Mendoza compró el ex convento por \$4,302.92. La Iglesia se cerró en 1880 y sirvió para guardar máquinas de vapor y otros utensilios del Ferrocarril Interoceánico de San Marcos. Hoy es bodega.¹⁸³

¹⁸² Plano topográfico de la ciudad de Puebla, 1915, de empresa de Anuncios Prácticos de Francisco Javier Soto.

¹⁸³ Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla...*, p. 417.

30. Vista desde el "pan cupe" de lo que fuera el edificio de la Estación del Ferrocarril Industrial, actualmente bodegas de la Comisión Federal de Electricidad (CFE)



Fuente: F. Valverde D.L., fotografía del año 2000.

El Ferrocarril Interoceánico inicia su operación en 1882 entre Puebla y San Martín Texmelucan e inaugura su estación en 1886. Ocupa ocho manzanas (102,400 m²), pero a diferencia de las otras dos estaciones, el proyecto es desarrollado en dirección norte poniente. Sobre el plano se pueden interpretar en planta edificios para talleres de coches y vagones, así como el taller de grandes reparaciones para máquinas y de almacenes generales.¹⁸⁴

El FFCC Interoceánico, por las condiciones en que es decidida su construcción, contó en Puebla con este tipo de infraestructura, de modo que el convoy que llegaba a Puebla tendría material y mano de obra especializada para las reparaciones de mantenimiento mayores.¹⁸⁵

Interesa más aún el modo en que se propone el acomodo de la estación conforme a la traza de la ciudad: respetando el alineamiento de la calle, la orientación de los edificios en dirección norte poniente y el edificio noble con su fachada de cara a la ciudad, sobre la calle 11,¹⁸⁶ y hasta la 19 Norte, entre la 2 y la 4 Poniente.

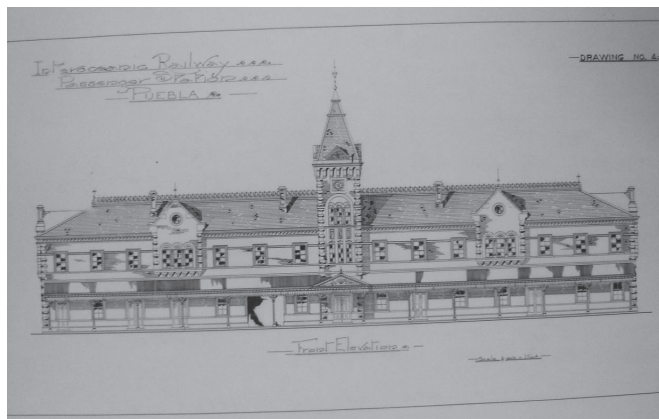
¹⁸⁴ "Según las *Lecciones de carreteras y caminos de hierro* de Gonzáles de la Vega, cada línea tiene generalmente unos talleres de grandes reparaciones "en los que se ejecutan piezas nuevas, y que son, puede decirse una verdadera fábrica." Santos y Ganges, Luis: "La Ciudad y el tren. Talleres ferroviarios en Valladolid (1856-1936)", p. 121. *Una gran instalación productiva en la ciudad: la estación de La Compañía del norte y sus talleres*. Ayuntamiento de la Ciudad de Valladolid. 2002

¹⁸⁵ Según Téllez Pizarro, la Gran Estación de San Lázaro en la Ciudad de México con sus talleres de grandes reparaciones queda concluida hasta 1906.

¹⁸⁶ Una obviedad de la forma urbana de la ciudad de Puebla, pero que tiene importantes repercusiones, es el hecho de que la dimensión de las manzanas es mayor en el sentido norte poniente que en el norte sur.

Hay un gesto urbano arquitectónico de reconocimiento a la presencia e importancia de la ciudad histórica, al procurar que las fachadas de las estaciones estén sobre la calle 11. Por otra parte, esta definición, mantiene el borde como el espacio de servicio a la ciudad, pero ya con perfil industrial, al colindar los talleres de mantenimiento de dos de las tres estaciones. La del *FFCC Mexicano del sur* es la excepción, sin dejar de ser parte importante del polígono.

31. *Fachada de la Estación del Ferrocarril Interoceánico, hoy desmantelada*



Fuente: Fotografía del plano localizado en el archivo gráfico del Museo Nacional del Ferrocarril, Puebla, 2004.

Revisaremos en otro capítulo cómo en dirección paralela a esta estación y tan sólo a una cuadra de ella, se diseña y construye el eje de la avenida La Paz (hoy avenida Juárez) como la más prestigiada calle de principios de siglo, asiento de las residencias burguesas poblanas más destacadas.

Por otra parte, hay una apropiación en el uso del espacio público de la calle 13 Norte, parcialmente entre la 2 y la 8 Poniente, para el viario que intercomunicaba los *FFCC Mexicano*, *Mexicano del sur* e *Interoceánico*. Más al norte, es parte de las estaciones y, posteriormente, francamente la vía del ferrocarril, cambiando el perfil del antiguo camino hacia Tlaxcala. Con ello, el sector se transforma de un uso originalmente agrícola, parcialmente para el tiradero de desechos, al industrial y de almacenes de apoyo al comercio.

Un comentario final sobre infraestructuras relacionadas al ferrocarril que genera especializaciones funcionales, particularmente el de la industrialización: la Estación del *FFCC Industrial*, ubicada en los terrenos del convento de San Pablo, adquiridos particularmente para el servicio de las industrias, evidencia la transformación del perfil del borde de la ciudad de Puebla. Aunque la del *FFCC Industrial*

es una estación menor y de corta duración por razones que estudiaremos más adelante, lo importante es señalar que la orientación funcional de la ciudad se cambia para atender a las exigencias de una industria que se instala en la periferia urbana que, por un lado, permiten reproducir a mayor velocidad el capital, y por otro, demanda mano de obra de la población local y aun inmigrante para satisfacerse. Esta población evidentemente demandaría superficies o espacios habitables y servicios urbanos básicos, de preferencia cercanos a su fuente de trabajo. Anotemos esto como importante por el hecho de marcar el primer indicio del abandono de la “ciudad histórica”, como lugar de residencia, que se irá sucediendo y agravando con el desarrollo del mercado inmobiliario que, sin normas ni límites, irá contribuyendo al crecimiento y expansión del espacio urbano.

Otra evidencia del proceso de transformación urbanística que atiende la perspectiva externa a la ciudad tradicional fue el proyecto de la Estación de la Compañía Carbonífera. Ubicada en la calle 11 Sur, cuyo proyecto serviría para apoyar la explotación de carbón de los yacimientos de Tezoatlán, Oaxaca, que ya contaba con un ramal en la ciudad de Tehuacán. No logra abrirse pero también sería un elemento que intentaba incorporarse al impulso desarrollador de los de equipamientos hacia el sector sur sobre la calle 11.¹⁸⁷

Finalmente, el transporte de los denominados “tranvías” hacia el interior de la ciudad, que establece una serie de circuitos periféricos y transversales para acceder a la ciudad. Lo importante es que se hace desde y hacia la nueva centralidad establecida por las tres estaciones del ferrocarril y los espacios y servicios que se les van agregando. Si bien éstas inician con tracción animal, al poco tiempo se electrifican. Posteriormente serán sustituidas por el sistema de movilidad motorizada.

V.3.2. *Hacia la creación de una nueva centralidad*

Hemos mencionado ya la relevancia del transporte ferroviario y su impacto en el esfuerzo de refuncionalización del sector norponiente de la ciudad, así como la incorporación del sistema urbano de movilidad mecanizado por los tranvías. Agregaría a ello las siguientes reflexiones:

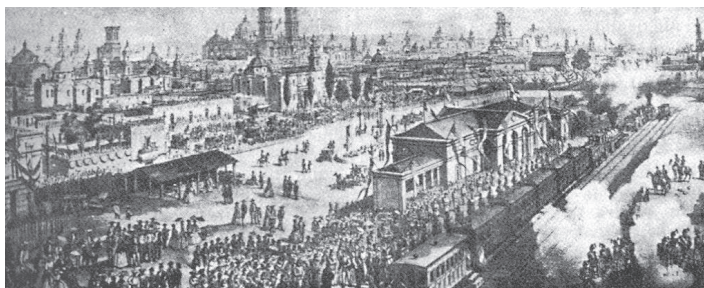
La creación de una nueva centralidad implica la comprensión de la ciudad a partir del concepto de la “ciudad histórica”, como hemos dicho, y que implica diferenciaciones funcionales, expresivas y de realización material respecto a ese nuevo centro que se genera.

¹⁸⁷ “En la acera sur de la avenida 11 y 15 P. 900 está marcado el edificio de la Estación de la Compañía Carbonífera, cuya vía, según el mismo Plano (Careaga, 1883) pasaba por la C. 9 S. 1500 y su prolongación, en dirección del molino de Huexotitla.” Leicht, Hugo..., p. 457.

Parece que una de las características fundamentales de esta nueva entidad urbana es la de irse haciendo competente socio-espacialmente en el ámbito territorial y de frente al “centro histórico”. Esto es porque en particular, en el caso de las estaciones ferrocarrileras, en su entorno se ubican servicios que tradicionalmente se localizaban sólo en el “antiguo” centro: comercios y servicios como hoteles o restaurantes, transformando a los usos y expresiones de las edificaciones existentes o construyendo nuevas específicamente para ello. Este espacio urbano es más, en consideración a la totalidad de la ciudad, una entidad cuyas funciones son complementantes a las que sobrelleva la ciudad central.

En la litografía elaborada en 1869 con motivo de la inauguración del Ferrocarril Mexicano, se percibe claramente el nombre del “Hotel San Carlos”, así como la de “Juan Bordegaray y Cía.”, este último, espacio transformado del monasterio de San Pablo a comercio.¹⁸⁸

32. *Litografía iluminada que celebra la inauguración del Ferrocarril Mexicano, 1869, con la recepción del presidente Juárez en la ciudad de Puebla*



Fuente: Gráfica original de Casimiro Castro, 1869, fotografía digitalizada del Museo Nacional del Ferrocarril, Puebla, 2004.

En el pasado, la ciudad se construye a partir de un proyecto. En el caso de Puebla, bajo la perspectiva de las ordenanzas de Felipe II: objetivado con la inserción de edificaciones comunes o vernáculas, como las habitaciones de los barrios periféricos; las singulares o monumentales, como los conventos y monasterios; todo ello sobre el tejido de sus espacios públicos: calles, plazas y jardines, en períodos relativamente prolongados. La ciudad colonial, como espacio urbano edificado, se mantiene prácticamente inalterada hasta finales del siglo XIX.

Si bien entendemos esto, también debemos considerar que no es hasta finales de ese siglo cuando las transformaciones urbanas se caracterizarán por su innovación en el programa funcional, en el cambio de escala y la velocidad en la edifi-

¹⁸⁸ “Los hoteles modernos se establecieron después de construida la estación del Ferrocarril Interoceánico.” Leicht, Hugo..., p. 358.

cación, vinculados a los importantes cambios y exigencias de la nueva estructura social burguesa y el modelo económico capitalista que se va desarrollando.

V.4. La transformación de la ciudad: los proyectos del equipamiento y embellecimiento sobre la calle 11

El deseo de cambio y de ruptura con el pasado una vez alcanzada la independencia mexicana tuvo sus repercusiones evidentes en todos los ámbitos. No esperó su referente espacial en la ciudad. Muy pronto, los nuevos gobernantes iniciaron la puesta en práctica de las ideas independientes y propias de la modernidad con la intención de transformar la realidad dejada por la colonia y que desafiaba aquel presente. La preocupación estaba centrada en la toma de conciencia nacional, creación de leyes y normas procuradoras de la defensa de la libertad y la justicia, así como la organización de un gobierno propio.

Todo ello implicó un importante reacomodo social y de la distribución del poder. Urgía la conformación de una nueva estructura política que permitiera la convivencia y la generación de un proyecto que garantizara el desarrollo y la distribución sus beneficios. Conducidos por las ideas del pensamiento moderno, el territorio, la población y el capital, junto con la naciente industria, aportada por una revolución silenciosa, entrarían en juego para esa transformación.

La orientación de estas ideas y su concreción en objetos perceptibles siguió estando en la fuerza y puesta en práctica de la Europa transformada por la revolución burguesa e industrial. Francia, después la instauración de un nuevo imperio que se expandía, lograba mantener la vanguardia en los cambios que le permitían impulsar su desarrollo social, expansión económica y las transformaciones urbanas. París era el modelo de ciudad que seguir.

La importancia para la urbanística en el sentido anotado radica en el establecimiento de un plan para la ciudad que le permitiría una rápida y eficaz transformación, al tiempo que, respondería a las nuevas exigencias espaciales y del desarrollo del nuevo modelo socioeconómico, el capitalismo. Modificando barrios populares, abriendo bulevares, construyendo infraestructuras novedosas, sustituyendo edificaciones, introduciendo industria y embelleciendo la ciudad con plazas, parques y jardines, ensanchando, en fin, el ámbito urbano sobre su territorio. Así, las ciudades europeas como París, Madrid o Viena se van transformando en espacios más adecuados a los ideales de la nueva clase dirigente, la burguesía del siglo xix.

El surgimiento de la poderosa economía norteamericana, con el desarrollo del modelo capitalista, condicionó los mercados y con ello la conformación de la estructura territorial de México. Hemos revisado su influencia en el caso del pro-

yecto ferrocarrilero. México seguiría esos pasos con las peculiaridades propias de una cultura producto del mestizaje entre indígenas y españoles, con aspiraciones de una sociedad moderna, condicionadas por el afán de la industrialización y el capitalismo. Afanes que introducirían a partir de entonces las profundas transformaciones sociales que se verían reflejadas en el ámbito de lo urbano.

V.4.1. *De espacio de condena a espacio de recreo: la renovación del Paseo Bravo*

En los términos anotados anteriormente, uno de los programas espaciales más significativos desarrollados por las actuaciones urbanísticas en la ciudad moderna mexicana es el paseo. Para la ciudad de Puebla, el Paseo Nuevo traza sus primeras líneas desde la primera década del siglo XIX. Con varias ampliaciones y transformaciones en su trazo y conformación, se inicia como una plaza en la que se ubicaba una horca, testigo de las consecuencias judiciales de la Inquisición; se convierte, durante la guerra de Independencia, en lugar de fusilamiento conocida como la Plazoleta o Plazuela del Parral.

El proyecto de establecer un Paseo en este rumbo data del año 1818, cuando el intendente y gobernador militar Ciriaco de Llano (1816-1821), el vencedor de los insurgentes, encargó al maestro mayor de arquitectura Antonio Santamaría Incháurregui de hacer los trabajos preeliminarios, abriéndose una suscripción voluntarista entre los vecinos.¹⁸⁹

Los testimonios encontrados indican que sus ampliaciones fueron a partir del derribamiento de edificaciones sobre las calles de “Oaxaquilla” (1832, 1846 y 1852), perteneciente al barrio de Santiago, en ese entonces propiedad de la orden de los dominicos.

A principios del siglo XIX estaba aquí, como en la Plaza Pública, una horca, hasta que, el 10 de noviembre de 1804, Fray Vicente Magor, a nombre de la provincia de los dominicos de Oaxaca, pidió al Ayuntamiento que se le mandara quitar, alegando que a causa de ella no podían arrendar unas casas que en ese lugar tenían.¹⁹⁰

¹⁸⁹ Expedientes del Archivo del Ayuntamiento. Exp. 133. f. 23 y Gómez Haro, Eduardo. *La ciudad de Puebla y la guerra de Independencia*. Puebla, 1910, p. 123. En Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla*. Secretaría de Cultura/Gobierno del Estado de Puebla, H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, Quinta reimposición, 1999, Puebla, México, p. 303.

¹⁹⁰ Gómez Haro, Enrique. *La ciudad de Puebla y la guerra de Independencia*. Puebla, 1912, p. 22. En: Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla*. Secretaría de Cultura/Gobierno del Estado de Puebla.

Como infraestructura poseía valor precisamente por su carácter de espacio público abierto, reconocido como tal, además del Paseo Hidalgo ubicado en el extremo norte de la ciudad. Su localización en la periferia urbana hizo que el perfil de las construcciones que lo constituían se hicieran muy peculiares en uso y expresión. Edificadas a lo largo de la historia de la ciudad, fueron significativas para la asignación de su nombre, pero más aun, al uso al que era destinado, no solo como el espacio abierto propiamente dicho, sino como parte del borde urbano poniente.

Parte del terreno formaba una plazuela que se llamaba la del Parral, nombre que llevaba al mismo tiempo la Plazuela de los Locos, ubicada más al Este (1832) [...] y en 1845 se menciona “la Alameda”,¹⁹¹ en 1849 “el Paseo Nuevo”,¹⁹² como lindero de la Plaza de Toros. En los documentos de aquella época se prefiere el nombre de Paseo de San Javier¹⁹³ en los planos de Ordóñez (1849) y Álvarez (1856), aunque en el texto de la “Historia” se escribe Alameda Nueva.¹⁹⁴ En aquellos años (1864-1867), el parque se bautizó Paseo de la Emperatriz Eugenia o brevemente de la Emperatriz, y se hicieron en él ensayos de varias legumbres europeas. El nombre de Paseo Bravo se usa por primera vez en 1870.¹⁹⁵

Sus transformaciones son signo del cambio de pensamiento y organización social vigente para cada momento de la historia de la ciudad, como lo muestra su propio origen y ahora su función en la compleja ciudad contemporánea.

Si bien durante la primera mitad del siglo XIX el sitio del Paseo atestiguó las diversas batallas sucedidas en la ciudad, por su cualidad de espacio abierto en el borde y acceso a la ciudad (además de las características socio-espaciales descritas en el capítulo III) sus reconstrucciones periódicas llaman la atención como una insistente estrategia de recualificación de suelo, aunado a la diversidad de funciones de la arquitectura que han constituido su perímetro: huertas, templos, matadero, penitenciaría, baños públicos, pulquería, hotel, juego de pelota, toreos, velódromo, mesón y habitaciones de carácter múltiple.

Después del primer esfuerzo de valoración de suelo impulsada por los do-

H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, Quinta reimpresión, 1999, Puebla, México, p. 302.

¹⁹¹ Libro de los Censos. Libro 45, foja 281. En: Leicht, Hugo..., p. 303.

¹⁹² Libro de los Censos. Libro 46, folio 26. En: Leicht, Hugo..., p. 303

¹⁹³ Expedientes de los Libros del Ayuntamiento. Expediente 51, folio 100. En: Leicht, Hugo..., p. 303.

¹⁹⁴ Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla*. Secretaría de Cultura/Gobierno del Estado de Puebla. H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, Quinta reimpresión, 1999, Puebla, México, p. 302.

¹⁹⁵ *Breve Noticia del recibimiento y permanencia de SSMMII en la ciudad de Puebla*. Tipografía de T.F. Neve. Puebla, 1864, En Leicht, Hugo..., p. 305.

minicos al solicitar el retiro de la horca para la renta de sus casas, el edificio que inicia las transformaciones de su perfil es el templo y Colegio de San Javier. Éste es construido gracias a la donación de Ángela Roldán Vda. de Herdoñana, quien dejó sus bienes para la fundación de un nuevo colegio de jesuitas (1751), dedicado a la enseñanza de “los naturales en la doctrina cristiana y primeras letras”. Con la expulsión de la orden (1767), el templo quedó abandonado y el resto de los edificios fueron utilizados como espacios de apoyo a la infraestructura urbana: cuartel de caballería (1796 y 1829), hospital de epidemias (1812), hospital militar (1856) e intervenido para la construcción (1840) y reconstrucción (1891) de la Penitenciaría. El templo vuelve a tener oficios religiosos hasta 1820, cuando regresa la orden de los jesuitas a Puebla.

33. *Ubicación en el Plano de 1754 del Convento y Templo de San Javier, el de Ntra. Señora de Guadalupe y las casas de los dominicos que se demolieron para la ampliación del Paseo de Guadalupe*



Fuente: elaboración propia con base en el Plano de la Nobilísima y muy Leal Ciudad de los Ángeles, 1754. Cartografía histórica de la ciudad de Puebla. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Digitalización ACS. Archivo Ayuntamiento de Puebla. Febrero de 2000.

Además de este importante templo, en la cabecera norte y perpendicular a la calle 11, se encontraba ya el Santuario de Ntra. Señora de Guadalupe, varias veces calificado por su localización a “extramuros de esta Ciudad”.

Con el permiso del obispo Santacruz (1676-99) se comenzó la obra en 1694 y se concluyó pronto, pero el nuevo obispo Nogales (1708-21) negase a dedicarla,

alegando que la licencia se había dado para una capilla y no para una iglesia suntuosa [...] Dedicóse el 12 de diciembre [...] en el mismo año de 1722.¹⁹⁶

Esta instalación también contaba con un colegio para niñas y mujeres a cargo de la orden de las Mercedarias (1840).¹⁹⁷ Las instalaciones fueron vendidas en 1870 y hasta 1903 son ocupadas nuevamente por la orden religiosa de los Misioneros de Guadalupe, creada específicamente en 1894 por Ramón Ibarra y González, SJ., posteriormente arzobispo de Puebla (1902). La Revolución Mexicana de 1910 motivó la disolución de la obra y el templo pasó a ser parte de la administración diocesana.

Al norte, la plaza que compone el frente del templo, se configura perpendicularmente con el templo de San Javier. Justamente frente a ese lugar se establece la terminal de tranvías urbanos que dio servicio a la ciudad por cerca de cincuenta años (1871-1928), después de los cuales se privilegiaría simbólicamente en ese mismo sitio la llegada del automóvil.

El Ferrocarril Urbano o tranvía se estableció desde 1871 hasta 1881, en que se terminó la línea entre la Plaza Principal y el Panteón Municipal, pero en marzo de 1928 comenzaron a quitar los rieles con motivo de las nuevas obras de pavimentación.¹⁹⁸

También esa cara norte del Paseo estaba compuesta siguiendo la lógica del eje de acceso principal desde la ciudad de México. Así, era encabezado por edificios de poder eminentemente religioso y de sus obras educativas. Éstos, al cambio de época, son sustituidos en sus funciones, primero militares y posteriormente civiles: cuartel y cárcel respectivamente. Las escuelas serán reubicadas: la de los jesuitas, al sureste del Paseo, que analizaremos particularmente más adelante; la otra, de Mercedarias, no volvió a abrir y los edificios fueron sustituidos.

Como espacio de acceso a la ciudad desde las ciudades de México (Av. Reforma), Tlaxcala, Tehuacán o Oaxaca (calle 11), la presencia del Paseo jugó el papel de puerta de entrada a la “ciudad histórica”. Se logra prestigiar aun más su circunstancia como sitio urbano, al ubicarse el ferrocarril y el tranvía de servicio a la ciudad; si bien a una cuadra del Paseo, sobre ese lado y eje.

Parece que las funciones de otro edificio significativo en la vida cotidiana de la población acentuaban el carácter festivo y a la vez múltiple del lugar: la primera Plaza de Toros. Ubicada frente al Paseo, en el lado norte desde 1841, esta situación

¹⁹⁶ Fernández de Echeverría y Veytia, Mariano. *Historia de la fundación de la ciudad de Puebla de los Ángeles en la Nueva España, su descripción y presente estado*. Puebla, 1931. En: Leicht, Hugo..., p. 284.

¹⁹⁷ Colegio de Nuestra Señora de Guadalupe o de Niñas Mercedarias.

¹⁹⁸ Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla*. Secretaría de Cultura..., p. 137.

se apartó de la tradición de la ciudad histórica en donde se celebraba la fiesta brava en la Plaza Principal o en otras plazuelas como la de San José.

La Plaza de Toros inicia con su construcción la desagregación funcional de la ciudad histórica. Curiosamente este edificio no sobrevive al siglo xx. Se justifica documentalmente su desaparición a causa de un incendio y posteriormente la prohibición de la fiesta para seguridad de la población, argumento que parece insuficiente y dudoso para su demolición.¹⁹⁹ Expliquemos: espacialmente la Plaza de Toros se ubicaba en el noreste del Paseo, a una cuadra de la avenida Reforma lo que le otorgaba, ya para ese tiempo, un mayor valor comercial al encontrarse prácticamente en la entrada poniente de la ciudad. Cercana a las estaciones del ferrocarril, insuperable capacidad para la movilidad del residente o visitantes y frente a un Paseo recientemente rehabilitado que le daba un paisaje único. Más que una problemática de seguridad, hay que comprender su deshabilitación por la baja utilidad que como infraestructura ofrecía a sus propietarios, además desde luego, del desafortunado incendio que la consumió.

34. Ubicación en el Plano de Careaga y Sanz (1863) la Plaza de Toros, como espacio especializado y parte del conjunto de las infraestructuras en el entorno del Paseo Bravo, sobre la calle 11



Fuente: elaboración propia con base en el Plano Topográfico de la ciudad de Puebla. Careaga y Sáenz, 1863. *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Digitalización ACS. Archivo Ayuntamiento de Puebla. Junio de 2004.

¹⁹⁹ "En 1902, el mismo año en que se quemó el Teatro Principal, fue incendiada y destruida. Al día siguiente se decretó la prohibición de las corridas de toros en todo el estado, sin hacerla duradera." *Los Efemérides o tablas históricas en los Almanagues* de José de Mendizábal, 1902, En: Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla...*, p. 283.

Como espacio abierto público, el Paseo Bravo deja de ser espacio de condena y se convierte en espacio de encuentro, recreo y ocio. Aprovechando los ojos de agua sulfurosa y reacondicionando el arbolado, las instalaciones de baños fueron una característica permanente. El hecho de haber contado con varias instalaciones dedicadas a ello lo atestiguan, desde los conocidos en 1690, hasta el frontón del *Beti Jai* inaugurado en 1896 (en vascuence: “siempre fiesta”). Las edificaciones propias para ello se localizan en el lado poniente y sur del Paseo. Ello respondía en un principio a una ubicación que hasta entonces carecía aparentemente de un potente valor comercial: relativamente lejana al eje de acceso de la ciudad (recordemos el eje de Reforma y la calle 11) y, en el pasado, frente al edificio del Matadero.

Sin embargo, las circunstancias de estas edificaciones, cambiaron radicalmente: primero al ser abandonado el edificio del Matadero para ser reubicado más al sur en la ciudad, y después, con la apertura de la avenida de la Paz. Así, esta infraestructura se encontró con la mejor ubicación para atender a las elegantes familias que practicaban el juego de pelota, demandando también los baños de placer termales, sauna y turcos.

En 1852 se habla de los baños termales en la calle de la Oxaquilla, con un gran estanque que servía de bañadero a los caballos [...]. Después, en los planos de Ponce (1856) y Careaga (1883) se les llama los baños termales del Ojo de Santiago; en 1900 Baño Oriental y hoy Baños del Paseo Bravo.²⁰⁰

Sin que el edificio del Matadero se ubicara precisamente sobre el perímetro del Paseo, su localización cercana en el sur-poniente influía en el carácter del lugar debido al tipo de bienes que se veían circular en sus inmediaciones y el ambiente que generaría ese tipo de instalación. La disposición para ubicar esta infraestructura de la ciudad viene de los acuerdos del Ayuntamiento colonial.

[...] que el matadero de esta Ciudad e solar de él que está entre el cauce del río, por razón de estar mucha parte del corral en mal asiento por los lados que tiene u otros inconvenientes [...], se pase fuera de esta Ciudad, camino a Cholula, en el sitio del corral que solía ser de Concejo, e que sea el dicho matadero allí hasta que haya otro sitio más conveniente [...] ²⁰¹

Lo interesante de este sitio para la transformación urbana del borde poniente viene años después: primero, al convertirse el antiguo Matadero en Rancho del Ma-

²⁰⁰ Del Valle, Juan N. *Guía de forasteros de la capital de Puebla para el año de 1852*. Imprenta del Editor, Calle de la Carnicería núm. 12, Puebla, En: Leicht, Hugo..., p. 29.

²⁰¹ Acuerdo del Ayuntamiento de 1546. Libro de los Censos de 1584.

tadero (Plano de Ponce de 1856 lo nombra como Rancho del Elegido —debía decir del Ejido—) y esta infraestructura se traslada más al sur, sobre la esquina de la 15 Sur y la 15 Poniente. El inmueble abandonado es adquirido en 1888, junto con el cementerio de San Javier, por Pedro Necochea. En ese momento se le denomina Rancho Nuevo o de Necochea. Pocos años más tarde, en 1899, este notario público fraccionaría el espacio y conformaría la colonia Pensador Mexicano, uno de los primeros barrios poblanos del siglo xx, que a su vez iniciarían la más potente de las inercias en la construcción del espacio urbano en los años sucesivos; las condiciones de su ubicación respecto a la centralidad, tenencia de la tierra, infraestructuras mejoradas y oportunidad deseada para la desagregación socio-espacial, lo permiten.

Finalmente, pero sobre el mismo eje y ya iniciado el siglo xx, se construyó en la esquina de la avenida 3 Poniente el “Hotel Paseo”, el cual ofrecía entre sus muy particulares servicios, “curativos baños de aguas sulfurosas”. Lo relevante es la transformación que tienen esos solares en el tiempo si se mira desde la perspectiva del valor de suelo urbano y la división social del espacio: primero (siglo xix), por su ubicación en la periferia urbana, con casas de renta para la orden de los dominicos que permitían generar ingresos para sus obras en Oaxaca. Después, como “Hotel Paseo” (siglo xx) en el acceso de la ciudad, cercano a las estaciones del ferrocarril y frente al tranvía urbano que por su función de albergue prestigiado, le va dando competencia a este sector de la ciudad, dada la extensión que se va dando. Finalmente, de uso mixto con comercio, oficinas y vivienda (siglo xxi). Así, ahora es un sitio bien valorado comercialmente para pequeños y medianos negocios, la localización de despachos, consultorios y oficinas de profesiones independientes que por su carácter se relacionan constantemente con los servicios especializados de la administración pública municipal, estatal o federal.

Lo que parece ser de gran valor en la percepción socio-espacial fueron los trabajos de recuperación del espacio del Paseo propiamente dicho, especialmente aquellas referidas al embellecimiento del lugar. Además del aprecio por la dimensión estética que implicaron esas intervenciones, lo que es importante destacar son las intencionalidades con las que se hace y las consecuencias que trajo para el futuro desarrollo de la sociedad y de ese particular espacio de la ciudad.

A pesar del corto tiempo que lleva el Paseo Nuevo de planteado, sus numerosos árboles de fresno y sus variadas flores presentan una vista pintoresca. La extensión que tiene, proporciona una reunión considerable de carruajes y caballos. Está adornado con un monumento (el de Miguel Bravo) en el fondo y cinco hermosas fuentes.²⁰²

²⁰² Del Valle, Juan N. *Guía de forasteros de la capital de Puebla para el año de 1852*. Puebla. Imprenta del editor. Calle de la Carnicería núm. 12.

El hecho de mantener el mismo nombre de Bravo, aún después de las intervenciones extranjeras, el imperio (Paseo de la Emperatriz Eugenia), así como la lucha entre liberales y conservadores, la conciencia de los grupos dominantes por ir conformando y fortaleciendo una identidad nacional que acompañara a la sociedad en general, marca un claro manejo de lo que públicamente se manifestaría a través de la ciudad (recordemos el ámbito de comunicación como potencial característico de la calle). La escultura a Nicolás Bravo fue inaugurada en 1896 por el presidente Porfirio Díaz.

Esto se fortalece al continuar con la colocación de otra serie de esculturas, placas conmemorativas y mobiliario urbano que tendría la misma intención. Así, el mismo presidente Díaz coloca la primera piedra, en el lado norte del Paseo, del Monumento Conmemorativo a la Independencia, hecho que se repetiría más tarde en las principales ciudades del país para la celebración de los cien años de este hecho.

En la ciudad de Puebla los objetos conmemorativos significaron fortalecer la presencia de los signos que sobre los valores civiles —particularmente los Héroes de la Independencia de 1810— procuraban promoverse ante la ciudadanía en uno de los accesos más prestigiados de la ciudad; intentando también destacar un símbolo liberal moderno en torno a las edificaciones religiosas coloniales que se ubicaban en ese lado del Paseo.

También inaugura en 1903 la escultura de Gabino Barreda, sobre la esquina sudeste. Este personaje es el introductor del pensamiento positivista en México, y siguiendo las recomendaciones y las tendencias de los “científicos” (grupo de asesores cercanos a Porfirio Díaz) se destaca su figura para promover un modelo de pensamiento que seguir. Conmemora con otra escultura a Esteban de Antuñano, frente al templo de San Javier; “fundador de la industria fabril en el país” y que en Puebla se mantenía con orgullo y gracias a las subvenciones públicas su célebre fábrica textil de La Constancia Mexicana.

El espacio como tal, permite a los habitantes de la ciudad acercarse a los ambientes que la naturaleza otorga sin necesidad de salir de la urbe, una especie de anhelo por lo natural, característico de las sociedades urbanas acomodadas de la época y necesidad especialmente sentida en la comunidad poblana. Ésta, finalmente, puede pensar en el tiempo de ocio. Reconociendo la importancia de esto, se destina presupuesto suficiente para el arreglo y renovación de sitios para descansar, fuentes y un nuevo arbolamiento. Hay diversas solicitudes de licencia para instalar en el parque: carruseles, juegos infantiles y una curiosidad denominada “La Rueda del siglo xx”.²⁰³

²⁰³ Por ejemplo, ver en el Ayuntamiento de Puebla. Archivo. Expediente 30, letra D. Comisión de Paseos. “Formado con el ocurso [sic] del C. Francisco León suplicando se le permitiera establecer en el Paseo Bravo la diversión conocida con el nombre de Rueda del Siglo xx”. 1897.

Entre 1897-1899 el kiosco central, de estilo *art nouveau*, es erigido para los músicos que complacían a los asistentes durante los fines de semana, así como las fuentes con bancas perimetrales que son rehabilitadas en hierro, manifestando el manejo del material novedoso y propio de la época. También, se construyó frente a San Javier, un pozo artesano para resolver el problema de las aguas sulfurosas que brotaban en ese lugar.

Obras conmemorativas posteriores al porfiriato serán el “Reloj francés” (o del “Gallito”, por la figura en el remate de la obra) donado en 1921 por la Colonia Francesa, la fuente colonial dedicada a Motolinia en 1922, a nombre de la Colonia Española y la fuente de la China Poblana de 1929, regalo de la Colonia Inglesa.

Podemos reconocer que, con el desarrollo histórico espacial del Paseo, en cuanto a espacio público y a los edificios que lo conformaron, se complementan algunas de las infraestructuras de un programa urbano propio de la modernización que la ciudad central va requiriendo, ubicándolas en la periferia por razones sanitarias y, primero, con cierto rechazo de la sociedad.

Estas actuaciones carecieron de la ordenación propia de un plan concreto que le permitiera organizar racionalmente ese sector de la ciudad para complementar con eficacia el propio de la ciudad “colonial”. Los programas particulares que van transformando su perfil y con ello su relación funcional con la ciudad central y el territorio, se van concretando como las especializaciones funcionales relativas a las “innovaciones funcionales del programa urbano”: administración de gobierno, oficinas de servicios públicos, servicios financieros, comercio de grandes almacenes junto con el comercio tradicional que logra sobrevivir.

Sobre esto hay que destacar que la promoción inmobiliaria encuentra en la ciudad central algunos espacios para sustituir, adaptar y en el mejor de los casos, mejorar las edificaciones existentes que respondieron en ese momento a sus exigencias programáticas espaciales.

Como infraestructura urbana en el borde poniente, el Paseo contribuye a que la relación territorial también cambie significativamente. Primero, como función urbana, participaba en aquel dedicado a la producción agrícola en forma de huertas, ranchos y haciendas. Pasa a ser sede de espacio de encuentro, ocio, entretenimiento y de habitación cualificada. Queda así abandonada aquella función agropecuaria característica de la periferia de Puebla y de la que formaba parte el espacio del Paseo.

Segundo, socio-espacialmente, albergaba a los grupos menos favorecidos: indígenas, campesinos, albañiles y artesanos dedicados a la producción agrícola y al servicio de la ciudad. Esto se va desdibujando y a la vez empujará a estos grupos a crear nuevas periferias urbanas, a ocupar los espacios abandonados en la ciudad histórica, segregándola y en el último de los casos, y no por ello poco frecuente, a emigrar a otras regiones.

El espacio periférico entonces no queda vacío, se reconstruye con otras infraestructuras “modernas” y es habitado pero con otro perfil de población. Este nuevo sector social promueve barrios y colonias de características eminentemente burguesas, un elemento más que por un lado, contribuiría al desalojo del centro histórico tradicional por parte de estas clases sociales poderosas con la consecuente degradación espacial y oportunidad para la ocupación por los desposeídos de la periferia. Por otro, a la expansión de la ciudad sobre su territorio.

Así, de plaza de condena a paseo decimonónico, puerta urbana con cierta dignidad de una ciudad que aspiraba a la modernidad que presentaban los paradigmas europeos de fin de siglo XIX. El Paseo Bravo expresa, como espacio y forma urbana, ese ámbito de entrada a la ciudad histórica, aunque no únicamente lo hace considerando los caminos de acceso a la ciudad: México, Tlaxcala, Cholula, Tehuacán o Atlixco, sino también a partir de la concepción de los nuevos desarrollos espaciales que se propondrían, entre otros, el trazo y construcción de la avenida de la Paz, espacio social privilegiado para la habitación residencial de la burguesía emergente.

Nuevamente este sector de la calle 11 se ve recualificado con el embellecimiento de este sitio, mejorando su situación de infraestructura como espacio urbano para el estar, el encuentro, el ocio y entretenimiento, así como su función para la movilidad y la habitación. Todo ello, considerando un sector social preciso que primordialmente la usará y habitará durante algunos años.

V.4.2. El impulso educativo en la ciudad: El Colegio del Sagrado Corazón de la Compañía de Jesús

La infraestructura educativa instalada a lo largo de los años en la ciudad de Puebla es producto de un conjunto de actuaciones en las que intervienen una diversidad de agentes, específicamente en la circunstancia histórica de la ciudad decimonónica a la que se le yuxtapondrían otros más complejos después de la Revolución de 1910.

Merece la pena atender particularmente el trabajo desarrollado por la Iglesia católica, una de las instituciones más influyentes en el campo, que desde la fundación de Puebla y dadas las prerrogativas asignadas al clero, tanto regular como secular, fue determinante para la conformación socio-espacial de la ciudad. Específicamente nos referiremos a aquellos espacios en donde establecieron las sedes de sus misiones educativas en la ciudad de Puebla, que como veremos, impulsan la construcción de infraestructuras, primero, como parte de la complejidad de la ciudad histórica y, después, como objetos cualificadores de la periferia urbana.

Podemos reconocer varios momentos importantes en la construcción de estos lugares que influyen a la totalidad espacial de la ciudad:

El primero, durante la fundación de las misiones por parte de las órdenes mendicantes en la ciudad de Puebla de los Ángeles, a las que se les añadiría al paso del tiempo otras como la de la Compañía de Jesús.

Para hacer misiones de la que llevase consigo a unas partes y a otras, tendrá facultad, aunque por los lugares ya conquistados parece se deben hacer primero, ahora sea para la conversión de los gentiles, ahora para ayuda de los ya convertidos.²⁰⁴

A manera de antecedente contextual general, hay que atender a los criterios de asignación de superficies y administraciones o doctrinas²⁰⁵ en las que las distintas órdenes religiosas fueron construyendo monasterios, conventos, colegios, escuelas, institutos, hospitales, hospicios y casas de oración, independientemente de los templos específicamente dedicados al culto.

Referente a estos institutos, colegios y escuelas, encontraremos que se distinguieron por una importante variedad tanto en cantidad como en calidad de la enseñanza, sobre todo por la segregación que establecieron entre hombres y mujeres, así como la correspondiente a su origen racial: criollos, mestizos e indígenas, éstos últimos los más pobres.

Con respecto al tipo de enseñanza, sabemos que los más de ellos durante la colonia estaban dedicados a la formación de personas para la vida religiosa, diferenciando los dedicados a los hombres de los de las mujeres. También, que las humanidades: Teología, Filosofía y Letras clásicas era lo más estudiado, respondiendo, por ejemplo, a la tradición educativa renacentista específica de los jesuitas (*Ratio Studiorum*) y basándose en los planes de estudio del Colegio Romano. Aunque no dejaron de atender la educación básica, pusieron especial dedicación a la formación en las artes y oficios para los indígenas a los que colocaban en instalaciones adyacentes a sus monasterios o conventos, denominados “hospitales” por caracterizarse éstos en su programa arquitectónico funcional de aquellos espacios destinados para habitaciones de los estudiantes más menesterosos.

²⁰⁴ Zubillaga SJ, Felix. *Monumenta Mexicana*. Vol. I. *Romae, Apud Monumenta Historica Societatis Jesu*. p. 22.

²⁰⁵ Así se denominaban a los curatos a cargo de conventos, que se sabe fueron permitidas por la Santa Sede por la Bula de 1533, permitiendo a los religiosos de las órdenes regulares encargarse de los servicios en las parroquias ante la falta de presbíteros. Lo relevante de ello es notar que cada orden administraba un territorio parroquial, con lo que se permitían sustentar su trabajo a través de una importante tenencia de suelo (tanto urbano como rural), el desarrollo de la producción de bienes y servicios a través del trabajo de personas que laboraban en su beneficio y el de la corona que finalmente les permitía sustentar una economía relevante en la vida de la ciudad y en general del virreinato.

El segundo, los cambios internos dentro de la Iglesia católica en cuanto la gestión territorial de las parroquias, motivadas para mejorar el control pontificio sobre las propiedades del clero regular que especialmente se tenían en las colonias americanas.

En Puebla se encargó de ello en 1640 el obispo Palafox y Mendoza que asiste a la ciudad primero como visitador y después como obispo con la orden específica de secularizar todas las doctrinas. A partir de entonces se reduce significativamente el número de los religiosos favoreciendo la posición del clero secular.

Los franciscanos entonces tenían la doctrina o administración parroquial del Alto y Anasco, los agustinos en los barrios de San Sebastián y Santiago, y los dominicos en los barrios de San Pablo y Santa Ana. Los Carmelitas, por orden de su general, ya habían renunciado en 1607, la administración en el barrio del Carmen y los jesuitas habían entregado voluntariamente al obispo Quirós (1627-38) la suya que comprendía la rivera occidental del río, entre su colegio y el Carmen.²⁰⁶

El tercero, es provocado por el impulso de secularización de la sociedad instrumentado por las Leyes de Reforma, específicamente la de Lerdo o de Desamortización (1856), que como señalamos en el capítulo IV, durante el régimen porfirista fueron tratadas con cuidadosa discrecionalidad para mantener el control sobre el poder e influencia clerical y sostener así el orden político nacional.

Después de ello vendría la Revolución de 1910 y un fluctuante tratamiento de las relaciones entre las iglesias y el estado, pasando por momentos difíciles y tensos como la guerra cristera con el consecuente cierre o traspaso de muchas de sus instalaciones y propiedades en las ciudades. El último momento está marcado con la legislación actual que reconoce al Estado Vaticano y las organizaciones religiosas por el gobierno de México, ya en la última década del siglo xx.

En 1852, antes de la promulgación de las Leyes de Reforma, existían las siguientes instalaciones religiosas, que operaban incluso aun como centros de formación: Santo Domingo (dominicos, fundación 1533), San Francisco (franciscanos, fundación 1535), San Agustín (agustinos, fundación 1546), Compañía de Jesús (jesuitas, fundación en 1578; en 1767 son expulsados), El Carmen (carmelitas, fundación 1586), San Antonio (fundación 1587), San Roque (fundación 1591), La Merced (mercedarios, fundación 1598), San Juan de Dios (juaninos, fundación 1629), Belén (paulinos, fundación 1682).

Por otra parte, también existían las denominadas "Escuelas de Cristo", "Santa Escuela" o de la "III Orden", que en varias congregaciones religiosas las distinguie-

²⁰⁶ Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla...*, p. 363.

ron para aquellas personas de cualquier estado y condición que, sin entrar en un monasterio y sin abandonar sus profesiones, oficios ni a sus familias, pertenecían a la orden. Eran una especie de cofradía (hermanos) y tenían sus ejercicios espirituales bajo la dirección de un religioso.

Destacamos de ellas el hecho de que contaban con instalaciones físicas o “Casas de Oración” distribuidas en diferentes partes de la ciudad. Entre ellas se encontraban: la de Santo Domingo, con su capilla de la Santa Escuela (1864); Astomba, en la avenida 10 Poniente con su casa denominada la Sangre de Cristo; Calvario, sobre la 12 Norte una capilla del Santo Sepulcro (1915); San Agustín, era parte del inmenso monasterio y luego se hace capilla de Santa Rita, ahora sin culto; la Merced, en la portería del mismo convento y luego transformada en Capilla Expiatoria de Ntra. Señora de la Guía (1912); San Francisco, específicamente construida para tal efecto y desamortizada en \$2,963 pesos por el general Manuel Santibáñez después de la intervención francesa; San Juan de Letrán o la Iglesia del Hospitalito (plano de Ordóñez 1849), parte de un complejo de escuelas para niñas y mujeres, llamada Escuela Normal Católica y después Colegio de San Vicente de San Paúl para señoritas (1892-1935).

Entre templos para el culto, monasterios y conventos, hospitales, escuelas e institutos para la educación y formación conformaban una importante red de propiedades “educativas”, cuya propietaria era la Iglesia y que representaban una significativa riqueza económica objetivada en suelo urbano y amplias edificaciones.

La promulgación la Ley de Desamortización perseguía dos objetivos fundamentales. Uno económico: incluir en el mercado inmobiliario los bienes amortizados por la Iglesia u otras asociaciones y generar los recursos necesarios en ese momento para que el país pudiera financiar las campañas bélicas, el pago de la deuda externa e interna y la promoción para la inversión en otras infraestructuras necesarias en el territorio.

Otro objetivo es político: secularizar a la sociedad, lo que trajo una enorme cantidad de dificultades para su aplicación por la resistencia de los grupos más conservadores, que verían amenazados sus posiciones de poder y campos de influencia.

La siguiente tabla muestra, con cifras, la dimensión de los bienes raíces eclesiásticos. Los valores de las casas estaban en proporción con las rentas anuales que se devengaban.²⁰⁷

²⁰⁷ Los dueños de la Puebla. La propiedad del suelo urbano en 1832. En: Loreto López, Rosalía. *La distribución de la propiedad en la ciudad de Puebla en la década de 1830*. Tesis de licenciatura, Escuela de Filosofía y Letras, BUAP, 1983, p. 32.

Tabla 11. *Dimensión de los bienes raíces eclesiásticos en la ciudad de Puebla*

Propietario	Casas	Propietarios	Valor total \$	%
Conventos de monjas	527	13	2,505,920	46.5
Monasterios de monjes	379	15	1,162,580	21.5
SUMA, Clero regular	906	28	3,668,500	68.0
Clero secular	273	25	953,360	17.5
Comunidades civiles	241	26	794,900	14.5
SUMA, Clero secular	514	51	1,748,260	32.0
TOTAL	1,420	79	5,416,760	100

Existió un intento fallido por aplicar una primera Ley de Desamortización (11 de febrero de 1847), promulgada por el vicepresidente Valentín Gómez Farías, en ausencia del presidente Antonio López de Santa Anna, durante una de las campañas en la guerra con los Estados Unidos. Ante la amenaza de excomunión por parte de los ministros de la Iglesia, las manifestaciones beligerantes (como la sublevación de los “polkos”),²⁰⁸ y con la indecisión del mismo presidente de la República, dicha ley fue derogada el 20 de marzo del mismo año. Pero con ese antecedente, Juárez y Lerdo de Tejada la impulsan en 1856 frente a la urgente necesidad de consolidar el poder de la revolución liberal de Ayutla.²⁰⁹

La base de toda la legislación desamortizadora de 1856 estaba en la prohibición de que cualquier corporación civil o eclesiástica tuviera capacidad legal para adquirir en propiedad o administrar por sí bienes raíces, ni tampoco podían retener su usufructo, exceptuándose los edificios destinados directa o inmediatamente a servicio u objeto de la institución (conventos, palacios episcopales y municipales, colegios, hospitales, hospicios, casas de comercio y beneficencia), así como una casa unida a ella que tuviera como propósito la habitación de quien sirve al objeto de la institución, como puede ser el párroco o capellán. También se comprendían los edificios, ejidos y tierras destinadas a servicios públicos, pertenecientes a los ayuntamientos. Con respecto a las comunidades indígenas, igualmente quedaban comprendidas, pues como señalaba la resolución presidencial del 19 de diciembre de 1856: “Incuestionable es que no debe tolerarse la subsistencia de las comunidades indígenas”. Sin

²⁰⁸ Jóvenes pertenecientes a familias influyentes de la Ciudad de México que se opusieron a dichas transformaciones legales y que se les denominaba así por el aparente gusto de bailar la “polka” durante las fiestas y celebraciones de las clases acomodadas de la época.

²⁰⁹ Revolución que triunfa el 9 de agosto de 1855, con el abandono definitivo de Santa Anna de la Ciudad de México.

embargo las corporaciones si podían adquirir acciones o deudas pignoraticias sobre bienes raíces, cobrar intereses sobre las mismas, pero nunca administrar un inmueble, ni mucho menos adquirirlo, como apuntamos antes. Ahora bien, consecuencia de todo ello es que en ningún caso se podían establecer modalidades a la propiedad surgida de antiguas fincas de corporaciones en virtud de la Ley de Desamortización.

En tal virtud —aquí viene el efecto principal de tal Ley— todas las fincas rústicas que en el momento de publicar la Ley de Desamortización administraran o tuvieran como propietarios dichas corporaciones civiles o eclesiásticas, se adjudicarían a los arrendatarios, por el valor de la renta anual calculada como si fuera 6% del valor total (Ejemplo renta mensual = \$100, en un año sería de \$1,200 que comprendía, según la regla de tres propuesta, \$20,000 como precio de la finca). El problema que se suscitó fue el que la publicación de la Ley no se hizo al mismo tiempo en toda la República, por lo cual, gracias a ese desfase, se dio lugar a que algunas instituciones tomaran acciones legales —cambiar de titular a sus bienes a través de testaferros— a fin de que no se les aplicara la Ley a dichos bienes.²¹⁰

Ante las dificultades para llevar a la práctica la desamortización, el Estado desarrolló algunas actuaciones urbanísticas para forzar la inducción de ese mercado. De ese modo se llevaron a cabo intervenciones en algunas instalaciones para la apertura de calles o la ocupación de atrios, huertas y espacios libres que formaban parte de esos conjuntos. Tal fue el caso, en la ciudad de Puebla, de los conventos de los dominicos, el de los agustinos o del convento de San Pablo en el sector poniente.

Septiembre 4, 1856. Pusieron presos en la cárcel de Puebla a cuatro dominicos; el día 18 derribaron parte del convento de Santo Domingo para abrir la calle que hoy queda en línea recta por un lado con la del Estanco de Mujeres y por otro con la de los Gallos. Con motivo de esto se derribó la hermosa capilla del Capítulo, decorada por el estilo de la del Rosario; tenía preciosas pinturas y muchas reliquias que se perdieron, estimándose su valor en más de cuarenta mil pesos.²¹¹

En 1862 el gobernador del Estado general González Mendoza compró el ex-

²¹⁰ Soberanes Fernández, José Luis. *Los bienes eclesiásticos en la historia constitucional de México*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, cap. VII, pp. 63-64.

²¹¹ De Mendizábal Tamborrel, José. *Efemérides del Estado de Puebla y especialmente de su capital*. Transcripción e introducción de María del Socorro Juárez Díaz, Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, CONACYT, BUAP. Puebla, 2001.

convento [San Pablo] por \$4,302.92. La iglesia se cerró en 1880 y sirvió para guardar máquinas de vapor y otros utensilios del Ferrocarril Interoceánico de San Marcos.²¹²

Políticamente se hizo necesario expulsar de la ciudad y desterrar del país a los miembros más influyentes que se resistieron ante estas estrategias. Son los jesuitas quienes encuentran un panorama inestable durante esa época. Regresan de su destierro de 1767 a México el 23 de septiembre de 1853, durante la última regencia del presidente Santa Anna. La larga tradición educativa de la orden religiosa en Puebla fue bien recibida y aun sabiendo las precarias condiciones en las que regresaban, se asignó un sólo sacerdote para la administración del templo de la Compañía.

Al leer la relación de las fiestas que se celebraron en Puebla; siente uno la ilusión de vivir en los mejores tiempos de la Compañía. Luego que circuló la noticia por la ciudad, se notó extraordinario entusiasmo y movimiento. Reuniéronse varias personas para acordar los medios de solemnizar tan grata providencia.²¹³

Suprimida nuevamente el 6 de junio de 1856 y durante casi veinte años, la Provincia Mexicana de la Compañía de Jesús estuvo inmersa en los vaivenes políticos. Esta situación también funcionó como estímulo para perseguir un proyecto educativo que equilibrara la corriente secularizante, aunque también modernizadora, impulsada por los gobiernos liberales de Juárez, Lerdo de Tejada y matizada por el de Porfirio Díaz.

El proyecto de restablecer un colegio de la Compañía en Puebla es consecuencia de una interesante e intensa tarea desarrollada a través de una red de amistades y apoyos internos, propios de la Compañía y externos, por parte de algunos de los grupos más influyentes en la ciudad. Principalmente a partir de 1868 cuando el rico empresario poblano Dionisio de Velasco y Carballo,²¹⁴ egresado de Fordham University NY, le propone al Provincial Andrés Artola, SJ, la idea.

²¹² *Libro de los Censos*. Libro 49 foja 496. En: Leicht, Hugo..., p. 417. "En este año se cerró en Puebla la iglesia de San Pablo, perteneciente a los dominicos. Ésta y sus capillas de la Piedad y Santa Rosario han servido para guardar máquinas de vapor y otros utensilios del Ferrocarril Interoceánico". En: *Efemérides del estado de Puebla y especialmente de su capital*. p. 68.

²¹³ Decorme, Gerardo. *Historia de la Compañía de Jesús durante el siglo XIX*. Guadalajara, 1914. Vol. II., p. 53. En: Palomera, Esteban J. *La obra educativa de los jesuitas en Puebla (1578-1945)*. Universidad Iberoamericana Ciudad de México. Instituto Oriente. Universidad Iberoamericana Golfo-Centro. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. México, 1999.

²¹⁴ Dionisio José de Velasco y Carballo murió en 1901, era hijo de Dionisio de Velasco y Gutiérrez del Valle, fundador de la fábrica "El Patriotismo" y primer representante de España en la República, siendo nombrado vicecónsul español en Veracruz en 1836. Su nieto fue presidente municipal de la ciudad de Puebla entre 1907-1910. En: Leicht, Hugo... pp. 19 y 390.

La institución se denominaría Colegio Católico del Sagrado Corazón. Su finalidad era formar hombres verdaderamente cristianos y virtuosos. El plan de estudios, fuera de la enseñanza primaria, sería el clásico con los correspondientes cursos de latín, retórica y filosofía, pero teniendo en cuenta todas las ciencias necesarias que requerían los adelantos modernos.²¹⁵

Las dificultades no fueron pocas dada la escasez de maestros, la precariedad de recursos materiales y la animadversión de las legislaciones vigentes. El apoyo del clero secular, a través del párroco Fructuoso Pontón y del obispo Colina, fueron determinantes.

Un elemento que vale la pena mencionar es el hecho de que pocos años después de la fundación del Colegio se estableció ahí uno de los primeros observatorios meteorológicos del país, en 1876, esto a iniciativa jesuítica y concretamente del Pedro Spina, SJ, durante la rectoría de Armando Brissack, SJ. Esta instalación le permite al Colegio ir ganando prestigio y posición a la tarea educativa de los jesuitas en Puebla frente a los grupos que se oponían y en el ambiente de persecución que fue aminorando ante la llegada del general Porfirio Díaz a la presidencia. Con ello, además, se le daba relevancia en los planes académicos al estudio de las ciencias y las matemáticas, convergiendo con la intencionalidad de la formación con orientación positivista promovida por el Estado mexicano.

Algunos de los estudios meteorológicos hechos en varios lugares del país, revelan grande aptitud en sus autores: entre esos estudios deben contarse los que se acaban de recibir del Observatorio Central del Colegio Católico de Puebla y abrazan todo el año de 1877 [...] El Observatorio Central se complace en felicitar a los observadores del Colegio católico de Puebla y se apresura a establecer con ellos las más cordiales relaciones científicas.²¹⁶

Como espacio educativo en la ciudad, el Colegio durante el primer año (1870) funciona en una casa de renta, con enormes dificultades económicas para el pago de profesores y deficiencias académicas y disciplinares de los alumnos. El segundo año, en lo que fuera una parte del convento de las Capuchinas (Calle Sacristía de las Capuchinas 5, hoy 9 Norte), donde permanecerá hasta la adquisición de un terreno, que fuera parte del velódromo, frente al Paseo Nuevo, ya en 1908.

Así, el Colegio en sus orígenes se instala como parte de la compleja funcio-

²¹⁵ Palomera, Esteban J. *La obra educativa de los jesuitas en Puebla (1578-1945)*. Universidad Iberoamericana Ciudad de México. Instituto Oriente, Puebla. Universidad Iberoamericana Golfo-Centro. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. México, 1999, p. 265.

²¹⁶ *Boletín del Ministerio de Fomento*, 1878. En: Palomera, Esteban J..., p. 279.

nalidad de la ciudad histórica, aunque ya desde entonces se empezaban a definir algunas especializaciones, al ir colocando en la periferia infraestructuras que congregaban a grupos de personas o de servicios considerados insalubres.

Este pausado reacomodo del proyecto educativo de orientación cristiana y particularmente como Colegio Católico del Sagrado Corazón de la Compañía de Jesús en los últimos años del siglo XIX, muestra los movimientos y tensiones que en la estructura social se suceden ante los intentos de modernización de la sociedad y que tiene sus repercusiones en los espacios que habita. Los esquemas de organización social se movieron y la distribución y relación de poder entre los grupos se modificó, siendo el espacio en la ciudad uno de los objetos más preciados y que se pusieron en juego para ese reacomodo.

El Colegio Católico del Sagrado Corazón de la Compañía de Jesús después de más de 25 años de instalado en la ciudad de Puebla logra adquirir un extraordinario terreno frente al Paseo Bravo para la satisfacción de sus gestores, académicos, alumnos y sobre todo de sus influyentes exalumnos. Con ello, la ciudad continúa su proceso de transformación en el sector poniente, sobre la calle 11, lugar en el que se iría construyendo la instalación de un importante número de edificaciones de lo que hemos llamado “innovaciones funcionales al programa urbano”.

La edificación del Colegio mostraría un indiscutible fenómeno de promoción inmobiliaria que para interés de nuestro estudio iba sucediendo en la zona poniente de la ciudad de Puebla, particularmente sobre la calle 11. Ahí se han instalado las infraestructuras más relevantes en la ciudad y se elegiría como el espacio para la ubicación de los lugares propios para el desarrollo de la vida de la nueva burguesía: en ese lugar primero se funda el Club Atlético, cuyos miembros fueron prominentes militares, hombres de empresa, la industria y el comercio que en algún momento mantuvieron el poder local o regional: general Joaquín Colombres, dueño de la hacienda Manzanilla, Tomás Furlong, hijo de Cosme Furlong, gobernador del estado en la época del presidente Gómez Farías (1833-1834) o Francisco de Velasco, presidente municipal de la ciudad de Puebla (1907-1910) e hijo del Dionisio J. de Velasco, benefactor y fundador del Colegio del Espíritu Santo.

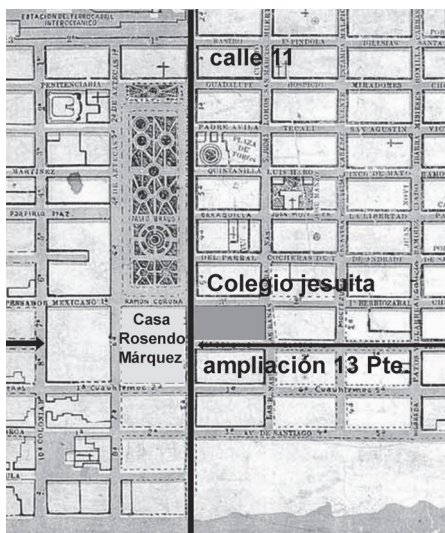
El terreno adquirido para el Colegio formó parte de lo que era el velódromo.²¹⁷ Anterior a ello, se había proyectado la Estación de la Compañía Carbonífera, referida en el capítulo IV de este texto, proyecto promovido por la industria García Teruel, que nunca se construyó.

La operación para la subdivisión de lotes y su consecuente posibilidad de co-

²¹⁷ 1893. “Este año se fundó el Club Atlético de Puebla y se estrenó el velódromo en terrenos contiguos al Paseo Bravo”. De Mendizábal Tamborrel, José. *Efemérides del estado de Puebla y especialmente de su capital*. Transcripción de María del Socorro Juárez Díaz. Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora. CONACYT, BUAP. Puebla, 2001.

mercantilización daba continuidad a la estrategia de promoción inmobiliaria para ese sector de la ciudad, seguía produciéndose una ciudad imaginada en la mente de sus promotores desde sus posiciones de privilegio para la generación de capital.

35. Sector del plano de Javier Soto (*Empresas de Anuncios Prácticos*) en donde se resaltan las operaciones de apertura y cierre de calles para la subdivisión de lotes, entre ellos el del Colegio del Sagrado Corazón y el Nuevo Velódromo de la fundación del Club Atlético. Se indica también el trazo que seguiría la avenida Porfirio Díaz o de la Paz



Fuente: elaboración propia sobre el Plano Topográfico de la ciudad de Puebla, 1915. *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Digitalizada por ACS. Junio de 2004.

El sitio del velódromo originalmente se componía de tres huertas: Santa Clara, la Concepción y Santiago. El cierre de las calles entre las cuadras 13 y 15 Poniente había sido con la intención de promover el Ferrocarril Carbonífero. Ante la dilación de dicho proyecto se instala el velódromo y la fundación del club Atlético, como una infraestructura deportiva y para el ocio. Sin embargo, para 1905, se autoriza nuevamente la apertura de las calles, posibilitando la lotificación para la venta y construcción en sus predios, entre ellos el destinado al Colegio. El acuerdo para la aprobación de la división de solares incluyó la reinstalación del velódromo, que se hizo en el lado poniente de la calle 11 Sur, en los terrenos donde se ubicaba la casa del general Rosendo Márquez, exgobernador del estado de Puebla.

Así, un proyecto con incuestionables y nobles objetivos, como la tarea educativa, se instrumenta en la dimensión espacial de la ciudad que permite la construcción de una infraestructura como el “Colegio”. Este hecho serviría como un elemento más para la transformación del suelo, recualificándolo para la futura expansión de

la ciudad en el sector poniente. Con ello también se vieron satisfechas las exigencias del desarrollo del capital que mira a la ciudad y su recurso territorial como uno de los principales generadores de riqueza, asunto que no se escapa a ninguno de los agentes que tienen posibilidades de intervenir en la construcción citadina.

La suerte de las instalaciones, una vez concluida su construcción (1913), pasaría a ser parte del patrimonio de los colegios públicos. Primero, al ser ocupada por los revolucionarios de Venustiano Carranza en 1914. Después, se reabría bajo el nombre de “Colegio Spina”, en honor a tan distinguido maestro y científico jesuita. Ante la guerra cristera sucedida en la tercera década del siglo xx se hizo muy difícil mantener una nominación de referencia tan claramente religiosa, lo que finalmente conduciría a su confiscación definitiva para concentrar ahí la Escuela Normal del Estado de Puebla, actualmente en funciones.

V.4.3. Aún después de la muerte, la segregación: el Panteón Municipal y el Panteón Francés

Se ha intentado dar cuenta de la situación que guardaban las infraestructuras de la ciudad en el último tercio del siglo xix. Además de las guerras, las autoridades y ciudadanía tuvieron que hacer un esfuerzo particular por mantener condiciones mínimas de higiene y salubridad ante las recurrentes epidemias de viruela, sarampión, tifo, tifoidea, cólera y escarlatina que mermaron sustancialmente a la población.

La continuidad en las acciones para la salud pública fue motivada por el trabajo de la Comisión de Salubridad (Jefatura primero y posteriormente Dirección) que se organiza a nivel municipal para planificar las actuaciones relativas a la sanidad y que tiene un carácter participativo y aun de prevención. La conformarían profesionales y técnicos como médicos y zootecnistas, autoridades civiles y religiosas, alcaldes y obispos, así como destacados e influyentes miembros de la sociedad, comerciantes e industriales. Entre sus actividades elaboraron informes, dictámenes, reglamentos, proyectos y disposiciones que intentaban reducir el impacto de las enfermedades epidémicas o de las situaciones de emergencia en casos de guerra y sitios a la ciudad. También se atribuyeron decisiones sobre la ubicación o el desarrollo de proyectos de los equipamientos y las infraestructuras como el abastecimiento de agua, drenaje, alumbrado público o energía y años más tarde el de pavimentación. Su influencia fue determinante en la conformación socio-espacial de la ciudad, especialmente a partir del último tercio del siglo xix y hasta que estalla la Revolución.

Las guerras que hicieron de Puebla un escenario obligado por la importancia de la plaza respecto a la capital de la República, fue botín para norteamericanos, franceses, liberales, conservadores, federalistas y centralistas. Desafortunadamente

y desde la perspectiva de la higiene en la ciudad, muchos dejaron la vida en ello y desde luego su cuerpo. En las estadísticas demográficas se observa claramente que la recuperación poblacional no sucede hasta finales de siglo.

La muerte rondaba con frecuencia y en cantidad la ciudad decimonónica. Respecto a ella y sus significantes en México, hay un enorme horizonte cultural por abordar. Aquí nos interesa el que la atiende en cuanto a respuesta infraestructural en la ciudad y sus implicaciones en el hecho particular que la refiere a la construcción del espacio propio para “la vida después de la vida” en el contexto de la urbe. Sobre esto, habría que señalar una ruptura socio-espacial importante frente al hecho de la muerte, específicamente al lugar para los muertos y de frente a una tradición sociocultural muy potente.

Durante la Colonia, para los grupos más influyentes, la sepultura se resolvió de modo que atendía más a los referentes religiosos medievales europeos. Para otros, prevalecieron algunos rasgos prehispánicos que mezclados con la evangelización, dieron el resultado de algunas tradiciones que aún hoy sobreviven. Sin embargo, ante la crisis enfrentada por la Puebla del siglo xix, esos referentes fueron cambiando, especialmente bajo la influencia de los avances de la ciencia moderna que permitieron conocer las repercusiones de aquellas maneras particulares de disponer de los restos humanos que proporcionaron elementos para diseñar mejores condiciones para ello, de manera que no afectaran la salud y el desarrollo de la vida en las comunidades.

El hecho urbano, considerando la perspectiva de las periferias, continúa sus transformaciones como espacio donde se insertan los programas de la ciudad moderna. Los cementerios no fueron la excepción. Considérense al menos tres momentos y sus actuaciones en la ciudad de Puebla fundamentales para entender lo que sucederá en el borde poniente con la instalación del Cementerio Municipal: el primero, se refiere a los lugares en que usualmente se acomodaron los difuntos durante más de trescientos años. El segundo, el significativo primer “Campo Santo” en Xonaca, como espacio mortuorio segregado, al que acompañará, por causas de epidemiológicas, el de San Francisco Xavier y su exconvento convertido en “lanzadera” sanitaria como Hospital Provisional durante en los primeros años del siglo xix, del que hablaremos más adelante. El tercero, la Ley de Cementerios de 1827, sus modificaciones y adecuaciones con el seguimiento de la Comisión de Salubridad, que tiene sus resistencias socioculturales hasta la apertura del Cementerio Municipal en 1880 sobre la calle 11 Sur.

Tabla 12. *Estimación de mortandad en la ciudad de Puebla, con base en la población calculada según diversas fuentes documentales disponibles e indicando los reportes de enfermos por epidemia, número de muertos y los espacios demandados para sepultura (1746-1910)*²¹⁸

Año	Población estimada	Reporte enfermos por epidemia (1)	Año reporte enfermos	Reporte muertos por epidemia (1)	Año reporte muertos	% Pobl. total Afectada	% No. fallecidos (2)	No. de espacios para sepulturas. (2)
1746	50,366 (a)	50,000	1779	18,000	1779	99%	36%	18,000
1793	57,168 (b)	50,000	1797	10,000	1797	87.46%	17.49%	10,000
1803	67,800 (c)							
	56,278 (d)	48,726	1813 (3)	7,125	1813 (3)	86.58%	12.66%	7,125
	56,278 (d)	193	1814	15	1814	0.34%	0.02%	15
1825	44,756 (e)			10,006	1823-1827 (4)	sin dato	22.35%	10,006
1830	43,000			3,307 (5)	1833	sin dato	7.60%	3,307
1900	93,521							4,480
1905	94,821							4,082
1910	96,121							4,752

²¹⁸ Fuentes y notas:

1. Informe presentado por el doctor Mariano Joaquín Anzures y Ceballos al Ayuntamiento de Puebla el 5 de diciembre de 1823 para demostrar el beneficio de la vacuna. En: De la Fuente, Jesús M. *Efemérides Sanitarias, op. cit.*

2. Estimación elaborada con base en los datos de la misma tabla. Elaborado por FVDL:

a. Padrones parroquiales, según informe dado al Muy Ilustre Ayuntamiento en el año de 1746 En: MRP Fray Juan Villa Sánchez religioso del Convento de Santo Domingo. *Puebla Sagrada y Profana*. Impreso de José María Campos. 1835. Reedición: Centro de Estudios Históricos de Puebla. 1967, p. 65.

b. Censo de 1793. Historia, 73 cit., por Alejandra Moreno Toscano. "Economía regional y urbanización. Tres ejemplos de relación entre ciudades y regiones de Nueva España a fines del siglo XVIII". En: Edward E. Calnek et al. *Ensayos sobre desarrollo urbano en México*. Sep-setentas México 1974. p. 100.

c. Estimación de Humboldt. Utilizada como primera aproximación demográfica para este estudio. En *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*. Editado en Casa de Rosa. París. 1882. t. II. p. 13.

d. Estimación propuesta promediando la población registrada por la Estimación de Humboldt y el Censo de 1825. Elaborado por FVDL.

3. Datos reportados como Estado Instructivo del 31 de octubre de 1813. En: De la Fuente, Jesús M. *Efemérides Sanitarias, op. cit.*

d. Estimación propuesta promediando la población registrada por la Estimación de Humboldt y el Censo de 1825. Elaborado por FVDL.

e. "Censo de población. Noticia de la población con que cuentan los partidos del Estado según el censo formado en 1825". En: Ponce, Ramón. *Memoria presentada al Congreso Primero Constitucional de Puebla de los Ángeles por el secretario del despacho de gobierno sobre el estado de la administración pública*. Imprenta a cargo del ciudadano Martín Rivera. México. 1826. Apéndice. Cuadro 2.

4. AAP, Expedientes de Sanidad. T 82. Lej. 920. 1828. f.13 En: Contreras Cruz, Carlos. *La ciudad de Puebla, estancamiento y modernidad de un perfil urbano en el siglo XIX*. Centro de Investigaciones Históricas y Sociales. BUAP. 1986.

5 Expedientes de Sanidad T.81, Lej. 943. 1833 f. 174 En: Contreras Cruz, Carlos. *La ciudad de Puebla..., op. cit.*

La perspectiva que nos interesa construir sobre las disposiciones sanitarias será aquella que provocó la edificación de espacios específicos para los panteones y sus consecuencias en la transformación socio-espacial en la ciudad, especialmente en relación al borde poniente.

V.4.3.1. *Los cementerios de tradición medieval*

Reconozcamos en la ciudad colonial su complejidad funcional. Las personas encontraban los espacios y satisfactores para desarrollar su existir biológico, social, económico, político y, si se quiere, hasta espiritual. Nacían, crecían y se educaban, desarrollaban su trabajo, generaban familias y morían prácticamente en una extensión que abarcaba justamente el proporcionado por la ciudad central. Su casa era taller y/o el campo de cultivo con dormitorio. Muy cerca estaba la escuela, el templo, el comercio o el despacho para atender asuntos profesionales, técnicos, artesanales o espirituales; viajar era sólo para los privilegiados, además de ser largo y difícil. La conformación de la cultura local era lo fundamental y daba a los habitantes identidad y sentido de pertenencia; lo global llegó a través del intenso comercio y posteriormente se aceleró con las facilidades de la movilidad y los medios de comunicación introducidos por la modernidad y la industrialización. Incluso entonces, no dejaba de ser “el terruño” el lugar deseado para depositar los restos de los difuntos. Con ello se completaba el círculo de la vida en el que la ciudad colonial americana como Puebla mantenía del esquema funcional de la ciudad medieval europea.

Así, durante casi trescientos años, se resolvió el espacio mortuario en las edificaciones religiosas de los conventos, monasterios, parroquias, atrios, también en el campo libre y aun en las casas. Ante la situación planteada y el inevitable paso del tiempo, como infraestructura, el recurso estaba agotado. Las funciones que ese complejo ser de la ciudad central y el existir de los sujetos que la habitaron irían transformándose, desagregándole funciones a ella y procurando condiciones de sobre vivencia o mejor habitabilidad a éstos en la medida de lo posible.

Se da cuenta con la comunicación de la Jefatura política transcribiendo la de la Secretaría de Justicia en la que se expone que los jueces del Registro Civil manifiestan al Gobierno la imposibilidad que hay de enterrar más cadáveres en los panteones de la ciudad.²¹⁹

²¹⁹ Imposibilidad de enterrar en los panteones. Noviembre 8 de 1879. De la Fuente, Jesús M. *Efemérides...*, p. 129.

El resultado de la ecuación no es lineal sino complejo por tener consecuencias en la transformación urbana. Primero, desagregando funciones a la ciudad central y cualificando suelo periférico cuya relación con la ciudad central había sido hasta entonces sólo con la producción primaria. Segundo, ir añadiendo condiciones para la futura expansión de la ciudad, a través de la construcción de infraestructuras de carácter “moderno”, que suscitaron el interés particular de la promoción inmobiliaria, considerando que hasta entonces no hay normativa amplia que controle las actuaciones urbano-espaciales en la ciudad y el territorio. Tercero, el paulatino abandono de la centralidad como lugar de servicios y eventualmente de habitación para ocupar la periferia, transformando pausada pero radicalmente su valor de uso y el valor de cambio.

El inventario de espacios coloniales mortuorios era amplio en la ciudad de la Puebla, se contaban con una multitud de conjuntos religiosos en los que se concentraban lugares específicamente destinados para ello, los principales eran: Catedral, Santo Domingo, San Pablo, San Francisco, San Agustín, la Compañía, Ntra. Señora del Carmen, de la Merced, San Antonio, Santa Catarina, la Concepción, San Jerónimo, Santa Teresa, Santa Inés, Santa Mónica, las Capuchinas, la Santísima Trinidad, Santa Rosa, Ntra. Señora del Socorro y Santa Clara.

Dos modos básicos de disponer de los restos eran usuales: dentro de los templos y, posteriormente, en los atrios, bajo tierra, con lápidas o también en espacios abovedados específicamente destinados para ello. El otro era en gavetas, sobre las paredes monacales o en espacios específicos, como el diseñado posteriormente en el Cementerio del Carmen, construido *ex professo* y ahora desaparecido.

Dentro del primer tipo de enterramientos cabe destacar el de la Catedral o de los “Obispos” que tuvo lugar entre 1649 y 1819, bajo el altar mayor por disposición del obispo Palafox. Manuel Tolsá construiría el conocido Ciprés de la Catedral en 1819. Segregado de éste, en el atrio frente a la capilla denominada de “los Aguadores” (1766), se encontraba otro, el de los “Naturales”, consistente en un espacio común sobre el nivel del suelo cubierto por una bóveda en donde se depositaban los restos de la población más desprotegida. Este espacio tenía ventilación al exterior a través de rejillas, lo que facilitó el desarrollo de enfermedades y fiebres.

Existieron otros espacios destinados para los que más sufrieron con las epidemias y fallecieron en mayor cantidad, como el del templo de Belén y de “los Mixtecos”, en el conjunto conventual de Santo Domingo. Esta práctica se prohibió a partir de 1827 con la Ley de Cementerios, aunque la tradición cultural popular, las condiciones de pobreza y la corrupción en la gestión hicieron difícil su cumplimiento.

El Ayuntamiento en vista del oficio de la Prefectura y de las informaciones conducentes, acordó, se prohiba absolutamente el que se sepulten más cadá-

veres en las capillas de los Mixtecos en el convento de Santo Domingo y en la del Hospitalito, en las que son notorios los abusos de que hace mérito la Dirección de Sanidad, y que no se permita enterrar en ninguna otra iglesia a los que fallezcan de tifo, haciendo que estos se conduzcan a los cementerios retirados de la población, exigiendo a los que concurran por licencias para el entierro, el certificado correspondiente del facultativo que hubiere asistido para evitar los fraudes.²²⁰

V.4.3.2. *Los camposantos modernos*

El primer “camposanto” específico de la ciudad colonial fue el ubicado en el noroeste de la ciudad en el barrio de Xanenetla o del Hospital de San Pedro en 1791. Destinado a los pobres que fallecían precisamente en aquél hospital y se ubicó precisamente en el sector de la ciudad de los barrios indígenas más consolidados.

Para los pobres que morían en el hospital de San Pedro, se estableció un cementerio en el terreno que hoy forma la esquina noreste de la ladrillera en el extremo norte del lado oriente de la calle, a iniciativa del doctor Ignacio Doménech, comisario del hospital.²²¹

Se dispuso su cierre desde 1866 por su saturación. Igualmente, hubo otras instrucciones que intentaban normar la disposición de cadáveres, que durante la época se llegaron a abandonar en zanjas muy precarias hechas en esos espacios o simplemente abandonados en la periferia de la ciudad.

La Junta de Salubridad aprobó las siguientes medidas: Se prohíbe hacer inhumaciones en el Campo Santo de Xanenetla y en el pavimento del panteón de San Antonio. — En el pavimento de los panteones del Carmen y San Francisco se trazarán a presencia de una comisión de la Alcaldía Municipal y el Consejo de Salubridad, el número de sepulcros que puedan abrirse en el terreno que se considere útil, teniendo cuidado de que no se expidan mayor número de boletas que el de sepulcros que se hayan declarado servibles en cada uno de estos locales—. Los sepulcros se abrirán en líneas rectas, cuidado de que haya entre ellos media vara de distancia y que se deje un espacio igual entre una y otra hilera.²²²

²²⁰ Se prohíben las inhumaciones en capillas y templos. Febrero 13 de 1838. De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias...*, p. 88.

²²¹ Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla...*, p. 375.

²²² Disposiciones sobre sepulcros. Febrero 22 de 1866. De la Fuente, Jesús M., *op. cit.*, p. 123.

Lo que sucede después con ese Campo Santo de Xanenetla a su clausura definitiva en 1880, es su incorporación a la ciudad como espacio industrial —la “Ladrillera Xanenetla” (“Ladrillera de la Concepción”)— de Leonardo Cosío, que lo adhiere a su propiedad en 1892. Con ese uso, en un espacio sin edificaciones y relativamente cercano a la ciudad, se añadía una superficie valiosa para la industria y, posteriormente, para la extensión de la ciudad, incluso a pesar de la “profundidad” de las creencias sobre los restos de las almas que ahí quedaron.

El segundo Campo Santo fue el de San Francisco Xavier,²²³ ubicado precisamente frente al Paseo Bravo sobre el lado poniente, constituido como tal en 1812 y ante la urgencia de disponer de espacio para depositar la importante cantidad de muertos a causa de las epidemias registradas entre ese año y 1813. Recordemos que como espacio abierto hasta entonces era el lugar de condena y fusilamiento.

En las *Efemérides Sanitarias* del doctor De la Fuente, se informa de la epidemia sucedida entre el 7 de diciembre de 1812 y el 7 de agosto del siguiente año, en donde el edificio del convento de San Francisco Xavier funcionó como hospital provisional o “lazareto” con una capacidad de hasta 600 camas y que estuvo a cargo del Cabildo Eclesiástico. Como infraestructura hospitalaria se clausura el 9 de agosto de 1813, aunque sigue operando como hospital para virulentos hasta el año siguiente.

Movimientos de enfermos en la ciudad, incluyendo los del Hospital Provisional de San Francisco Xavier:

Enfermaron	48 726
Murieron	7 125
Sanaron	41 601. ²²⁴

Es precisamente en esas manzanas donde al final del siglo XIX se edificarían los Baños y el juego de pelota vasca “Beti-Jai”, comentado páginas atrás, que evidencia la carencia de un plan para la ciudad y que controlara los movimientos de la promoción inmobiliaria.²²⁵

V.4.3.3. *Los panteones municipales*

La primera normativa para la modernización de la infraestructura de los cementerios es de 1827, donde se disponía la apertura en todo el estado de Puebla de este

²²³ En los planos de Careaga de 1856 y 1863 se identifica como cementerio “Iturbide”.

²²⁴ Estado Instructivo. Octubre 31 de 1813. De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias...*, p. 51.

²²⁵ Llama la atención el hecho de la ubicación del cementerio prácticamente sobre el ojo de aguas sulfurosas que regaban varias huertas de la zona y a las que después se aprovechó como baños públicos.

tipo de instalaciones bajo la responsabilidad municipal. A pesar de eso, se sigue improvisando durante muchos años de espacios disponibles, especialmente en los atrios de las iglesias, en el sector poniente de la ciudad, como: San Sebastián, San Matías, San Miguel y Santa Ana. Otros como los de San Juan del Río en el nororiente, que es muy pequeño y se satura rápidamente ante la mortandad de los indígenas y pobres que viven en los barrios de esa periferia. Por parte del P. Guardián de San Antonio hay una iniciativa más que no prospera en el borde norte.²²⁶ Por último, destaca de esa época la aprobación para la construcción específica del Cementerio del Convento del Carmen, ubicado en el sur y que alivia temporalmente la situación.

El Ayuntamiento aprueba el dictamen concediendo permiso a los R. P. Carmelitas de esta capital, para la construcción de un cementerio a condición de que el camino situado al poniente del Convento del Carmen y que van a clausurar para la misma obra se ha de destinar precisamente al referido objeto y por cuenta del pretendiente se ha de recabar del Superior Gobierno el permiso para esta cesión.²²⁷

El primer dato sobre el intento de planificación espacial para resolver la ubicación del Panteón Municipal viene de un dictamen de la Junta Superior de Sanidad.

El mejor sitio para formar el cementerio es el llano o ejido que hay entre las garitas de Tlaxcala y México, por estar situado al noroeste de la ciudad, (en Puebla el aire dominante es del sur) tener una elevación regular, no estar rodeado de pantanos, no estar distante de la población y hallarse apartado del camino. — La extensión que debe tener ha de ser el triple del número de muertos que haya cada año, por necesitarse tres años para la descomposición pútrida de un cadáver. — La profundidad de los sepulcros será de cuatro a cinco pies. — La distancia entre los sepulcros será de cuatro pies por los costados y dos por las extremidades. — Deben prohibirse los féretros de plomo y todos lo que puedan impedir la comunicación con el aire indispensable para la fermentación pútrida y destrucción del cadáver. — La cerca no debe ser de más de ocho ó diez pies de altura para no impedir el libre curso del aire y por lo mismo no deben cultivarse en las inmediaciones del cementerio árboles elevados y solamente arbustos de la misma altura de la cerca o yerbas.—²²⁸

²²⁶ Enero 15 de 1833. No se permite al P. Guardián de San Antonio construir el cementerio. De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias...*, p. 84.

²²⁷ Permiso para construir el Cementerio del Carmen. Febrero 5 de 1844. De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias...*, p. 94.

²²⁸ Dictamen para señalar lugar adecuado para cementerio. Mayo 23 de 1826. De la Fuente,

Hay una consideración incompleta en el dictamen que probablemente se sumó al rechazo del mismo además de la argumentación por la calidad del suelo y su distancia a la ciudad de la propuesta, a saber: los vientos dominantes en Puebla vienen tanto del norte como del sur, dependiendo de la época del año. Aunque, para nuestro estudio del borde poniente, lo relevante de este primer intento es el hecho de que ya se apunta nuevamente en este lugar la construcción de una más de las infraestructuras de la ciudad moderna, lo mismo que se confirmaría con las opciones de 1831.²²⁹

El segundo documento relevante es el “Dictamen sobre Panteones”, elaborado al finalizar la intervención norteamericana, en la que se detalla el estado que guardaban, corroborando el hecho de que se continuaba con prácticas prohibidas por la ley y reglamentos acordados por la Comisión de Sanidad. En la parte final del documento vuelve a recomendarse la ubicación de los cementerios en el sector poniente de la ciudad: “[...] el rumbo de Santiago, el cerro de San Juan y el barrio de Santa Ana, son los mejores sitios para la formación de cementerios.”²³⁰

Hasta aquí podemos deducir que la saturación de los espacios disponibles para panteones y los dictámenes que se hicieron finalmente, concluyeron con la ubicación del Cementerio Municipal en el sur, sobre la calle 11.

La ubicación del panteón municipal sobre la calle 11 en su parte sur resolvería la grave problemática sanitaria de los panteones que se vivió en la Puebla del siglo XIX, especialmente la de las mayorías pobres. También, iría facilitando las posibilidades de transformación del suelo periférico: en los primeros meses de 1908 se comenzó la obra de construcción del Hospital General del Estado, situado en terrenos del Rancho Noriatenco, cerca del nuevo Cementerio Municipal. En 1909 se inaugura Hospital del Sagrado Corazón de Jesús contiguo al templo de Santiago, en el surponiente, a cargo del arzobispado como una infraestructura más en el sector. Se trasladó la Beneficencia Española a su nuevo edificio al noroeste, delante del templo de San Miguel; actualmente ahí sigue conformando un conjunto hospitalario privado significativo.²³¹

Jesús M. *Efemérides sanitarias...*, p. 76.

²²⁹ “La Comisión no acepta el llano señalado para el cementerio. La Comisión [...] encontró como mejores las huertas de fondos municipales por la garita del Pulque o de las Cuartillas, y las que están entre esta garita y la Capilla que llaman de San Antonio de Caleros en el barrio de Santa Ana.” Junio 17 de 1831. De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias...*, p. 83.

²³⁰ Dictamen sobre panteones. Diciembre 18 de 1848. De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias...*, pp. 103-104.

²³¹ En: De Mendizábal Tamborrel, José. *Efemérides de Puebla...*, pp. 95-96.

36. Dibujo del diseño para las puertas del Panteón Municipal, 1893.



Fuente: A. A. P. Tomo 371, Legajo 18, fojas 79U. Año 1893. Firma Manuel A. Carlos Bello. 1893. Sin fecha. *Memoria Urbana de Puebla. Inventario de la serie de expedientes del Archivo general del Ayuntamiento, 1591-1910*. H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla. BUAP. CONACYT. Instituto Mora. Noviembre de 2001.

Si en un principio el panteón municipal se ubica relativamente lejano a la ciudad histórica, aunque con un buen camino de acceso transitado durante años para entrar de la importantísima región de Oaxaca, con la llegada del transporte motorizado, que pronto haría su aparición, sería un campo fértil para la transformación de aquellos espacios que durante siglos tuvieron una función para la producción de granos, hortalizas y ganado en superficies de lo que fueron lagunas, ranchos, haciendas y huertos, la mayoría privados.

Insistiremos en que el fenómeno de segregación socio-espacial no escapa al ámbito de los cementerios. Recordemos, por ejemplo, la capilla de Obispos, junto a la de los “Naturales” o “Aguadores” o el primer Campo Santo de Xanenetla. Si bien los principios que inspiraron a la Ley de Panteones y Cementerios pretendían que estos espacios fueran para toda la comunidad municipal, la distinción de clases perdura. Así, los grupos más influyentes reclaman su espacio ante el problema de la sepultura de amigos y familiares.

Para ello, el Ayuntamiento a partir de 1897 cede varias veces espacio, hasta llegar a una hectárea, del Cementerio Municipal para la conformación del Panteón Francés (inaugurado oficialmente en 1901 por Porfirio Díaz), lugar de destino de los restos de los personajes distinguidos, como el obispo Amézquita y Gutiérrez (1890).²³²

²³² Álvarez, Florencio M. “Chantre de la Basílica Catedral Angelopolitana”, *Reseña Histórica*

Ya en 1891, se había autorizado la apertura del Cementerio Católico de la Piedad como panteón privado, también en el sector poniente, sobre los terrenos del Rancho de San Juan de la Noria al pie del cerro del mismo nombre y frente a la garita de Cholula.²³³ Una alternativa más modesta al Panteón Francés, pero que también va potenciando las actuaciones futuras de urbanización en el sector poniente y que, además, formalmente, rompe con la traza tradicional de la retícula colonial.

El sector poniente y sur de la ciudad, particularmente sobre las inmediaciones de la calle 11 y en ese corto tiempo, empezaba a pujar como una superficie competente frente a la centralidad de la ciudad histórica, aunque con características funcionales complementantes y en escala diferenciada, entre ellas: extensión territorial relativamente amplia, programa urbano que atiende necesidades de servicios de transporte, industria, salud, educativa, recreo y, como veremos más adelante, de habitación segregada. Las funciones y sus objetivaciones espaciales del poder político, económico y religioso, prevalecen en el centro histórico colonial.

Finalmente, pongamos en perspectiva y contraste las varias disposiciones que hace el Ayuntamiento en su intento por mejorar las condiciones de salubridad en la ciudad, que, como veremos, convierten al poniente de la ciudad en el sector más atractivo para la edificación de las innovaciones y especializaciones funcionales, invitando también a jugosas actuaciones de la promoción inmobiliaria. Algunas de ellas se contraponen por su incompatibilidad funcional, deterioro de paisaje, distorsión demográfica y dificultades para la accesibilidad, lo que evidencia la falta de un diagnóstico preciso, estrategias racionalizadas y por tanto de un plan a seguir. Veamos las más relevantes:

Reglamento de Tocinerías y Zahúrdas. Agosto 10 de 1870. El Ayuntamiento aprobó el Reglamento de Tocinerías y Zahúrdas prohibiendo su establecimiento así como las casas que elaboran efectos de tocinería y velería en el centro de la ciudad y considera como suburbios para que en ellos se establezcan, las manzanas existentes fuera del siguiente perímetro [...].²³⁴

Remate de basuras. Enero 16 de 1875. Se aprueba el dictamen para el remate de pasturas y basuras [...] Para el remate de las basuras se divide la ciudad en tres fracciones, al norte, al poniente y al sur.- Se tirarán las del oriente [...] en el radio del Puente de Nochebuena o rancho de la Rosa [...] Se tirarán al poniente entre la garita de México y la del Pulque, y que no están labrados

Episcopologio Angelopolitano. Puebla, 1925, p. 211. En: Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla*, p. 281.

²³³ Se autoriza el Panteón Particular. Mayo 20 de 1891. De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias...*, p. 142.

²³⁴ De la Fuente, Jesús M. *Efemérides sanitarias...*, p. 124.

[...] Se tirarán al sur [...] en los lugares de este lado del río de Huexotitla o rancho de la Magdalena [...].²³⁵

Lugares destinados para establecimientos en que haya aglomeración de individuos. Julio 30 de 1877. El Ayuntamiento acordó lo siguiente: Los hospitales, casas de maternidad, y todos los establecimientos en que haya aglomeración de individuos como prisiones, colegios, hospitales que se establezcan en lo sucesivo, deberán situarse por lo menos a mil metros del perímetro de la Plaza y al poniente o suroeste de la ciudad.²³⁶

Se pide no se hagan inhumaciones en gavetas. Marzo 1 de 1878 [...] los cementerios que pueden servir interinamente de panteones, además de los existentes son: Santiago, San Sebastián, San Matías, San Miguelito, Santa Ana y San Juan del Río, y por consiguiente, sólo en estos se deben permitir inhumaciones.²³⁷

Para 1879, como revisamos en párrafos anteriores, la situación de los cementerios era de saturación absoluta (citada en la comunicación del 8 de noviembre de 1879) con lo que finalmente se dispone la apertura del Cementerio Municipal:

Abril 30 de 1880.- En cabildo de hoy se aprobaron las siguientes proposiciones: el día 5 de mayo próximo se clausurarán los panteones que actualmente están abiertos al servicio público. —En ese mismo día se hará la apertura del panteón municipal.— Se autoriza a la Comisión del ramo para que provisionalmente expida tarifa y reglamento, y dicte cuantas medidas sean necesarias a este intento.²³⁸

Además de la esperada inauguración de este espacio, se dispuso tapiar las entradas a los cementerios y panteones, dado que había sido materialmente imposible detener la actividad sepulcral en esos sitios, a pesar de leyes, disposiciones y acuerdos. Una disposición más en esta desagregación socio-espacial de la ciudad: se insiste, bajo amenaza de clausura, la salida de los establecimientos insalubres, molestos y peligrosos que habían sobrevivido en la ciudad central, asignándoles como destino “los suburbios”.

Aviso a los Establecimientos insalubres, molestos y peligrosos. Septiembre 8 de 1885. —Aviso—. Por acuerdo del C. Jefe Político se hace saber a los dueños de fábricas de jabón, de velas, de almidón, de fósforos y de cerillas

²³⁵ *Ibid.*, p. 127.

²³⁶ *Ibid.*, p. 127.

²³⁷ *Ibid.*, p. 128.

²³⁸ *Ibid.*, p. 129.

fosfóricas, de pólvora, de gas, de aguardiente y a los propietarios de tintorerías y cohererías, que con esta fecha se ordena a la policía proceda a la clausura de los establecimientos mencionados que no hayan trasladado a los suburbios de la ciudad, como varias veces se les ha prevenido, sus citados establecimientos como insalubres, molestos y peligrosos; asimismo se ordena al Comandante de policía que dé cuenta de los depósitos de materias inflamables y explosivas que no hayan obsequiado la misma prevención, a fin de imponerles la pena correspondiente.²³⁹

Aunado a esto, recordemos que ya desde 1869, el ferrocarril a la Ciudad de México estaba operando en ese sector de la ciudad y que otras líneas estaban por iniciar sus rutas con la eminente construcción de estaciones: Interoceánico (1886), Mexicano del Sur (1879) y el Industrial (1890).

En poco más de diez años se dispuso de una importante superficie periférica y con ello se impulsó a la extensión de la ciudad que se vuelca principalmente sobre el sector poniente, sin control para la promoción inmobiliaria, usos de suelo, mínimos en normatividad edificatoria y con el agravante de que se carecía de las infraestructuras básicas suficientes para satisfacer las necesidades de agua, drenaje o energía para el crecimiento que se sucedería.

V.4.3.4. *La cárcel municipal*

Uno de los programas urbano arquitectónicos que tienen continuidad en el desarrollo histórico de la ciudad es, sin duda, la cárcel, llamada también Penitenciaría, Reclusorio y posteriormente Centro de Readaptación Social (CERESO), como la última innovación en el lenguaje judicial con la intención de reincorporar a las personas que ingresan en ella a la sociedad después del tiempo señalado por la sentencia.

Sucede un fenómeno particularmente importante con el espacio específico que dota de un servicio tan peculiar a la ciudad como la Penitenciaría de Puebla que, para nuestro estudio, abundaría sobre el fenómeno de dotación de equipamiento e infraestructuras en el sector poniente que, aunque no estuvo precisamente sobre la calle 11, si en su entorno inmediato y es un claro ejemplo de renovación de un objeto arquitectónico y transformación del espacio urbano.

Si bien, en el pasado colonial, la cárcel estaba integrada a la complejidad funcional y como parte de las infraestructuras urbanas de la ciudad central, con el desarrollo de la modernidad se iría separando de ella, colocándose en lugares que formaron parte de otras infraestructuras ya en desuso o deterioradas y, desde lue-

²³⁹ *Ibid.*, p. 134.

go, de acceso controlado, de modo que fue reciclándolas para posteriormente segregarse del resto de la ciudad. Esto no es casual, sino que tiene su explicación a partir precisamente del proceso de modernización de la ciudad.

Por su parte, el sistema penitenciario en la Puebla colonial, frente al análisis del fenómeno de modernización en la ciudad, es importante no sólo como infraestructura histórica, sino también porque presenta elementos característicos del funcionamiento de la ciudad aparentemente heredados de la ciudad medieval europea.

Encontramos que, al igual que en los barrios judíos o moros que conformaban las aljamas o juderías de la ciudad medieval española, en la ciudad americana por Real Cédula de 1549,²⁴⁰ los barrios indígenas no sólo contaban con templos propios sino también con su administración civil, regidores, alguaciles, escribanos y ministros de justicia que apegados a sus tradiciones y estilos de vida determinaban los criterios de gestión, entre ellos, el impartir justicia; siempre bajo la tutoría y al servicio de las órdenes religiosas y más tarde por el párroco de la iglesia. Todavía podemos seguir encontrando el sistema de fiscales en los templos de las comunidades como Cholula, específicamente en San Francisco Acatepec y Santa María Tonanzintla.

En los primeros años de la fundación de la ciudad, la cárcel para blancos y negros se ubicaba atrás de las Casas Reales, en la mitad poniente del Portal de lo que ahora es el edificio del Ayuntamiento. Por otra parte, la de indios, en el barrio de San Pablo de los Naturales, justamente en el borde poniente sobre la calle 10 Poniente del lado sur.²⁴¹ “La casa donde vive el gobernador, en el barrio de San Pablito [...] Calle que baja de la iglesia de San Pablo y cárcel de los naturales.”²⁴²

El desarrollo histórico de esta infraestructura es variada, desde sus características programáticas espaciales coloniales: capilla de ajusticiados, sala de tormentos y de visitas, hasta su transformación moderna, justamente al final del siglo XIX, con celdas individuales, talleres artesanales de herrería, carpintería, zapatería, lugar para comercializar estos productos, salón de conferencias religiosas, locutorios, departamento de baños y lavado de ropa, proveeduría, refectorio, depósito de cadáveres y biblioteca. El edificio contaba también con cuadradas, dedicadas al Batallón Zaragoza, que además de vigilar la prisión se encargaba de la persecución de bandidos y forajidos en las zonas rurales.

El papel destacado que jugó la cárcel de Puebla frente a todo el sistema penitenciario del México decimonónico es importante por el carácter científico que inspiró su gestión y por tanto el de su construcción, dado el interés positivista de

²⁴⁰ Leicht, Hugo..., p. 419 a.

²⁴¹ Leicht, Hugo..., p. 419 b.

²⁴² Libro de los Censos, libro 10 foja 202 y libro 44 foja 200. En Leicht, Hugo, *op. cit.*, p. 419 b.

los estudios antropológicos que en esa época se desarrollaron precisamente en su espacio, con sus presidiarios y bajo la óptica de la escuela italiana lombrosiana.²⁴³

La Penitenciaría de Puebla se convirtió en un espacio de ensayo científico de la antropología criminal. Esta ciencia fue impulsada por los cambios socioeconómicos y el pensamiento positivista, manejada y relacionada con el ejercicio del poder que el Estado imponía sobre los individuos transgresores de sus normas. Pretendía transformar sus conductas y modos de vida, especialmente en aquellas personas y grupos más alejados del orden pretendido y que llegaban a ser apresadas.

[...] la perfección de los medios empleados para la corrección del delincuente está en razón directa del conocimiento psicológico que de él se tenga. Por eso, un establecimiento penal en el cual se aplique a los detenidos un severo régimen penitenciario, pero en el que se carezca de los medios necesarios para el estudio psicofisiológico de los criminales, tendrá que ser siempre incompleto. El hospital es el gabinete del clínico, el manicomio lo es del alienista, el de los que estudian el derecho penal y la medicina legal, deberá ser la prisión; allí donde están confinados, amontonados, todos los elementos de la fermentación y de la descomposición social. Ningún lugar más a propósito que éste para la observación.²⁴⁴

Al establecer el perfil científico positivista en el presidio se desarrolló una cuidadosa y detallada estadística criminal del perfil de cada uno de los ingresados nunca antes llevada, con lo que se ha podido confirmar que la mayoría de su población eran indígenas de la región, con usos y costumbres arraigados en la tradición y que a causa de la pobreza y exclusión fueron orillados a delinquir.

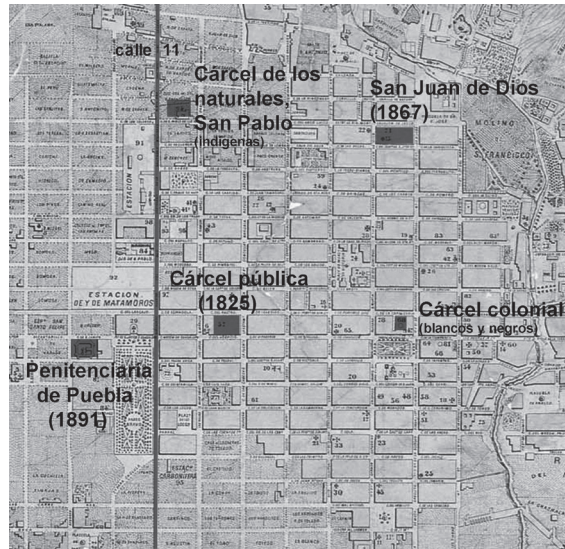
La observación, el registro, la medición y la comparación de las características físicas y psíquicas de los penitenciarios prometía tanto a científicos como a políticos explicarse la causalidad del crimen sin considerar situaciones externas al comportamiento criminal.²⁴⁵

²⁴³ Lombroso, Cesar. Principal representante de la escuela criminológica positivista, autor de "El hombre delincuente", documento central de la antropología criminal positivista y decimonónica.

²⁴⁴ Cruz Barrera, Nydia E. "Indígenas y criminalidad en el porfiriato. El caso de Puebla". En: Martínez Baca, Francisco y Vergara, Manuel. *Estudios de antropología criminal*. En: *Ciencias* 60-61, octubre 2000-marzo 2001. www.ejournal.unam.mx/ciencias/no60-61

²⁴⁵ *Ibid.*

36. Evolución de la ubicación de los espacios destinados para los reos en la ciudad de Puebla, de la Colonia hasta la inauguración de la Penitenciaría de Puebla



Fuente: elaboración propia sobre el Plano Topográfico de la ciudad de Puebla (1883). *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Digitalizada por ACS. Junio de 2004.

De esta forma, el proyecto arquitectónico y, como veremos, su relación con la transformación de la ciudad, respondió a las nuevas inquietudes para la reforma de los centros penitenciarios, procurando mejorar y corregir la conducta de los delincuentes a través del trabajo, la instrucción y la moralización, aunque siempre con la convicción de:

la imposibilidad de reeducar asentada en la convicción del daño orgánico y moral del delincuente, que implicaría la eliminación o al menos la segregación definitiva del delincuente del resto de la sociedad humana.

Para los antropólogos europeos es una regla general que el robo predomina en los climas fríos, y los delitos contra las personas, en los calientes. Entre nosotros se puede sentar como principio que los indios todos son ladrones cualquiera que sea el clima del lugar en que habiten.²⁴⁶

²⁴⁶ Prólogo escrito por el abogado Rafael D. Saldaña al libro de Martínez Baca, Francisco y Vergara, Manuel. *Estudios de antropología criminal*. En: Cruz Barrera, Nydia E. *Indígenas y criminalidad en el profiriato. El caso de Puebla*. *Ciencias* 60-61, Octubre 2000-marzo 2001. www.ejournal.unam.mx/ciencias/no60-61

Aunque recordemos que muchas de las obras de infraestructura para la modernización de la ciudad se ejecutaron con la mano de obra suministrada por los presidiarios, la mayoría, como hemos dicho, eran indígenas.²⁴⁷ El impacto de todo esto se suma a otros elementos característicos del desarrollo de la ciudad, específicamente el relacionado al valor económico de la misma, que tiene que ver con el desenvolvimiento del capital, que iría cambiando el sentido del valor socio-espacial del territorio y el suelo urbano.

Cuando se inicia el programa modernizador en la ciudad de Puebla, el edificio de la cárcel que se ubicaba en la manzana del Portal, juega un papel destacado para su transformación. En 1862 este edificio formaba parte del corazón de la ciudad. Fue adquirido por el influyente empresario Ignacio Guerrero y Manzo (1811-1889) con el objeto de construir una infraestructura para el ocio, el Teatro Guerrero. Este personaje tuvo oportunidad de vincularse con la nueva clase dirigente a través de la Junta de Industria (1852) presidida por el entonces gobernador del estado Juan Múgica (1848-1853), también vinculado con actividades importantes del comercio y la industria en Puebla. Ignacio Guerrero interviene en la ciudad con otras empresas construyendo, entre otros, el Hotel de Puebla (Hotel Arronte) y fundó la Empresa de Cañerías (1855) o Compañía de Aguas Potables (1907) a través de las cuales se instaló drenaje y alcantarillado en la ciudad.²⁴⁸

La mayor parte de los ocupantes de la cárcel habían sido trasladados ya al antiguo Colegio de San Ignacio en 1825, aunque sólo temporalmente, pues continuaba funcionando también como lanzadera sanitaria ante las epidemias. En 1867 se trasladaron todos los reos a lo que fue el Hospital de San Juan de Dios, desocupando el edificio e iniciándose la construcción del Teatro Guerrero que fue inaugurado en 1868. Con ello se dotaba a la ciudad central de un espacio para el ocio demandado por la burguesía a cambio del desplazamiento de una infraestructura para los delinquentes, muy antigua y que esperó varios años para ser modernizada.

El edificio que habría de ser destino de la penitenciaría de Puebla tiene una historia singular e importante dado que se revelan algunos rasgos característicos de las funciones de la periferia en su relación con la ciudad central. El origen de este espacio es colonial, como el Colegio de San Javier (1751) concedido por cédula real de Felipe V en 1743 a cargo de la Compañía de Jesús y cuyo templo sustituyó a la capilla de San Miguel. Como infraestructura era una escuela destinada a la educación de los indígenas, orientada a las primeras letras y a la evangelización.²⁴⁹ Por ello, su

²⁴⁷ "En el presidio había varios talleres, como herrería, carpintería y zapatería, saliendo gran parte de los presos a las obras públicas." Leicht, Hugo. *Las calles de Puebla*, pp. 300-301.

²⁴⁸ Octubre 21, 1907. Comenzaron las obras de saneamiento de Puebla en la calle del Puente de San Roque. En: De Mendizábal Tamborrel, José. *Efemérides de Puebla...*, p. 94.

²⁴⁹ El padre Decorme afirma en la página 123 del volumen I de su obra que en los primeros

ubicación justamente en el centro de los barrios del poniente de la ciudad resultaba estratégica. Sin embargo, a la expulsión de los jesuitas (1767) la misión acabaría abandonando los edificios y es posible que con ello se perdiera para siempre la consolidación de esos barrios con carácter eminentemente indígena, al contrario de lo que sucedió en el norte de la ciudad con la obra del convento de San Francisco. De esta forma se dejaría una superficie amplísima para la localización del programa de las infraestructuras modernas y con ello, a la promoción inmobiliaria.

Al principio del siglo xix, como hemos mencionado ya, pasó a ser hospital para atender las epidemias en 1812, 1813 y 1829. Estos cambios que solventaron la carencia de infraestructuras suficientes para los acontecimientos que se sucedieron, también orientarían los cambios funcionales y de relación del poniente con la ciudad histórica. Si bien en ese momento se expulsaba del centro a los espacios insalubres o de aglomeración de personas, como el hospital, más tarde se verían como espacios de servicios necesarios para una ciudad de más de 90,000 habitantes que Puebla alcanzó en el primer lustro del siglo xx.

Los acontecimientos de guerra del xix evidenciaron la vulnerabilidad de la relación de la ciudad con su territorio, en cuanto a que se mantenía a partir de un espacio dedicado a la producción primaria e industria característica de la época y carecía de obras para su defensa. El Colegio de San Javier y su templo, así como otros espacios de su entorno en el borde poniente, fueron prácticamente destruidos al paso de los ejércitos. Si bien se decide la construcción de un proyecto del arquitecto José Manzo (1789-1860) para convertir el edificio en Cárcel en 1840,²⁵⁰ prácticamente terminado fue destruido nuevamente durante la ocupación francesa de 1863. En ese intervalo funcionó nuevamente como hospital militar y cuartel en 1856.

Marzo, 1863. El día 23 los franceses comenzaron a arrojar bombas sobre San Javier y el Parral para abrir la primera paralela de San Matías a Santiago. El 25 y el 26 rompió la artillería francesa un vivo fuego sobre el primer punto. El 28 entre 12 y 1 de la noche fue el fuego muy activo entre San Javier y Santa Ana. El día 29, Domingo de Ramos, célebre por el fortísimo ataque y toma de San Javier [...].²⁵¹

años del Colegio de San Javier había como 200 niños indígenas en el plantel, venidos de todas partes. El padre Clavijero fue maestro en ese colegio en 1762-1763. En Decorme, SJ, Gerard. *La obra de los jesuitas mexicanos durante la época colonial (1572-1767)*. En: Palomera, Esteban J. *La obra educativa de los jesuitas en Puebla (1578-1945)*. Universidad Iberoamericana Ciudad de México. Instituto Oriente. Universidad Iberoamericana Golfo-Centro. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. México, 1999.

²⁵⁰ "Se comenzó a construir la penitenciaría bajo la dirección de don José Manzo". En: De Mendizábal Tamborrel, José. *Efemérides de Puebla...*, p. 35.

²⁵¹ De Mendizábal Tamborrel, José. *Efemérides de Puebla...*, p. 51.

El proyecto fue retomado en 1867 para su reconstrucción a cargo del arquitecto Eduardo Tamariz Almendaro (1844-1886), quien respeta la mayor parte del proyecto espacial aunque absorbiendo toda la manzana para permitir la competencia del programa científico antropológico propuesto que se edifica y es concluido e inaugurado por Porfirio Díaz y el gobernador Rosendo Márquez en 1891.

Con este hecho volvemos a confirmar la hipótesis de que el lado poniente de la ciudad se perfilaba claramente como el sitio donde se instalarían la mayor cantidad de las infraestructuras que la ciudad central rechazaba, actuación característica de la ciudad moderna. Aquellos espacios abandonados o solares vacíos van siendo ocupados por éstas.

También, como hemos venido siguiendo, las intervenciones en la ciudad central fueron en su mayoría para adecuar espacios de las manifestaciones nuevas del poder económico, político y religioso: oficinas de bancos y seguros, comercios de almacenes, servicios públicos o el ocio. Ejemplos de ello son el nuevo Palacio Municipal, el Teatro Guerrero o la rehabilitación de los templos deteriorados después de los acontecimientos de las guerras o su parcial intervención o destrucción producto de la aplicación discrecional de las Leyes de Reforma.

La cárcel significó el triunfo del poder político sobre los malhechores y enemigos de una dictadura de corte conservador excluyente, aunque de discurso liberal modernizador. Ubicada en la periferia poniente, sobre la avenida Reforma, eje de acceso desde la Ciudad de México, en un recinto adaptado para la experimentación de la ciencia antropológica de corte positivista y bajo criterios edificatorios similares a los de Cincinnati y Filadelfia,²⁵² con una curiosa influencia morisca aunada a toda una estrategia de segregación socio-espacial cuidadosamente detallada.

También confirmamos que, en el sector poniente de Puebla, se irían dando las condiciones para la expansión de la ciudad a través de un programa más de estos objetos arquitectónicos aislados y hasta plásticamente protagónicos, si bien de carácter modernizador decimonónico, ausente de una visión más amplia que comprendiera a la complejidad del fenómeno urbano. Al paso del tiempo continuaría hacia al sur sin reglas claras que permitiera dotar y articular otros elementos de ese programa modernizador.

²⁵² *“segregazione nocturna e della aggregazione diurna sotto l’osservanza dell’assoluto silenzio... la costruzione di un settore riservato alla segregazione continua... formato da celle più ampie, con mura tramezzate di sabbia onde impedire la comunicazione del suono, fatte in maniera da potersi privare di luce, ma non d’aria; la composizione della capella in forma di anfiteatro, nella quale ogni condannato avrà il proprio posto isolato ed i reclusi della classe di rigore avranno un proprio stallo chiuso”* Dubbini, Renzo. *Carcere e architettura in Italia nel XIX secolo*. En: Morachiello, Paolo e Teyssot, Georges. *La macchine imperfette. Architettura, programma e istituzioni, nel XIX secolo*. Dipartimento di analisi critica e storica, Atti convegno Venezia, ottobre 1977. Officina Edizioni. Roma, 1980.

Así quedaba un espacio que solicitaba la formulación de, al menos, directrices para su desarrollo que no llegaron hasta casi ochenta años después. Sin ello, el desarrollo del capital delineó el modelo de ciudad a través del instrumento de la promoción inmobiliaria.

V.5. Perpendicular a la calle 11: la avenida de La Paz y su propuesta habitacional

El fenómeno de la habitación, por su complejidad funcional y significación expresiva, merece la pena ser analizado en cualquier tiempo y lugar desde la perspectiva urbanística. Dedicaremos esta parte a revisar el fenómeno tan particular de la habitación del siglo XIX que se gesta en la ciudad de Puebla y que además, se hace más complejo si lo vinculamos a una intervención tan peculiar como es la recreación de un espacio público tan significativo como la avenida de La Paz, con las características socio-espaciales que analizaremos y que nos permitirán aproximarnos a la comprensión de los procesos de construcción de la ciudad moderna.

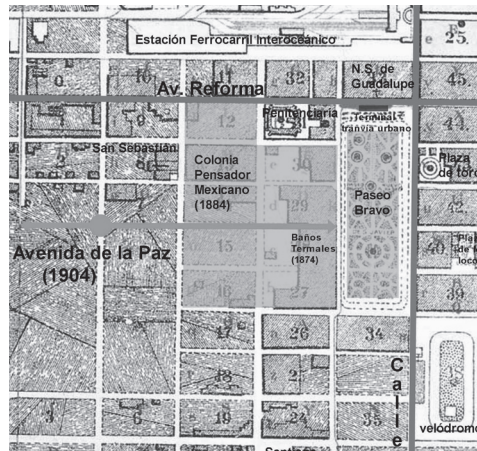
Para ello, estableceremos tres consideraciones a partir de las cuales se intentará comprender una de las evidencias más relevantes del proceso de modernización en la ciudad de Puebla, como fue la construcción de la avenida de La Paz, agregado necesariamente al proyecto habitacional de tipo residencial que le acompañó, la colonia Pensador Mexicano.

La construcción de la avenida de La Paz y su barrio residencial se puede dibujar a partir de tres fenómenos convergentes en el espacio urbano: 1) el fenómeno demográfico y de segregación socio-espacial, 2) el fenómeno de cualificación y transformación de suelo, 3) el fenómeno signifiicante en el contexto de la identidad.

Es innegable el progreso que en poquísimos años ha llegado a alcanzar la colonia que la iniciativa privada, encausada o dirigida por las determinaciones dictadas a su tiempo por la asamblea municipal, creó en los terrenos antes áridos y polvorientos, situados al poniente de la ciudad. Pero ese mismo progreso ha hecho concebir una idea que muy bien puede calificarse de grandiosa, y consiste en la apertura de una calle, mejor dicho, de una hermosísima vía de 22 metros de ancho, partiendo del Paseo Bravo, llegue a terminar en el cerro de San Juan; vía que contribuirá poderosamente al embellecimiento de la colonia y del Paseo y aun de la misma ciudad, y que ha de mejorar notablemente la salubridad pública debido a que en ella ha de ser indispensable que se planten y conserven una gran cantidad de árboles productores de vital oxígeno.²⁵³

²⁵³ Archivo Ayuntamiento de Puebla. Tomo 506. Casillero 9. Legajo 31. Año 1904. fojas

38. *Conformación del eje de la avenida de la Paz con la colonia Pensador Mexicano fundada en 1884*



Fuente: elaboración propia con base en el Plano topográfico de la ciudad de Puebla de Ate-nógenes N. Carrasco. 1902. *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. Junio de 2004.

V.5.1. *El fenómeno demográfico y de segregación socio-espacial*

Los datos más relevantes que nos permiten establecer una perspectiva espacial desde el análisis demográfico y de segregación socio-espacial tienen lugar en el momento en que se puede verificar la recuperación de la población de la ciudad de Puebla, que es un hecho contundente a partir de la última década del siglo XIX. De una población de alrededor de los 75, 500 habitantes en 1889,²⁵⁴ se alcanza a rebasar la de los 93,000 ciudadanos en 1900,²⁵⁵ representando un crecimiento estimado de 18.81% en ese lapso.²⁵⁶

El fenómeno demográfico no podemos reducirlo a esas cifras para la comprensión clara de lo que sucede en esos años y que explican uno de los elementos que motivaron la construcción del espacio residencial de la avenida de la Paz. Tenemos que desagregarlos, además de acompañarlo de la actividad económica impulsada

105/247. Especial. Formado con lo relativo a la apertura de la vía del Paseo Bravo al cerro de San Juan. 29 de abril de 1903. En: Montero Pantoja, Carlos. *Colonias de Puebla*. BUAP. Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades. Dirección General de Fomento Editorial. Museo Amparo. Puebla, México, 2002.

²⁵⁴ 1889. *Boletín Semestral de la Dirección General de Estadística de la República Mexicana*. Secretaría de Fomento, México, 1892.

²⁵⁵ *Censo General de la República Mexicana del 28 de octubre de 1900*. Secretaría de Fomento. México, 1901.

²⁵⁶ Aunque las fuentes son diversas, se elaboró un porcentaje estimado para dar una idea general sobre la problemática.

por los esfuerzos de la industrialización que le dan un perfil de franca recuperación a la ciudad, promovida por la llegada de capitales que invierten en el sector y la insalvable necesidad de su reproducción para la obtención de beneficios.

El sector de la ciudad en donde mayor actividad edificatoria encontramos es particularmente el poniente: como hemos venido reconociendo es el sitio donde se establecen las estaciones del ferrocarril con todos los servicios que le acompañan e industria periférica; comercios, talleres, bodegas, hospedajes y vivienda. Asimismo, la industria textil se fue ubicando a lo largo de la rivera del río Atoyac con la instalación de las principales fábricas como La Covadonga, Mayorazgo, Santo Domingo y la Independencia. En el sector norte de la calle 11 se van ocupando los terrenos de las huertas o sustituyendo los conjuntos edificados de carácter religioso o de habitación precaria por los industriales referente al ferrocarril, salitrería, cerámica y vidrio.

De ahí que no resulte extraño encontrar en el análisis de la composición demográfica por sectores de la ciudad podamos formular de los siguientes diez años (1900-1910), que 37.38% de la población total de la ciudad llegó a concentrarse en este sector poniente. Además, podemos mencionar que los cuarteles ubicados fuera de la ciudad central, coincidentes con los barrios pobres del norte, también crecen demográficamente como Xonaca y El Alto, llegando a concentrar vivienda para 29% si sumamos el barrio de Santiago, en el poniente. Insistiremos en decir que el espacio de la periferia continuaba siendo, como en el pasado colonial, habitado por población al servicio de la ciudad, ya que estos grupos compuestos de artesanos y albañiles estaban obligados a completar su ingreso en el trabajo doméstico, en talleres de confección y el curtido de piel, alimentos y bebidas, madera y muebles.

La población de Puebla en 1900 tiene un perfil de edades mayoritario entre los 15 y 30 años de edad. Si lo ponemos frente a la extensión de la ciudad y su referencia a los lugares de habitación, concluiremos que existió una presión importante para la generación de espacios habitacionales de carácter social.

Si hemos descrito las condiciones de insalubridad que mantuvo la ciudad central durante casi todo el siglo XIX, la de la vivienda en la periferia tenía también situaciones alarmantes.

[...] la mayoría de las casas estaban construidas con arcilla cruda, mezclada con arena y humus [...] la clase pobre [...] disfruta de sus habitaciones sin comodidad y careciendo de las más indispensables reglas de higiene; la mayor parte ocupan pisos bajos en que la humedad del suelo es sensible en que no hay más que una puerta y un espacio circundado por cuatro paredes.²⁵⁷

²⁵⁷ *El Monitor de Puebla*, agosto de 1891. En: Contreras Cruz, Carlos. *La ciudad de Puebla, estancamiento y modernidad de un perfil urbano en el siglo XIX...*, p. 86.

Tabla 13. *Distribución de la población por cuarteles de la ciudad de Puebla 1830-1910*²⁵⁸

AÑO Cuartel	1830 (a)				1892 (b)		1900 (c)				1910 (d)			
	hom.	mujer.	Total	%	Total	%	hom.	mujer.	Total	%	homb.	mujer.	Total	%
1° Ctral SE	1,652	2,018	3,670	7.90%	4,439	4.86%	2,655	3,319	5,974	5.99%	2,392	2,989	5,381	5.16%
2°	556	820	1,376	2.96%	2,708	2.97%	2,595	2,857	5,452	5.47%	2,692	2,944	5,636	5.41%
3°			0	0.00%	3,434	3.76%	2,676	3,831	6,507	6.52%	2,500	3,932	6,432	6.17%
4°	855	890	1,745	3.76%	2,217	2.43%	1,841	2,035	3,876	3.89%	1,841	1,938	3,779	3.63%
5° Ctral NE	1,757	2,410	4,167	8.97%	5,874	6.43%	3,002	4,532	7,534	7.55%	2,770	3,781	6,551	6.29%
6°			0	0.00%	3,277	3.59%	2,164	1,619	3,783	3.79%	1,729	1,762	3,491	3.35%
7°	672	706	1,378	2.97%	4,150	4.55%	4,336	4,655	8,991	9.02%	4,073	4,336	8,409	8.07%
8°	862	1,103	1,965	4.23%	6,791	7.44%	2,086	2,435	4,521	4.53%	2,161	2,681	4,842	4.65%
9° Ctral. SP	3,061	3,636	6,697	14.41%	6,952	7.61%	2,561	3,901	6,462	6.48%	2,094	3,167	5,261	5.05%
10°	2,516	2,976	5,492	11.82%	3,758	4.12%	3,266	2,855	6,121	6.14%	3,525	3,512	7,037	6.75%
11°	315	346	661	1.42%	12,118	13.27%	3,230	4,556	7,786	7.81%	3,740	5,121	8,861	8.50%
12°	522	637	1,159	2.49%	2,524	2.76%	2,207	2,426	4,633	4.65%	3,045	3,414	6,459	6.20%
13°	1,329	1,154	2,483	5.34%	6,288	6.89%	1,960	2,799	4,759	4.77%	1,608	2,524	4,132	3.96%
14°	452	540	992	2.13%	13,155	14.41%	3,174	3,940	7,114	7.13%	2,981	3,670	6,651	6.38%
15°	2,455	2,737	5,192	11.17%	2,645	2.90%	2,851	3,506	6,357	6.37%	2,842	3,368	6,210	5.96%
16° Ctral. NP	3,621	4,348	7,969	17.15%	7,565	8.29%	4,037	4,281	8,318	8.34%	5,130	5,356	10,486	10.06%
Otras (a1,b1,c1)	843	677	1,520	3.27%	3,400	3.72%	814	728	1,542	1.55%	2,521	2,075	4,596	4.41%
Suma	21,468	24,998	46,466	100%	91,295	100%	45,455	54,275	99,730	100%	47,644	56,570	104,214	100%

Fuente: Archivo del Ayuntamiento de la ciudad de Puebla (AAP). 1830. AAP Padrón de Población de 1830. Expedientes de Estadística. T 138/144. Lej. 1441/1454.

(a1) AAP Padrón de San Jerónimo Caleras. T.145. Lej. 1458. 1831. AAP Padrón de S. Pablo Xochimehuacán. T.145. Lej. 1456. 1831. AAP Padrón del pueblo San Felipe Hueyotlipán. T.145. Lej. 1457. 1831. AAP Padrón Molino de Santo Domingo y Rancho Posadas. T.145. Lej. 1475. 1838. AAP Padrón Fábrica la Constancia Mexicana en tierras del Molino de Santo Domingo. T.146. Lej. 1472. 1838.

(b) 1892 AAP Expedientes de Estadística. Exp No. 22 (relativo a las elecciones extraordinarias de poderes del estado) Boletín Municipal. T XII. No. 30 julio 1892.

(c) 1900 Censo del Estado de Puebla, 1900. Boletín de Estadística del Estado de Puebla. Puebla. III Época. T. I. No. 1. 15 enero 1901. Se incluye la población comprendida de Ranchos: Las Ánimas, Anzures, Buenavista, El Carmen, El Cristo, Gallinero, Noriatenco, Ocotlán Posadas, La Rosa S.J. Buenavista y Tepoxuchil. Fábricas: Amatlán, La Constancia, La Economía, Covadonga, Guadalupe, Independencia, La María, Mayorazgo, Molino de Enmedio, El Patriotismo, Santo Domingo. Haciendas: Castillota, Santa Bárbara, Gavillero. Barrios Amatlán, Cholula, Totimehuacán. Molinos: El Carmen, Huexotitla. Panteones: Agua Azul y La Piedad. Ladrilleras: La Noria.

(b1) y (c1) Contreras Cruz Carlos. *La ciudad de Puebla, estancamiento y modernidad de un perfil urbano en el*

²⁵⁸ La zona sombreada indica los cuarteles (1856-1863) en que se inscriben los barrios del poniente: Santiago, San Sebastián, San Miguel, San Pablo y Santa Ana. Para la asignación de cuarteles el origen del trazo se especificaba en la esquina de la calle 2 Norte y avenida 2 Norte.

siglo XIX. Cuadernos Fresno 6. BUAP. Puebla 1986. Según el autor, esta cantidad corresponde a las secciones 35, 42, 51, 76 y 132 que no se encuentran integradas a ningún cuartel. Las secciones 134, 135, 136, 137 y 138 integradas a los cuarteles menores 6°. 12° y 14°, corresponden al Molino de Santa Bárbara y El Cristo, Rancho el Pópulo, Agua Azul, Molino de Enmedio, Fábrica Amatlán y Hacienda la Noria, Rancho Posadas, Fábrica la Economía y Hacienda y Molino de Santo Domingo. Los cuarteles que considera fueron transformados en 1888 según el Boletín Municipal Tomo VIII. No. 8 y 9.

(d) 1910 Secretaría de Agricultura y Fomento. Dirección de Estadística. *Tercer Censo General de Población de los Estados Unidos Mexicanos*. Verificado el 27 de octubre de 1910. Oficina Impresora de la Secretaría de Hacienda. México. 1918.

La mayor parte de la habitación era escasa, precaria o de malas condiciones. La renta de lugares para la habitación en la ciudad central también se convirtió en una fuerte presión que demandaba más espacios, elevando el costo que ante la cantidad de demanda y la clase social que más lo necesitaba, se volcó sobre aquellas edificaciones deterioradas que no habían logrado transformarse o acondicionarse en los modernos comercios u oficinas de servicios públicos o privados, convirtiendo a esto en un negocio común y parte del drama humano de los más desposeídos.²⁵⁹

Esta presión afectaría también a los habitantes que mantenían su habitación en buenas condiciones en la ciudad central, que se inconformaban cada vez más con los insalubres vecindarios que iban rodeándolo y que constituían una parte importante de los habitantes. Estos propietarios notaron que ante el surgimiento de los nuevos negocios de comercio y servicio, se demandaban lugares para la ubicación de éstos en el centro histórico, lo que estimuló la práctica especulativa para la división y renta de espacios destinados para comercios, oficinas o industrias menores. De este modo, fueron abarcando no solo las plantas bajas, sino también los primeros pisos de sus edificaciones; y no nada más las calles tradicionalmente del comercio como Mercaderes, sino abundando en cantidad y calidades diferenciadas en el resto del conjunto histórico.

Ante la garantía de algunos de estos negocios, como la banca, los seguros, oficinas para las profesiones liberales o los grandes almacenes, los propietarios de los deteriorados inmuebles se prestaron a la transformación del uso habitacional

²⁵⁹ “[...] en el interior de la accesoria [...] una cama improvisada con el bastidor del alambrado de un catre y varias tablas, colocado todo sobre cajones y bancos de madera... trastos de cocina de diversos tamaños, unos en buen estado y los más rotos, una barrica de madera con señales de haber contenido agua y caída en el suelo en medio de una mancha bastante grande de humedad en los ladrillos, botes de hojalata, bancos pequeños de madera, cajones, trapos muy sucios, tenaces con hilachas, tierra, ceniza, vellones de lata, tablas, todo del más miserable aspecto y en completo desorden: en las paredes se ven varias pequeñas tablas sostenidas con cordeles y en ellas objetos distintos y de tan poco valor como todo lo que allí se ve, imágenes de santos colgados en los muros, en varios clavos se encuentran un par de zapatos y unos sombreros de palma [...]” Archivo Judicial del Estado de Puebla. “En averiguación del delito de Luciano Carretero o de Santos Rodríguez”. Expediente No. 55 11 marzo 1910. En: Contreras Cruz, Carlos. *La ciudad de Puebla, estancamiento y modernidad de un perfil urbano en el siglo XIX ...*, p. 87

por la terciarización, siempre en la búsqueda de una renta que garantizara su nivel de vida. La ciudad central fue convirtiéndose del lugar de habitación privilegiado, en el centro de servicios y comercio por excelencia, desagregando con el tiempo las funciones de habitación que hasta entonces había mantenido.

El surgimiento de estas novedosas actividades industriales, comerciales y de servicios trajo también un movimiento migratorio, particularmente protagonizado por profesionistas, técnicos, industriales y comerciantes especializados. Específicamente peculiar por sus aspiraciones y exigencias en su estilo de vida, con dificultades fueron encontrando en los espacios existentes de la ciudad central lugares para la vivienda familiar, siendo que, los pocos que habían, al paso del tiempo se saturaron.

Sobre ello, se ha señalado que las estadísticas de la época dan indicios de que Puebla fundamentalmente expulsó población hacia otros estados de la República, principalmente a la Ciudad de México, aunque durante los últimos años del porfiriato también llegaron a residir personas y familias que incrementaron las cifras históricas de inmigrantes: 2.8% en 1895, 3.17% en 1900 y 2.99% en 1910.

Hay que ponderar por una parte una fuerte demanda de espacios para la habitación de un sinnúmero de familias de escasos recursos que iban ocupando las edificaciones abandonadas y deterioradas de la ciudad central o de los espacios vacíos en los barrios periféricos. Por otra, la de los profesionales, ejecutivos y técnicos cuya actividad se vinculaba a los nuevos negocios, comercios e industrias y cuyas expectativas de habitación difícilmente fueron resueltas en el espacio de la ciudad histórica.

Estas características demográficas ligadas a la oportunidad que se presenta para el desarrollo del mercado inmobiliario, aportan elementos que explican la propuesta de la avenida de la Paz a la que tenemos que entender siempre con la fundación de una de las colonias modernas más significativas en la ciudad, promovida por un influyente funcionario público, el licenciado Juan Pedro Necochea.

V.5.2. *Fenómeno de cualificación de suelo urbano*

La construcción del conjunto de innovaciones funcionales al programa urbano que se sucedieron en los últimos años del siglo XIX, fueron dando un carácter específico al sector poniente de la ciudad. Si bien al principio estas transformaciones son atribuibles a la "higienización de la ciudad", hay que resaltar también el impulso dado por la intención de que una sociedad organizada a partir de estructuras coloniales, economía primaria, industria artesanal y comercio dependiente de Europa transitará hacia su industrialización y modernización. La nueva realidad que se va edifi-

cando va siendo al menos suficiente para dotar a la ciudad de las infraestructuras que demandaba el proyecto de industrialización y la propia del saneamiento de la ciudad, funcionando ambos instrumentos para el cumplimiento de aquel proyecto de la ciudad en su conjunto.

El efecto consecuente de ello en el ámbito urbano-espacial se da en el descubrimiento del potencial que tiene la transformación del territorio en suelo urbano a través del mercado inmobiliario, conducido por los grupos y personas que tienen capacidad de hacerlo y van ascendiendo al poder durante la pacificación del país.

El fenómeno de la recualificación de las parcialidades del territorio que se interviene va yuxtaponiéndose a la organización socio-espacial existente. Como hemos visto en el caso del poniente, en sus orígenes, era el sitio de los barrios indígenas que no logran consolidarse; posteriormente se le destinó como depósito de desperdicios e inmundicias, seguido del lugar para las instalaciones insalubres, matadero, tocinerías y zahúrdas y, finalmente, sede de las infraestructuras modernas a las que más tarde se les agregaría el de las residencias más prestigiadas de la época.

Resulta claro que estas instalaciones complementaron algunas de las funciones de la ciudad central, la que continuó fortaleciendo las funciones y expresiones correspondientes a las del ejercicio del poder²⁶⁰ y por tanto de su centralidad. No obstante a ello, hay que reconocer la presencia de otros sitios que se fueron haciendo competentes frente a esa centralidad, como fueron las zonas impulsadas por las estaciones de ferrocarril y la zona industrial en el norponiente, que contribuyeron de manera significativa a la cualificación de suelo y al cambio de relación de este borde con la centralidad.

Con ello, las características de la relación territorial de la ciudad de Puebla colonial: agrícola, comercial, de gestión religiosa-gubernamental, iría derivando hacia la acentuación de la ciudad como centro de industria, comercio y servicios.

El papel que jugaron en este sentido los espacios para la habitación es determinante en la transformación de la relación del territorio con el borde urbano y con la ciudad central, dadas las necesidades de espacios de vivienda que se iban presentado y las determinaciones que se tomaron para que éstas fueran satisfechas.

Repasemos el fenómeno de la habitación decimonónica. Desde la fundación de la ciudad y después durante su desarrollo colonial, el reparto de la tierra urbana se hacía a partir de criterios de la representatividad y simbolización del dominio correspondiente a la estratificación social predominante. La plaza era reservada para

²⁶⁰ Político, con la construcción del Palacio Municipal. Económico, con la adaptación para la sede de las oficinas de bancos. Religioso, con la rehabilitación de los templos y finalmente el incipiente de los medios de comunicación con la ampliación de los talleres de edición, redacción e impresión de los diarios locales y nacionales así como la instalación de oficinas de teléfonos y telégrafos de carácter privado.

los edificios de gobierno regional y municipal, la iglesia y las casas reales. A partir de este núcleo jerarquizador de la plaza, el reparto de solares, y posteriormente la construcción del caserío, se asignó a las personas que administrarían esas tierras, fundamentalmente los miembros elegidos para el cabildo, regularmente miembros de las compañías que se habían arriesgado en la conquista. Así, el damero típico de Puebla como el de otras ciudades coloniales americanas reflejaban la dinámica social, política y económica referida al dominio efectivo y concreto de la soberanía hispánica que prevaleció por más de 300 años. La habitación en la ciudad central contaba con privilegios de valor de uso al asignar a los habitantes de esos espacios una calificación aristocrática *de facto*.

Se ha dicho, con acierto, que prácticamente ningún español en Indias hasta 1560, más o menos, quiso pasar por conde o duque, con las excepciones de rigor que fueron contadas. El problema estuvo en la utilización del don, auténtica frontera entre la condición nobiliaria y el resto. En los primeros treinta años posteriores a la Conquista ese tratamiento estuvo claramente reservado a los pocos nobles que habían pasado a Indias y a algunas de las más altas jerarquías políticas. Sin embargo, todo el rigor mantenido por los conquistadores y encomenderos de la primera hora pareció diluirse cuando llegó el momento de encumbrar a sus descendientes. Esa primera generación nacida en América hizo uso con verdadero desparpajo del título de don, cupiera no a sus ascendientes inmediatos; lo cual resulta esclarecedor para comprender la mentalidad forjada por los primeros colonizadores que habían cultivado para sí mismos todas las sutilezas de la estratificación social de origen peninsular.²⁶¹

Al cambio social propiciado por las revoluciones del siglo XIX, las posiciones en la estratificación social cambió primero de protagonistas: los espacios de poder ocupados por la aristocracia española y europea fueron desplazados, pasando a ser ocupada por mestizos, criollos y, de manera definitiva, por la burguesía emergente ante el quiebre tecnológico que implicó la industrialización, el establecimiento del capitalismo como sistema económico y con ellos, la modernidad. Esto se reflejó de manera particular en el espacio a través de las facilidades otorgadas por las nuevas infraestructuras. De igual forma, la incorporación del suelo urbano como producto de acumulación de capital, al asignarle valor de cambio al territorio cualificado, propició el interés por desarrollar el mercado inmobiliario.

²⁶¹ Vives Azancot, Pedro. "La ciudad Iberoamericana: Expresión de la expansión ultramarina". En: *Historia Urbana de Iberoamérica*. Tomo I. Comisión Nacional del Quinto Centenario. Junta de Andalucía Consejería de Obras Públicas y Transporte, Colegio Superior de Arquitectos de España, Madrid, 1987.

El deterioro de las infraestructuras básicas de la ciudad histórica y el deterioro de la calidad de vida de sus habitantes se hicieron evidentes así como dramáticos. Escaseaba el agua potable, el drenaje era ineficiente, los desechos sólidos abundaban en las calles, los empedrados eran ruinosos. La frontera socio-espacial de los barrios indígenas del norte se desdibujaba, pues la habitación existente en la ciudad central iba siendo ocupada por grupos mayoritarios muy pobres que saturaban rápidamente los espacios.

Hace dos años se presentó un fuerte temblor de tierra en Puebla; que hizo grandes estragos. A éstos se agregan las huellas de la terrible batalla librada contra los franceses, de manera que hay barrios enteros donde todas las casas están en ruinas.²⁶²

El prestigio de la habitación en la ciudad colonial se había perdido a pasos acelerados; guerras, expropiaciones, la salida o reducción de las comunidades religiosas motivó el deterioro de sus enormes conjuntos edificados algunos de los cuales fueron ocupados como vecindarios de los pobres.

Un indicio y excepción en el renglón habitacional que experimentó la ciudad hacia su transformación moderna lo representó el caso de la avenida Reforma con la serie de intervenciones individuales que renovaron, ampliaron o sustituyeron las antiguas viviendas, tendiendo así a consolidarse como el acceso más prestigiado de la ciudad y que se reforzó y extendió a finales del siglo XIX con las estaciones del ferrocarril. En otros lugares de la ciudad central también se sustituyó, adecuó o edificó muy puntualmente en los lotes vacíos o sobre la arquitectura colonial sobreviviente con las novedosas estructuras de hierro y posteriormente las de concreto armado, incorporada por las empresas de grandes almacenes, los bancos, las oficinas de servicios y aun del mismo gobierno, como el caso del Palacio Municipal.

Expresiones arquitectónicas, ofertas de suelo cualificado y de bajo precio agregados a los espacios del "primitivo polígono industrial de la ciudad" así como infraestructuras para la salud, el ocio y el transporte, dieron un carácter nuevo a la periferia que empezó a trazar una ciudad sobrepuesta a la existente.

La instrucción para ubicar las innovaciones funcionales en el borde de la ciudad con motivo de la higienización del espacio urbano implicaba una cualificación de suelo, también trajo consigo una sustancial modificación en su escala que se resolvió primero con el transporte colectivo, instrumentado a través del tren urbano, que respondió a la necesidad de movilidad en esa escala entre la periferia y la ciu-

²⁶² Schmidtlein, Adolfo. "Un médico alemán en el México de Maximiliano. Cartas de Adolfo Schmidtlein a sus padres, 1865-1874". José María Amor Schmidtlein, México, 1978. En: *Memoria Urbana de Puebla, op. cit.*

dad central. Posteriormente, con la introducción de los automotores, el fenómeno se vería potencializado.

El cambio de escala en la ciudad con las especializaciones funcionales, representó una oportunidad para la intervención de la promoción inmobiliaria que aprovechó la inercia de la extensión para plantear programas de vivienda fuera de la ciudad central. Ésta, deteriorada, se terciarizaba y, desde la perspectiva de la habitación como objeto comercial, tenía una gestión muy compleja. Con todo ello, se apuesta por la periferia como espacio para el mercado de vivienda y, específicamente, una colonia exclusiva para la residencia de la clase privilegiada.

Si habitar en la centralidad representaba la capacidad de influencia sobre las decisiones que repercutían en el funcionamiento de la ciudad y la región, también significaba la capacidad de renta que estos privilegiados personajes ejercían en una economía de corte colonial. Con las transformaciones promovidas con la modernización de la ciudad —industrialización, infraestructuras bajo el modelo del capital— los dirigentes e influyentes se aprovechaban mejor de sus posiciones informadas y utilizaban sus recursos en una economía de capital que movió al apoderamiento de sectores de la ciudad para la creación de barrios o colonias como la del Pensador Mexicano. Se generaba así un círculo “virtuoso” de creación de riqueza sustentada en el nuevo producto que representó el suelo urbano. Éste objeto novedoso, aumentaba estas capacidades haciéndose muy atractivo por la operación aritmética de multiplicar por mucho, en un tiempo relativamente corto, el dinero invertido.

El interés de los nuevos grupos en el poder ante las presiones demográficas y de clase, tanto como el deterioro de la ciudad central como lugar de habitación con su paulatina terciarización, facilitaron las condiciones para la cualificación de suelo periférico de modo que satisficieron las exigencias para la residencia de una nueva generación de ciudadanos que se volcó sobre los llamados bienes propios de la ciudad, considerados en el pasado como espacio público y de propiedad común. Con ello provocaron un fenómeno de expansión de la ciudad sin precedentes que incidió sobre el territorio más vulnerable. Se habilitaba un pedazo de territorio para la urbanización esperando recibir a cambio cuantiosos resultados económicos que les beneficiaran. Aun con esto, la presión demográfica sobre la ciudad, específicamente aquella para satisfacer las necesidades de habitación para la mayoría de la población, no había quedado resuelta con la creación de esta elegante colonia.

V.5.3. Fenómeno significativo en el contexto de la identidad

Se ha venido presentando con cierto detalle el sitio y los momentos en donde las intervenciones urbanísticas de carácter modernizador fueron transformando a la

ciudad, fundamentalmente en el poniente y durante el último lustro del siglo XIX y la primera década del XX. Ello responde a las características de: a) Geografía física: topografía, orografía y geología; b) Tenencia de la tierra, principalmente: huertas indígenas, habitaciones de albañiles y artesanos, ranchos privados, edificaciones religiosas con solares de uso o propiedad desamortizable y propiedad municipal; c) Facilidades para la accesibilidad desde la ciudad de México y hacia la ciudad central, por la avenida Reforma y desde cualquiera de sus paralelas así como las recientemente construidas estaciones del ferrocarril.

Añadiremos una más de carácter eminentemente urbano-espacial y que se refiere al inteligente aprovechamiento de la traza histórica ortogonal en la continuidad para la extensión de la ciudad. Claramente moderno por su coincidencia en el manejo de la geometría a la manera de los ensanches que se desarrollaron en algunas ciudades europeas, con la escala y dimensión propio de la ciudad de Puebla, volcando sobre ella y en su momento: infraestructuras, industria y la habitación residencial burguesa.

Es importante resaltar también la perspectiva simbólico-espacial que representó el trazo de la avenida de La Paz como eje para la exaltación de ciertos contenidos socioculturales entre el espacio que conforman el Paseo Bravo y el cerro de San Juan (Centepec), en el que se aplicaron algunos de los criterios de diseño característicos de los bulevares europeos e incluso de aquellos manejados en el mismo Paseo de la Reforma de la Ciudad de México, aunque como se ha mencionado, con otra escala y dimensión además de un programa arquitectónico-espacial diferente.

Este eje ya representaba su posibilidad como calle desde el trazo original de la ciudad colonial a manera de salida con dirección a Cholula, como lo podemos constatar en los planos históricos (Ordóñez y Careaga). Además, ya en su nomenclatura se le denominaba como “calle que va de Analco a Centepec”. Más adelante y durante algún tiempo, se le llama avenida 7 Norte-Poniente. Pero cuando se fracciona en 1899 el Camposanto de San Javier, junto con los terrenos del rancho de San Sebastián Rivadeneyra, se aprueba en 1903 el nombre de avenida del Vencedor²⁶³ para articular el acceso al proyecto de la colonia Pensador Mexicano.

La avenida contiene amplios andadores en ambos lados destinados para los peatones, además de un camellón central. La preocupación por el detalle del arbolamiento, todavía ahora lo podemos apreciar: Al centro aparecen un conjunto

²⁶³ “[...] vulgarmente llamada Calle Ancha (según Camarillo: las Calles Anchas) [...] Sin embargo, en 1905, ignorando el nombre oficial, escriben “la Gran Calzada”. Otras denominaciones son: Calzada del Cerro de San Juan (1908 y 1910); Calzada de La Paz (1907); Calzada Porfirio Díaz según el plano de 1908; avenida de La Paz en los planos desde el Márquez (1911), es el nombre más corriente; avenida de la Libertad, según la nomenclatura aprobada en 1917; avenida de Vicente Guerrero desde 1921,[...]” Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla...*, p. 311.

secuencial de palmeras a manera de grandes floreros, acompañadas linealmente con fresnos alineados sobre el extremo de los andadores laterales que hacen engrandecer la perspectiva que remata con el cerro de San Juan.

Introduce el concepto de las rotondas en los cruces de las calles 15 y 19, que se repetirían en la 25 y 31 Sur, para la circulación de los coches con tres carriles por lado, armando un conjunto que en los tiempos de su inauguración se calificaba como majestuoso.

Enero 6, 1901. Por la tarde hubo una animada *garden party* en el cerro de San Juan. La ermita destruida y la casa contigua se revistieron por la parte exterior dándoles el aspecto de castillo que remataba con diez torreones. En un gran espacio se formó un jardín artificial.²⁶⁴

Se le añade a estas características espaciales un contenido significativo en el espacio público que se utiliza como escenario para la explicación de una realidad histórica nacional vista desde la perspectiva del partido liberal liderado por el dictador Porfirio Díaz. Para ello se construyeron un conjunto de monumentos que pretendieron resaltar las personalidades de la fundación de Puebla y de los héroes de la Independencia y la Reforma, por ejemplo el de Benito Juárez. Ya había sido iniciada esta tarea con el de Nicolás Bravo, Gabino Barreda y el Monumento a la Independencia, este último y durante esos años, frente al templo de Ntra. Señora de Guadalupe, pero que sería trasladado en 1922 a la glorieta de la 19 Sur.

El continente de esa gran avenida son las casas de la alta burguesía poblana, caracterizadas por la ocupación de grandes lotes, el remetimiento de la edificación principal, rodeando así a sus cuatro costados por superficies ajardinadas, un programa espacial amplio con planta y fachada arquitectónica de corte afrancesado y la utilización de los últimos materiales de la época como el acero, el concreto o el domo de cristal. Entre ellas, por ejemplo, la del gobernador Nuncio Martínez (núm. 1312) y la contigua también de su propiedad (núm. 1314).²⁶⁵

Con la habilitación urbana de este espacio la clase social dominante queda satisfecha para mover su espacio de residencia a un sitio perfectamente atendido por las infraestructuras modernas, contando con paseo, baños, juego de pelota, colegio, hospital, cementerios, hoteles, en las inmediaciones de las prestigiadas estaciones del ferrocarril y para algunos también, a corta distancia de sus fábricas e industrias o bien comunicados a la ciudad central por el tranvía urbano.

Pero más importante aún para el futuro, es el hecho de que se abre un hori-

²⁶⁴ De Mendizábal Tamborrel, José. *Efemérides de Puebla...*, p. 88.

²⁶⁵ Registro público de la propiedad: Libro I, tomo 55, foja 118. En: Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla...*, p. 311.

zonte de construcción de ciudad peculiar en Puebla para satisfacer la generación de capital a través del surgimiento del mercado inmobiliario que, atendiendo a los negocios de comercialización del suelo sobre las presiones demográficas de un municipio con enormes necesidades y sin plan, iría abriendo para la edificación el espacio del territorio a los inversores que sin control alguno lo urbanizarían.

El plato fuerte serían las clases mayoritarias populares, que urgían de una respuesta de estrategia urbanística a sus necesidades de habitación. Desafortunadamente en este período no se abordó la problemática, siendo un factor más que se sumó a las condiciones de explotación laboral y miseria generalizada entre la clase trabajadora del campo y de la industria abriendo nuevamente una etapa de inestabilidad y de guerra con la revolución de 1910 que no pararía hasta prácticamente la mitad de la segunda década del siglo xx.

V.6. Inercias del proyecto urbano territorial del porfiriato

El vacío dejado por la aristocracia colonial es ocupada por la burguesía emergente a partir de la revolución de Independencia, con las guerras de intervención y de la lucha entre las fracciones de liberales y conservadores. La nueva clase social que se construye de lo que va quedando de esos enfrentamientos va cayendo en la cuenta de la complejidad socio-cultural que componen a México.

Dos fueron los instrumentos a partir de los cuales se pretendió hacer una profunda transformación socio-espacial en el ámbito del territorio y la ciudad poscolonial y que, desde el punto de vista de este análisis, que concretan un proyecto conservador con discurso liberal durante del último cuarto del siglo xix. Éstos fueron impulsados durante el gobierno del general Porfirio Díaz Mori: el proyecto ferrocarrilero y la modernización de la ciudad.

El primero tiene que ver con el tejido que se genera para posibilitar la integración de la sociedad rural, el México segregado del campo con el de las ciudades, centros de poder hegemónico-regionales. Con ello se rompería la estructura espacial colonial organizada en principio por las Audiencias, Gobernaciones, Capitanías y Municipios prevaecientes a través de la estructura de poder cuya cúspide era la aristocracia y el clero. Sustituida ésta por la burguesía de la dictadura porfirista, el rompimiento utiliza como instrumento la tecnología, en este caso el ferrocarril, que trazaba una serie de expectativas y satisfacía otro conjunto de aspiraciones de la compleja sociedad mexicana decimonónica.

Con el ferrocarril se logra integrar espacialmente una parte importante al desolado territorio mexicano que hasta antes contaba con algunos caminos maltrechos y peligrosos, en donde se perdía una parte importante de las riquezas extraídas y

producidas; también era donde habitaban una parte significativa de la población mexicana viviendo en el aislamiento de sus vastas regiones, por ejemplo las del norte de la República.

Un factor externo determinante fue desde entonces condición histórica y que se añade a favor del capital norteamericano. A partir de la última intervención armada de 1914, los Estados Unidos cambian de la estrategia militar a la de la penetración económica, experimentada precisamente en México y con el ferrocarril que tan buenos resultados les había redituado. A pesar de la nacionalización de éstos, las ferrovías ya habían dejado una importante infraestructura que orientaría en el futuro la salida de la mayor parte del producto de la explotación territorial y del trabajo hacia Norteamérica, debilitando los esfuerzos de integración del suelo nacional que tardíamente iniciaron en la última etapa del gobierno de Porfirio Díaz y que los gobiernos revolucionarios no atendieron en su momento. El territorio mexicano cuenta a principios del siglo xx con esta infraestructura básica para arrancar un segundo esfuerzo de carácter industrializador que destaca por su empuje y crecimiento en la década de 1940.

Esta conexión, instrumentada primero por la vía ferrocarrilera entre el campo y la ciudad, será fundamental para impulsar el cambio de la sociedad rural mexicana característica de principios del siglo xx, a la urbanización de su cultura que encuentra nuevamente en la tecnología el segundo de los rompimientos más significativos para la transformación del territorio y las ciudades, instrumentado ahora por el vehículo automotor, que llegaría incluso a desplazar en el tiempo al propio caballo de hierro.

Los proyectos de intervención en el ámbito urbano, con la construcción y mejoramiento de las infraestructuras, urgían de su atención para la higienización de la ciudad. A la vez, éstos articulan la creación de espacios específicos para la habitación que dan identidad a la clase dirigente; la ciudad logra a fin de cuentas constituir el espacio burgués cuya demanda de clase social específica tenía ya una trayectoria a lo largo del siglo xix. Ésta se yuxtapone a la ciudad colonial, conformando una totalidad más compleja, manifestada en el modo en que funciona, expresa y se construye.

La situación de las instituciones y grupos de poder se recompuso, entre ellas la Iglesia en México, que es muy particular: enraizada en la cultura de las mayorías, se apoyó en éstas para la producción de bienes y satisfactores, así como para el control político que sirvió al gobierno de la colonia. La cultura de la modernidad la desplazaba de sus privilegios, entre ellos, el manejo del territorio y del espacio urbano edificado, instrumentos que habían utilizado para alcanzar la difícil tarea evangelizadora. Ésta tuvo distorsiones, convirtiéndose en fuente de riqueza material de la que evidentemente se había abusado favoreciendo de sus beneficios a muy pocos.

El nuevo poder creado por las constituciones, leyes y reglamentos civiles intentaron acotar e incluso suprimir esta situación. En algunos momentos se llegó a extremos, en otros a la tolerancia comprendiendo que la diversidad cultural que se congregaba en un territorio tan vasto denominado México era compleja, que era necesario tender puentes entre las diversas posiciones ideológicas y de pensamientos para hacer posible la convivencia y la reconstrucción de los espacios comunes para hacerlos habitables a mayor cantidad de población.

Tal vez resulte atrevido a reconocer que esas fueron ideas que apoyaron y permitieron la irrupción de la modernidad en las ciudades mexicanas ante el evidente atraso de sus infraestructuras y la pauperización de su población, dado el agotamiento del modelo de explotación colonial, frente a condiciones tan adversas para su transformación y las actitudes incomprensibles de algunos grupos de poder que vieron afectados sus intereses particulares.

Si el proyecto modernizador impulsado por Díaz no tuvo una visión más incluyente y mejor planificada, podemos reconocer espacios y recursos para satisfacer a las fracciones burguesas influyentes enfrentadas a lo largo del siglo XIX. Lo instrumenta, al menos, con el proyecto ferrocarrilero nacional, como hemos visto y, la reconfiguración socio-espacial en las ciudades. Se descubren los beneficios de la explotación del suelo urbano, objeto novedoso de alto rendimiento para la reproducción del sistema económico en desarrollo que en condiciones de acaparamiento y control serán el instrumento fundamental y único hasta la década de 1970, que diseñaría hacia el futuro la ciudad y su entorno. No hay control sobre ello ni ética política o social que lo contenga ante los enormes beneficios que reditúa. La expansión de la ciudad, ante las características demográficas posrevolucionarias, mostró con excelencia la aprehensión de la lección urbana mexicana expresada durante los últimos años del siglo XIX: se funda una de las actividades comerciales más relevantes para el nuevo siglo, que continúa sin normas claras o planes locales que permitan el desarrollo equilibrado entre el espacio construido para el desarrollo de las actividades productivas, de la habitación o el ocio frente a la explotación de los recursos territoriales existentes. Va incluso más allá, al desprestigiar el valor cultural que representa el espacio del centro histórico en el que no serán las bombas francesas o norteamericanas, ni siquiera las de los revolucionarios que devastaron algunas de las edificaciones y espacios históricos, sino la promoción de la renta urbana que terciariza y especularía sin límite su función.

Ambos proyectos, ferrocarril y ciudad, favorecieron en su medida el ingreso y desarrollo en México del modelo de economía de capital que requería de este tipo de mercados, acelerado por la revolución tecnológica que en circunstancias de las guerras europeas, le permitieron hacerse de las instalaciones industriales que se concentrarían en el centro del país, especialmente en la ciudad de México, Guada-

lajara en occidente y como evidencia de la relevancia de la penetración comercial norteamericana, en la pujante ciudad de Monterrey.

La construcción de instalaciones industriales, infraestructuras y la creación de espacios para la habitación en el borde son dos claras tendencias funcionales inerciales del proyecto modernizador decimonónico que transformaron aceleradamente la relación de la ciudad central y sus periferias. En ella prevalece el centro del poder político y económico aunque únicamente de influencia regional. Puebla no volvería a ser la ciudad de competencia habitacional y comercial alternativa a la poderosa Ciudad de México, aunque sí logró transformar su modelo colonial de carácter agrícola y comercial de atención nacional en otro de tipo industrial y comercial pero de mercado regional, superando a otros sitios como Oaxaca, Tlaxcala y algunas ciudades del estado de Veracruz.

La dinámica de incremento poblacional inercial del porfiriato se desacelera durante los años de guerra revolucionaria, aunque a partir de los años 1930 se recupera e incrementa a niveles insospechados llegando alcanzar tasas de crecimiento superiores al 4% anual en la ciudad. De alguna manera la inercia de los trabajos para el mejoramiento en la higienización de la ciudad dieron resultados haciendo más habitable la ciudad. A pesar de eso, Puebla se vería desplazada y rebasada ante la industrialización acelerada del norte y occidente. La industria textil poblana sufrió los embates del declive del mercado europeo causado por las dos guerras mundiales así como el de la competencia nacional con las modernas instalaciones de Guadalajara, Monterrey y la Ciudad de México; éstas con la ventaja de su cercanía o comunicación al mercado más grande del mundo. Las grandes fábricas y sus entornos casi urbanos, como la de La Constancia, irían transformándose en terrenos propios para la invasión de tierras para satisfacer las necesidades de las familias que carecían de viviendas y luego en ruinas, para la especulación inmobiliaria.

Más tarde otras industrias emergerían, destacando la del automóvil, que vio en los años de 1960 a Puebla con posibilidades de instalar una de las plantas más importantes de Iberoamérica favorecida con las leyes de fomento al trabajo y al desarrollo del capital que atrajo a millones de personas y que la conformaron como centro urbano.

El entorno de la calle 11 continuará su transformación en el nuevo quiebre tecnológico representado con la entrada de la competencia del vehículo automotor, el embate de la industrialización nacional que no reconoció títulos de antigüedad, la migración de miles de personas que llegan a establecerse, el insaciable trabajo del mercado inmobiliario con la industria de la construcción que encontrará también en la tecnología edificatoria su más eficaz aliado provocando el crecimiento expansivo que sin normas o control ocuparía en unas décadas hasta cuatro veces la extensión de la ciudad colonial que se mantuvo en más de cuatrocientos años de vida.

VI. EL BORDE PONIENTE DE LA CIUDAD DECIMONÓNICA AL PIE DEL CAÑÓN REVOLUCIONARIO. CONDICIONES Y ACTUACIONES QUE REIVINDICAN, CONSOLIDAN, EL ESPACIO MODERNO

La Revolución apenas si tiene ideas. Es un estallido de la realidad: una revuelta y una comunión, un trasegar viejas sustancias dormidas, un salir al aire muchas ferocidades, muchas ternuras y muchas finuras ocultas por el miedo a ser. ¿Y con quien comulga México en esta sangrienta fiesta? Consigo mismo, con su propio ser. México se atreve a ser. La explosión revolucionaria es una portentosa fiesta en la que el mexicano, borracho de sí mismo, conoce al fin, en abrazo mortal, al otro mexicano.

OCTAVIO PAZ

Revisaremos ahora los cambios espaciales sucedidos en la ciudad de Puebla una vez concluida la Revolución Mexicana iniciada en 1910. Nos centraremos en aquellos que trascendieron en la conformación del nuevo orden, el reacomodo de agentes sociales y la evolución de las condicionantes económicas. Hablaremos de los procesos de consolidación del espacio moderno en la ciudad a partir de los cambios en la normativa de la tenencia de la tierra, los movimientos demográficos y el nuevo quiebre tecnológico.

La estructura territorial se transformará radicalmente a partir de dos condiciones: la redistribución en la tenencia de la tierra, especialmente nos interesa la del perímetro urbano, y la ampliación de infraestructuras que suceden con la construcción de las redes de caminos y carreteras que penetran en las ciudades.

También intentaremos mostrar el modo en que la estructura territorial se ajustaría a los proyectos emanados de la visión y preocupación personal de los líderes revolucionarios que ascienden al poder bajo las condicionantes socioeconómicas y culturales durante la primera mitad del siglo xx.

Se expondrá una fenomenología que se agrega a la resultante de las actuaciones que dejaron las infraestructuras decimonónicas, incorporando territorio y consolidando el espacio urbano que hemos venido definiendo como moderno.

El quiebre tecnológico representado principalmente por el vehículo automotor y que irrumpe en la ciudad, sería determinante en la conformación del espacio en la ciudad. El proyecto caminero, impulsado decididamente por los gobiernos revolucionarios desde 1920, y el fracaso de la gestión del ferrocarril representarían para la ciudad un nuevo y determinante impulso a su expansión que, sin control, respondería a las condiciones de la promoción inmobiliaria.

Después de ello emergería otra manera de conceptualizar y, por tanto, de modelar el espacio de la ciudad, como lo señala el doctor Álvarez Mora:

[...] parte de la sucesión de comportamientos espaciales que se van acumulando, sin desaparecer, en el mismo espacio. Esto quiere decir que en la ciudad actual encontramos, acumulados, diversos comportamientos espaciales, tanto los que se daban en el siglo xix, coincidiendo con los orígenes de la ciudad moderna, como los que han sucedido a lo largo de todo el siglo xx, hasta encontrarnos con los mas actualizados.²⁶⁶

Tenemos oportunidad de hacer la lectura de estas transformaciones en la ciudad a través del fenómeno que sucede, precisamente, en el entorno de la calle 11: habiendo sido borde de la ciudad y transformado en el sitio para la ubicación de las infraestructuras modernas, cambiaría su función al de calle de comunicación, de norte a sur, entre la ciudad central y el espacio moderno que se consolida.

Su expresión como espacio libre se irá configurando más como una vía para el tráfico de vehículos automotores que de aquel espacio de encuentro entre un territorio de uso evidentemente agrícola y la ciudad edificada.

Así, la transformación de la ciudad de Puebla se verá reflejada en la particularidad de la construcción de la calle 11, como un referente en la consolidación del espacio moderno de la totalidad de la ciudad.

VI.1. La oportunidad en la ciudad de los años veinte: provocaciones para la reivindicación del borde poniente

Hemos venido presentando en los capítulos anteriores las transformaciones que van sucediendo en la ciudad de Puebla, especialmente desde la perspectiva del

²⁶⁶ Álvarez Mora, Alfonso. "Modelos de desarrollo urbano. De la ciudad compacta al metropolitano disperso". En: Álvarez Mora, Alfonso, Francisco Valverde Díaz de León (coords.) *Ciudad, Territorio y Patrimonio: materiales de Investigación II*. Universidad Iberoamericana Puebla e Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Puebla, México, 2004, p. 230.

borde poniente de la ciudad y su relación con la ciudad central. Podemos afirmar, ya con certeza, que es en este lugar donde sucede la instalación de las más importantes infraestructuras que dotan a la ciudad de un programa que nos permite reconocer lo que significó, espacialmente, la modernización de la ciudad. Esto es, una cualificación del territorio de la periferia a través de las actuaciones que edificaron aquellos equipamientos como: estaciones de ferrocarril, industria, escuelas, cementerios, cárcel, hospitales, paseos, juegos de pelota, y la habitación residencial.

Hay otra mirada a los bordes de la ciudad, que si bien se va haciendo urbanamente competente frente a la centralidad de la ciudad histórica, no deja de señalar la importancia de ésta en su valor de uso por las funciones y representaciones de poder que contiene y, por tanto, de su valor de suelo.

En cuanto a ello y sobre los cambios en la ciudad histórica, no se detienen en su intervención con la creación de otras infraestructuras como la llegada de nuevas instituciones educativas, construcción de teatros, habilitación de hospitales o la renovación de algunas de las existentes como el Palacio Municipal y el Mercado de la Victoria.

Se ha reconocido también al comercio global que surge transformando edificaciones en el centro, así como la instalación de oficinas para la administración de servicios urbanos, hasta entonces novedosos, como las de bancos, seguros, teléfonos, telégrafos, agua potable y drenaje; la mayoría, empresas concesionadas que le van dando otro carácter funcional, expresivo y constructivo a la ciudad histórica.

Se le añade el fenómeno en torno a la industria textil que, gracias a esfuerzos de miles de manos obreras y no de la necesaria actualización tecnológica, va colocándose como la rama más sobresaliente de la industria nacional, después de la minería y la extracción del petróleo, sobreviviendo a la competencia nacional y a los mercados cada vez más abiertos. Agregado todo esto a las actuaciones de la periferia, finalmente se compone un conjunto nuevo de ciudad con la que se inicia el siglo xx.

Si miramos con atención al plano que deja la ciudad en los inicios de los años veinte, la edificación de estas infraestructuras urbanas en el borde poniente, va dejando importantes intersticios espaciales que se presentarían como oportunidades en el futuro inmediato para espacios y edificaciones que tenderían hacia la consolidación del espacio de la ciudad moderna.

El primer ejercicio socio-espacial de ello se mostró con la fundación de la colonia Pensador Mexicano que, junto con el eje de la avenida de La Paz, se yuxtapone a la ciudad colonial en cuanto a funciones, expresiones y tecnologías edificatorias que le dan el carácter de lo que hemos venido sosteniendo como ciudad moderna.

La modificación radical en la legislación sobre la tenencia de la tierra que sucedió con las nuevas disposiciones definidas en la Constitución de 1917 y su interpre-

tación en el estado y la ciudad de Puebla, serían determinantes para el fenómeno urbano que se sucedería en la periferia. La afectación de los ranchos, haciendas y grandes propiedades periféricas se romperían en fracciones de superficies propicias, ahora, para su cualificación como superficies urbanas.

También podemos reconocer, con toda claridad, que se fortalece la función de la calle 11 como vía de acceso a estas nuevas infraestructuras desde la ciudad central. Ya no sólo como calle de borde o como entrada a la ciudad por el poniente desde México, Tlaxcala, Tehuacán, Oaxaca, Cholula o Atlixco, lo que va fortaleciendo su proceso de cualificación como superficie eminentemente urbana.

Así, el conjunto de estas transformaciones, dejaron preparado el terreno para las actuaciones hacia la consolidación de la ciudad, especialmente si tomamos en cuenta las normativas del nuevo orden y analizamos minuciosamente a los agentes que intervienen para su consolidación.

Veremos como las condiciones de 1) un alto endeudamiento económico con la consecuente escasez de capitales, 2) la incertidumbre política ante la conformación de la familia revolucionaria —especialmente durante el “maximato” — frente a las expectativas sociales generadas por una legislación revolucionaria²⁶⁷ de distribución del territorio, así como 3) las nuevas tecnologías edificatorias, establecieron las pautas y ambigüedades a partir de las cuales la ciudad continuaría construyéndose.

El fenómeno espacial concreto, que podemos verificar en la ciudad de Puebla generada por la compleja e incierta situación mencionada, es el surgimiento de un conjunto de iniciativas objetivadas en ese sinnúmero de colonias y barrios que intentaron “rellenar” estos intersticios urbanos y que antecedieron a la gran expansión de la ciudad, ésta ya, observable, en la década de 1950.

VI.1.1. *La normativa propuesta*

Durante la gestión del doctor Leónides Andrew Almazán (1929-1932), se expedieron legislaciones importantes que intentarían regular el suelo urbano como respuesta a las numerosas solicitudes que se hicieron para la fundación de nuevos barrios urbanos: la de la “Ley Catastral del Estado de Puebla”,²⁶⁸ “La Ley de Nuevos

²⁶⁷ Uno de los asuntos que pusieron en alerta a los gobiernos extranjeros, especialmente al norteamericano, para el reconocimiento de los gobiernos emanados de la Revolución Mexicana fue la redacción de los artículos constitucionales, 27^º (Tierra y subsuelo) y 123^º (Trabajo), que consideraban, ponían en riesgo los capitales extranjeros invertidos en México.

²⁶⁸ “Artículo 1^º. La catastración del Estado de Puebla, tiene por objeto además de hacer un avalúo general y uniforme de los predios rústicos y urbanos ubicados en el mismo, el levantamiento de la Carta general del mismo Estado, y de los Municipios que lo constituyen”. *Ley Catastral del Estado*. Leónides Andrew Almazán. “Periódico Oficial” Sección Leyes, Puebla 12

Centros de Población Agrícola”²⁶⁹ y el “Reglamento para la Formación de Colonias Urbanas y Nuevos Centros de Población”.²⁷⁰ Esas serían las normas a partir de las cuales se desarrollaría el proceso de consolidación de la ciudad, aunque tardía, pues ya se había iniciado para ese año una inercia urbana irreversible, con el asentamiento más de una veintena de colonias nuevas sobre todo el territorio perimetral de la capital del Estado.

Sobre la Ley del Catastro del Gobernador Almazán destaca lo siguiente: la delimitación de la zona urbana de cada población y la conformación de las Juntas Regionales y Junta Central del Catastro del Estado de Puebla, cuya tarea fundamental era el establecimiento de “unidades tipos”, partiendo de la base general de predios rústicos y urbanos.

Artículo 7º.- El Ejecutivo del Estado, por conducto de la Oficina del Catastro fijará los límites de la zona urbana de cada población.

Fuera de las zonas urbanizadas todos los predios serán considerados como rústicos para los fines de la catastración avalúo y pago de impuesto predial, con excepción de los que tengan construcciones destinadas a fines que no sean agrícolas o ganaderos, como fábricas, estaciones de gasolina, plantas generadoras o transmisoras de energía, etc.²⁷¹

Con esto podemos señalar que ya hay una consideración relevante de lo que implicaría la extensión de la ciudad con las infraestructuras que llegaron con la nueva corriente industrializadora, portadora de tecnología diferenciada a la que se había instalado en los años anteriores, especialmente en la periferia a la ciudad de Puebla.

Con respecto a las Juntas Central y Regionales, resulta interesante observar la evolución de la conformación de ellas al cambio de los gobiernos: en el Reglamento de la Ley de 1932, la Junta Regional la presidía el Recaudador de Rentas, nombrado por el Gobernador, un representante del Municipio: “[...] vecino de la población en que radique la Junta, y conecedor del valor y condiciones de los predios de la circunscripción, y a ser posible, causantes del impuesto predial”.²⁷²

de enero de 1932. p. 41.

²⁶⁹ *Ley de Nuevos Centros de Población Agrícola*. “Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Edo. L. y S. de Puebla”. Sección leyes. Pascual Ortiz Rubio. 31 agosto de 1932.

²⁷⁰ *Reglamento para la Formación de Colonias Urbanas y Nuevos Centros de Población...* “Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Edo. L. y S. de Puebla”. Sección leyes. Leónides Andrew Almazán. Junio 26 de 1932.

²⁷¹ *Ley Catastral del Estado*. Leónides Andrew Almazán. Periódico oficial. Sección Leyes. Puebla de Z. enero 12 de 1932. Artículo 7º. p. 42.

²⁷² *Reglamento de la Ley Catastral para el Estado*. Periódico oficial. Sección leyes. Leónides An-

Y un “Representante”: “[...] de los usufructuarios, poseedores o detentadores de bienes inmuebles en la región... nombrados por el Recaudador de Rentas del Estado en el lugar, escogiéndolo de una terna que al efecto deberá presentar el H. Ayuntamiento del lugar [...]”. Y continúa: “En el Municipio de Puebla serán dos los representantes de los causantes [...], los representantes de los interesados serán nombrados, uno por la Cámara de Propietarios y el otro por la de Comercio.”²⁷³

Lo mismo sucedería si en cualquier otro distrito hubiere organizada una Cámara de Comercio, Industria, Agricultura o Propietarios. La Ley también crea una Dirección General de Catastro, dependiente del gobernador en turno y con carácter ejecutivo. La “Ley de Nuevos Centros de Población Agrícola”²⁷⁴ es de fundamental importancia para la prospectiva del fenómeno urbano, pues pone en el horizonte de desarrollo de la ciudad su evolución hacia la “metropolización”, ya que dentro de cada “Nuevo Centro” se consideraba la creación de un sector urbano, característico de los minifundios periféricos a las ciudades que, al extenderse, fueron absorbidos por ellas. Dicha Ley consideraba de utilidad pública la creación de colonias urbanas y centros de población agrícola. Instrumentaba la creación de éstos a través de su Reglamento. Las finalidades que perseguía la Ley eran:

- Artículo 2º [...] I. Resolver problemas de la mala distribución de la población rural en el país [...]
- II. Capacitar económicamente a los trabajadores rurales para transformarlos en propietarios y productores agrícolas [...]
- III. Ampliar las zonas de cultivo e intensificar las actividades agrícolas abriendo para ello nuevos campos de explotación.²⁷⁵

Para la creación de colonias urbanas, el reglamento otorgaba la autoridad exclusiva a la figura del gobernador, el que después de recibir un informe técnico, publicaba la resolución en el “Periódico oficial” del Estado.²⁷⁶ El mínimo para la fundación de una colonia eran veinticinco solicitantes, jefes de familia o varones con mayoría de edad.²⁷⁷

drew Almazán. Puebla de Z., enero 12 de 1932. Artículo 8º. p.17.

²⁷³ *Reglamento de la Ley Catastral para el Estado*. Periódico oficial. Sección leyes. Leónides Andrew Almazán. Puebla de Z., enero 12 de 1932. Artículo 9º. p.17.

²⁷⁴ *Ley de Nuevos Centros de Población Agrícola*. Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Edo. L. y S. de Puebla”. Sección leyes. Pascual Ortiz Rubio. 31 agosto de 1932.

²⁷⁵ *Ibid.*

²⁷⁶ Artículo 3º. *Reglamento para la Formación de Colonias Urbanas y Nuevos Centros de Población..* Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Edo. L. y S. de Puebla. Sección leyes. Leónides Andrew Almazán. Junio 26 de 1932. p. 109.

²⁷⁷ Artículo 1º *Reglamento para la Formación de Colonias Urbanas y Nuevos Centros de Población..* Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Edo. L. y S. de Puebla, Sección leyes, Leónides

Además establecía las dimensiones de las superficies lotificables, mismas que se circunscribían a un reducido estrato socioeconómico por las posibilidades de adquisición de esas áreas para vivienda. Se legislaba para una nueva clase dominante emergente, reducida, dejando, sin tocar, la posibilidad para asentamientos de otras características socio-espaciales necesarias y más abundantes por el perfil poblacional de, al menos, la ciudad de Puebla de entonces.

Artículo 13.- Para las Colonias Urbanas y Nuevos centros de Población, se establece un mínimo por lote de trescientos metros cuadrados y un máximo de mil metros cuadrados, para cada jefe de familia o varón de 18 años, que de acuerdo con la resolución del C. Gobernador del Estado, tengan derecho a lote [...]²⁷⁸

Resalta el hecho de que, para la Ley, únicamente existió la posibilidad de crear fracciones de superficie para habitación unifamiliar. Otros esquemas habitacionales que ya se manejaban por el urbanismo moderno, por ejemplo, en los proyectos de ensanche de las ciudades europeas, quedaban excluidos.

La actividad inmobiliaria se estimulaba fiscalmente. En 1932 se emite un decreto por el que se reducía hasta en 25% el pago de contribuciones municipales para los propietarios que decidieran edificar sobre sus superficies:

A todos los propietarios de lotes ubicados en la ciudad de Puebla que construyan fincas dentro de sus propiedades, causarán 25% de sus contribuciones predial y municipal de aguas, pavimentos y licencias para construcción desde que principie la construcción hasta el último de julio de 1936.²⁷⁹

Meses más tarde, en diciembre de ese año, el beneficio sería mayor para los empleados públicos que los protegía un decreto de la Cámara de senadores del Congreso de la Unión.

Artículo 1º.- Se disminuyen en 75% las contribuciones predial y de aguas y la contribución federal en los Estados que causen las fincas urbanas destinadas a habitación con un valor catastral de diez mil pesos en el Distrito Federal y

nides Andrew Almazán, Junio 26 de 1932, p.109.

²⁷⁸ *Reglamento para Formación de Colonias y Nuevos Centros de Población...* Junio 26 de 1932. Artículo 13, p. 122.

²⁷⁹ Decreto relativo a que los propietarios de lotes ubicados en esta Capital causen solamente 25% de las contribuciones que en él se expresan hasta el último de junio de 1936. Periódico Oficial del Edo. L. y S. de Puebla. Sección leyes. 28 de abril de 1931, p. 33.

de cinco mil pesos en los territorios, adquiridas para los empleados públicos, ya las construyan o las compren directamente por conducto de la Dirección General de pensiones Civiles de Retiro a plazos, en el concepto de que esta disminución durará en tanto el empleado termine de pagar el precio de la finca, término que nunca podrá exceder de diez años.²⁸⁰

La generalidad de la Ley y las bondades del decreto generaron una situación muy particular al promocionarse la transformación de una importante superficie periférica de características rurales en urbana y que obligaba al ayuntamiento a la inversión de importantes montos presupuestales para abastecimiento de servicios urbanos. Tales efectos tuvo esto que, cuatro años más tarde, el gobernador Mijares Palencia (1936), promovería un decreto a través del cual se le otorgan mayores facultades al gobernador del estado para los programas de urbanización en la ciudad de Puebla, intentando evitar la proliferación de colonias sin servicios básicos.

Artículo 1º. Los dueños de los terrenos que se están urbanizando o que en lo futuro se urbanicen en derredor de la ciudad de Puebla, cuya urbanización se efectúe por venta de lotes a determinado precio el metro cuadrado, quedan obligados a costear, por su cuenta, las obras de embanquetados de los puntos correspondientes y los servicios de agua potable, atarjeas y saneamiento o desagüe; los que se realizarán con estricta sujeción al Código Sanitario Federal vigente; y mientras las colonias o centros de población correspondientes no sean entregados al H. Ayuntamiento, también quedan obligados los dueños del fraccionamiento a efectuar, por su cuenta, el servicio de policía y a tener en perfecto estado de conservación los del agua, drenaje y alumbrado, así como las obras de embanquetado.²⁸¹

Para finales de la tercera década del siglo xx, se publicó una nueva “Ley Catastral del Estado” (1939)²⁸² del gobernador Maximino Ávila Camacho (1937-1941).

²⁸⁰ Decreto que reduce 75% las contribuciones sobre fincas urbanas adquiridas por los empleados públicos. Periódico oficial del Edo. L. y S. de Puebla. Sección leyes. 20 de diciembre de 1932, p. 935.

²⁸¹ Decreto relativo a la urbanización de las colonias del Municipio de Puebla, Periódico Oficial del Edo. L. y S. de Puebla, Sección Leyes, 9 junio de 1936, p. 89.

²⁸² “Artículo 2º [...] tiene por objeto: formar el censo o padrón de las fincas rústicas y urbanas comprendidas dentro de la jurisdicción del Estado; planificarlas con especificación de su extensión superficial y linderos del destino a que están dedicadas y de la naturaleza de los diversos elementos materiales que las constituyan y, por último, hacer el avalúo de las mismas fincas”. *Ley Catastral del Estado*. Maximino Ávila Camacho. Periódico oficial. Sección Leyes. Puebla 31 de marzo de 1939.

Así, sobre el término planificación que aparece en la Ley y el Reglamento, se entienden los

Mantiene las Juntas Regionales, las Centrales y la Dirección General del Catastro como autoridades, aunque en el Reglamento de dicha Ley, centraliza las decisiones en la persona del gobernador: tanto el director del Catastro, los presidentes de las Juntas Regionales y Central los nombra él mismo. En el caso de los representantes del Municipio y de los propietarios, los elige el Ejecutivo del Estado, a partir de una terna puesta a su consideración. Así el control del valor del suelo sobre el territorio se asegura en la persona del gobernador o sus representantes.²⁸³

Intervienen otros factores para la valuación de superficies y bienes inmuebles. Se mantienen las “unidades tipo” pero partiendo de “la ubicación general y la localización relativa de un terreno urbano, se entienden: I. Por Zona Comercial [...] II. Por Zona Residencial [...] III. Por Zona Fabril [...] IV. Por Zona Semiurbana [...]”. La complejidad funcional de la ciudad se desagregaba jurídicamente, con terminología propia de programas de la ciencia planificadora, aunque la Ley no establecía ni hacía referencia a un plan más amplio y propiamente dicho.

El reglamento establecía la valoración comercial de los predios, implicando con ello a una tipología funcional —comercial— que se fortaleció como criterio espacial valorativo al entrar en vigor la Ley: “Artículo 56.- Se tendrá en cuenta además de la ubicación general de los predios...su localización relativa, para cuyos fines se entiende por: I. “Metro Frente” [...] II “Metro Fondo” [...] III.- “Metro Esquina [...]”.²⁸⁴

Prevalciendo para su valor final, en todo caso el “Metro Frente”: “Artículo 68.- El avalúo de los terrenos de predios urbanos...se hará: determinando el valor unitario tipo correspondiente a “Metro Frente” y a su vez a los valores unitarios respectivos, correspondientes a “Metro Esquina” y “Metro Fondo [...]”²⁸⁵

Para 1940 hay nueva “Ley sobre Fraccionamientos Urbanos para la Ciudad de Puebla” en la que se pretende controlar la creación de nuevos asentamientos, restringiéndolos a los sitios en donde fuera posible la dotación de servicios urbanos, fundamentalmente agua potable, alcantarillado, energía eléctrica y obras básicas de urbanización —pavimentación y banquetas—.

La Ley intentó solventar la incapacidad del Ayuntamiento para la construc-

trabajos de obtención de datos de propietarios, dimensiones y funciones de los solares, terrenos y construcciones más que un trabajo que implicara una prospectiva espacial o territorial; consideremos también el siguiente: “Artículo 32.- Los procedimientos científicos adecuados para la planificación de predios urbanos y rústicos implicarán el cálculo y la determinación de las diferentes superficies, con una tolerancia máxima de 1% para los urbanos y 5% para rústicos”. *Reglamento de la Ley catastral para el Estado*. Maximino Ávila Camacho. “Periódico Oficial” Sección leyes, Puebla de Z., diciembre 29 de 1939, p. VII.

²⁸³ *Op. cit.* Artículos 6º, 10º, 11º, 12º, 13º, 19º, 20º. p. VII, VIII, IX, X, XI.

²⁸⁴ *Op.cit.* Artículo 56. p. XX.

²⁸⁵ *Op cit.* Artículo 68. p. XXV.

ción de infraestructuras básicas al imponer al promotor la obligatoriedad de la colocación de esas instalaciones, previo a la venta de los terrenos.

Artículo 13.- El fraccionador deberá constituir en la Tesorería del Ayuntamiento, un depósito por concepto del costo de los proyectos de las obras de urbanización de que se trata, cuyo monto será del consigno 1% del valor de los presupuestos respectivos, para el caso de fraccionamientos o zonas con superficie hasta de cuatro hectáreas y 0.5% de dicho valor para fraccionamientos o zonas de más de cuatro hectáreas. Éste depósito será devuelto cuando se haya otorgado la garantía de realización de las obras de urbanización, a que se refiere el artículo siguiente, o quedará a favor de la Tesorería [...]²⁸⁶

El siguiente artículo, así como los correspondientes a las Disposiciones Generales (artículo 20 en adelante) son muy generales, poco precisos y podían ser interpretados por el promotor en acuerdo con la autoridad correspondiente.

Artículo 14.- Definidos los proyectos y presupuestos de las obras de urbanización, el fraccionador otorgará garantías de realización de dichas obras por monto de ellas, ya sea constituyendo fideicomiso o en cualquiera de las instituciones de crédito autorizadas para ello [...]²⁸⁷

Se pretendía dar continuidad al espacio urbano dando preferencia a los proyectos contiguos de la ciudad construida o a fraccionamientos urbanizados, excepto en aquellos casos que “por razones de planificación”, el Ayuntamiento considerara conveniente aprobarlos.²⁸⁸ Siendo así, obligaba al promotor inmobiliario a la construcción de los distintos servicios urbanos de “liga” con los de la parte de la ciudad más próxima. Lo anterior es la base para el desarrollo de una ciudad sin fin, que se financiaría a través de un capital privado altamente especulativo, al combinar los beneficios de la Ley Catastral con la de Fraccionamientos, sobre una superficie territorial sin barreras naturales y con poblaciones periféricas que fueron asimiladas sin dificultad al mercado de suelo.

Más adelante terminaremos con la revisión de la superficie fraccionada para la colonia San Manuel, paradigma de las urbanizaciones “a saltos” sobre el territorio periférico a la ciudad, que se sucederían a partir de la segunda mitad del siglo xx y, justamente, haría uso de las bondades de aquellas “razones de planificación”.

²⁸⁶ *Ley sobre Fraccionamientos Urbanos para la Ciudad de Puebla*. Maximino Ávila Camacho. Periódico Oficial, Sección leyes, 2 de agosto de 1940, p. IV.

²⁸⁷ *Op. cit.* Artículo 14, p. IV.

²⁸⁸ *Op. cit.* Artículos 24 y 25, p. V.

Respecto a las disposiciones sobre las dimensiones de los lotes fraccionados daban cuenta de la grave exclusión de la legislación anterior, al constatar el hecho urbano de las colonias con terrenos menores a los 300 m² que ya existían. Así se clasifican, jurídicamente, en dos las nuevas superficies fraccionadas, las residenciales o clase media (superficies entre 300 y 100 m²) y las que “[...] en ningún caso se permitirán lotes que tengan un frente menor de 7 metros y una superficie inferior a 120 m².”²⁸⁹ Las implicaciones en la definición precisa de este frente mínimo tendrían que ver con las insospechadas cantidades de metros lineales a los que se comprometía, tal vez inconscientemente y hacia el futuro, la construcción de las infraestructuras de servicios básicos en la ciudad para abastecer a los miles de lotes que se multiplicarían.

Era evidente ya el “orden” iniciado por la promoción inmobiliaria que, junto con los vacíos o vicios legales y la oferta pública de terrenos de características rurales —transformados en nuevas colonias urbanas para la habitación— lo único que ofrecían, en su mayoría, era una superficie de suelo anexo a los límites de la trama urbana, sin servicios básicos y en muchas ocasiones con dificultades de accesibilidad, además de las dudas sobre su certeza jurídica.

La factura de ello, los promotores, la trasladaron a un municipio que carecía de los recursos para satisfacer de servicios urbanos básicos a los nuevos propietarios. Los nuevos propietarios, a su vez y en su momento, presionaron a la gestión municipal, promoviendo el influyentismo e incluso la corrupción, para la instalación de los servicios básicos en la primera oportunidad presupuestal que se presentaba.

VI.1.2. Población, líderes y su interacción en la construcción del espacio urbano

El reacomodo social sucede con fricciones, dificultades y luchas que traen muchos años de inestabilidad. Si, como hemos descrito, en la presidencia de la República el ascenso al poder se da por golpes de estado y luego sucesiones determinadas por el presidente en turno, en el gobierno del estado de Puebla responde estrictamente a la filiación a esa persona.

Entre 1917 y 1933 pasan por la jefatura ejecutiva del estado de Puebla nueve personajes, lo que hizo muy difícil e incierta la gestión y, más aun, el control sobre los proyectos del suelo urbano o territorial. Más adelante, aunque ya con períodos más largos, el “cacicazgo”, ahora con adjetivo “revolucionario” y hasta “institucional”, perdura.

Después de la revolución armada de 1910 y durante la primera mitad del siglo

²⁸⁹ Artículo 33, *Ley sobre Fraccionamientos...* 27 agosto de 1940, p. VII.

xx pasan como jefes del ejecutivo del estado de Puebla: Alfonso Cabrera Lobato (1917-1920), José M. Sánchez (1921-1922), Froylan C. Manjares (1922-1924), Vicente Lombardo Toledano (1924-1927), Donato Bravo Izquierdo (1927-1929), doctor Leónides Andrew Almazán (1929-1932), Juan C. Bonilla (1932), José Mijares Palencia (1933-1937), Maximino Ávila Camacho (1937-1941), Gonzalo Bautista Castillo (1941-1945) y Carlos I. Betancourt (1945-1951).

Desde sus orígenes, por ejemplo, la administración del doctor Cabrera Lobato (1917-1920) procuró organizar la administración pública, sustituyendo prácticamente a todo el personal que sirvió al anterior régimen. Aun con eso, tuvo que emitir un decreto por el que se ordenaba continuar en sus puestos a los magistrados, funcionarios y empleados de la justicia, dado el grave nivel de analfabetismo imperante en la entidad y que dificultaba su sustitución. Es muy posible que la sustitución en otros ramos, como el de la administración urbana, fueran ocupados por el desconocimiento y la incompetencia. En el informe que presenta al Congreso local el mismo gobernador Cabrera sostiene que: “En el resto del país —incluido el estado de Morelos— la guerra civil había prácticamente terminado, en Puebla en cambio, numerosas guerrillas operaban localmente aunque sin conexión entre sí y aun sin banderas ideológicas.”²⁹⁰

De eso, hasta la réplica de lo que sucedía en las disposiciones del gobierno federal, como la “Ley de Planificación y Zonificación en el Estado” de mayo de 1945 y, más tarde en 1953, el reconocimiento del crecimiento desordenado de la ciudad de Puebla, el costo que había implicado al ayuntamiento y los estudios para proyectar el plano regulador de la ciudad, durante el gobierno de Rafael Ávila Camacho (1951-1957).

Es satisfactorio mencionar la participación del comité técnico de la comisión de la planificación integral del Estado en los trabajos del VIII Congreso Panamericano de Arquitectos bajo el lema “Puebla la primera planificación integral en realización [...]”.²⁹¹

Después del gobierno de Ávila Camacho vendría una etapa de promoción industrial aunque en un ambiente de discontinuidad administrativa, escasos espacios para la participación y difusión en las actividades de planeación. Más adelante veremos sus efectos, especialmente con la construcción de la autopista México Puebla y la instalación de la nueva industria, ocupando la ciudad de Puebla un espacio territorial que ampliaría el ámbito de lo urbano.

²⁹⁰ Hernández Enríquez, Gustavo Abel. *Historia Moderna de Puebla (1917-1920)*. Baraquiel Alatraste, Puebla, 1986, p. 50

²⁹¹ Ávila Camacho, Rafael. *Segundo Informe de Gobierno*. Puebla, enero de 1953.

La capital del Estado de Puebla incrementaba su población: de aquella cifra cercana a los 93,521 habitantes en 1900 y, de 95,535 habitantes en 1921, pasa a 114,793 habitantes en 1930 y, 148,701 en 1940. Esto es, una tasa anual de crecimiento poblacional en la segunda década del siglo xx de 1.67% y, en la tercera, de 2.28%. De ello, 39% era menor de 14 años y 15% mayor de sesenta, lo que daba como resultado una escasez de población económicamente activa, a lo que se añadía un agravante más, si consideramos también, la distribución entre hombres y mujeres: masculina entre 43%, 42.5% y 44.43% respectivamente en esos años.²⁹²

Tengamos en cuenta que, por otra parte, se tenía en ese entonces la costumbre de mantener a las mujeres “en casa y con la pata rota”. Si se les permitían trabajar, era en el servicio doméstico o, a lo más, en la industria del vestido y por necesidades de sobrevivencia.

Tabla 15. *Evolución de la población en la ciudad de Puebla 1910-1950*²⁹³

AÑO - DÉCADA:	1910	1920	10 -20	1930	20-30	1940	30-40	1950	40-50
	No. Habit.	No. Habit.	% anual	No. Habit.	% anual	No. Habit.	% anual	No. Habit.	% anual
Ciudad de Puebla	96,121	95,535	0.06	114,793	2.02	138,491	2.06	211,331	5.26

Se estimula esta concentración por la actividad de la industria textil, que agruparía alrededor de 55,000 trabajadores —considerando a la “región textilera” concentrada la mayor parte en la ciudad de Puebla, aunque había importantes fábricas en Atlixco y en un sector de Tlaxcala— y al comercio que concentraba una buena parte de los bienes que se intercambiaban con la región y con el sureste aunque sin descontar a la capital de la República.

Desde la perspectiva del movimiento de la población, la ciudad de Puebla se convertiría en un sitio que incrementaría, por nacimientos y migración, su población. Esto se verá claramente indicado en las décadas de 1940-1960, por las condiciones de abandono del campo y el impulso a la industrialización, éste último, ligado al entorno urbano.

En la siguiente tabla se muestra la relación de los habitantes nacidos en la República, en la entidad y en el municipio de Puebla. Se aprecia el cambio en el comportamiento poblacional particularmente por el incremento y el movimiento de lugar de residencia respecto al de nacimiento.

²⁹² 1921: población masculina 41,235; femenina 54,300. 1930: población masculina 51,009; femenina 63,784. 1940: población masculina 63,276; femenina 75,215. Centro de Estudios Económicos y Demográficos. *Dinámica de población en México*. El Colegio de México, 1970.

²⁹³ Fuente: INEGI, DGE. Censos Generales de Población y Vivienda.

Tabla 16. *Registro de la población nacidos en la entidad, fuera de ella y su traducción al municipio de Puebla*²⁹⁴

Década	1921	1930	1940	1950	1960
Población total en México	14 334 780	1/ 16 552 722	19 653 552	25 791 017	34 923 129
Nacidos en la entidad donde fueron censados	13 008 967	14 720 402	17 394 980	22 302 957	29 499 572
Nacidos en otra entidad	1 189 606	1 688 930	2 081 193	3 305 717	5 200 089
Nacidos en otro país	100 854	159 876	177 375	182 343	223 468
No indicado	35 353	-	4	-	-
Población total en el estado de Puebla	3/ 1 024 955	3/ 1 150 425	3/ 1 294 620	1 625 830	1 937 837
Población total en el Municipio de Puebla	4/ 95 535	5/ 114 793	3/ 138 491	2/ 234 603	2/ 297 257
Nacidos en el Estado de Puebla	6/ 931 274	6/ 1 018 471	3/ 1 234 419	6/ 1 384 882	6/ 1 596 390
Nacidos en el Municipio de Puebla	7/ 77 761	7/ 91 764	3/ 120 081	7/ 186 682	7/ 229 242

Notas: 1/ En este año la suma de nacidos en la entidad, nacidos en otra entidad y nacidos en el extranjero excede a la población existente, por lo cual se deja a juicio del usuario los ajustes necesarios. 2/ Incluye las Poblaciones de Heroica Puebla de Zaragoza (ciudad de Puebla), San Miguel Canoa, Santa María Xonocatepec, La Resurrección, San Andrés Azumiatla, Santo Tomás Chautla, San Sebastián de Aparicio, San Baltasar Tetela, San Pedro Zacachimalpa, Santa Catarina, Los Ángeles Tetela y resto de localidades. Para 1950, 91.6% de los habitantes vivían en localidades urbanas, es decir, con más de 2,500 habitantes, cifra que se incrementaría en el año 2000 hasta 98.4%. 3/ 6º. Censo de población 1940 Puebla. Secretaría de la Economía Nacional. Dirección General de estadística. 1947. 4/ IV Censo de Población. INEGI, Estadísticas Históricas, Tomo I. México 1999. 5/ V Censo de Población, INEGI, Estadísticas Históricas, Tomo I. México 1999. 6/ Estimaciones del autor con base en los nacimientos en la entidad donde fueron censados y la población total del estado de Puebla. 7/ Estimación del autor con base en la nota 6 a la que se le restó 0.97% por los probables estadísticos históricos medidos de los nacidos en otra región o país.

VI.1.2.1. *Hacienda y minifundio: origen del nuevo espacio urbano*

El mercado inmobiliario de grandes extensiones dentro de los límites de la superficie de la ciudad edificada tiene su origen, en Puebla, a partir de la desamortización de bienes del estado; algunos de ellos, provenientes de las expropiaciones a la iglesia católica. Éstos son vendidos en diferentes momentos, iniciando en la segunda mitad del siglo XIX a partir de la desamortización de bienes eclesiásticos.

Destacan en el sector poniente de la ciudad, la venta del Colegio de San Luis, hecha por la jefatura de hacienda de Miguel O'Farril (1862).²⁹⁵ Las actas de remate y posesión del terreno del "Panteón de San Javier", que hemos estudiado en el Pa-

²⁹⁴ Fuente: INEGI, DGE. Censos Generales de Población y Vivienda.

²⁹⁵ *Archivo del Ayuntamiento de Puebla*, Tomo 170, casillero 11, Legajo 1713, año 1862, foja 6, Venta del Colegio de San Luis.

seo Bravo, dado a Severo Sánchez de la Vega (1868).²⁹⁶ La escritura de donación de los lotes del convento de Santa Teresa, la Concepción, y el atrio de Santo Domingo, hecha por el Supremo Gobierno, al Patriótico Ayuntamiento de Puebla (1868).²⁹⁷

A partir de ello, estos y otros personajes, fueron acumulando propiedades que, unidos a la fenomenología de la propiedad de tierra periférica a la ciudad que sobrevino con la Revolución Mexicana, conformarían las condiciones para la fundación de las nuevas colonias, justamente en los espacios continuos a las infraestructuras del borde y de la traza urbana de la ciudad histórica. Veamos:

La circunstancia territorial en el perímetro urbano prácticamente no se modifica hasta que inicia, en la práctica, la nueva normativa propuesta por la Constitución de 1917. Entre las más sobresalientes la “Ley de Dotación y Restitución de Tierras”, tan variable y cambiante en su aplicación en los estados, que, finalmente, desvirtuó el efecto que pretendía.

Esta ley establecía que eran inafectables las propiedades menores a 150 hectáreas; las que tuvieran una extensión menor a 360 hectáreas de agostadero o monte bajo; de 180 hectáreas en terrenos de temporal; de 720 hectáreas de agostadero para cría de ganado; 300 hectáreas de monte alto, y de 1,400 hectáreas en terrenos no comprendidos en los incisos anteriores. En 1925 la ley se caracterizó por la autonomía concedida a los estados, y en 1927 por una tendencia centralista, cada una, con sus distintas y burocráticas comisiones.²⁹⁸

Lo que parece más trascendente para el perímetro urbano es una de las modificaciones introducidas en dicha Ley, el 23 de abril de 1927, en la que se determinó como fincas afectables únicamente las que “colindan inmediatamente con el poblado en un radio de siete kilómetros”. Este hecho determinó que las grandes haciendas no se vieran afectadas por tener bajo su dominio total los ranchos y rancherías que quedaban dentro de sus límites, aunque afectó, definitivamente, a las que colindaban a los centros urbanos como la ciudad de Puebla.

Si además se retoma lo analizado en párrafos anteriores sobre la “Ley y Reglamento para la Formación de Colonias Urbanas y Nuevos Centros de Población” específico para Puebla, estaremos ubicados en el contexto normativo de esta ciudad.

Con esas consideraciones en mente y para intentar comprender lo que sucede con el proceso urbano-espacial, es necesario volver a mirar el plano de la ciudad de Puebla antes de los años veinte. Observaremos que más allá de los barrios y de

²⁹⁶ *Archivo del Ayuntamiento de Puebla*, Tomo 241, casillero 12, Legajo 147, año 1868, foja 24, Remate San Javier.

²⁹⁷ *Archivo del Ayuntamiento de Puebla*, Tomo 241, casillero 12, Legajo 166, año 1868, foja 4, Testimonio.

²⁹⁸ Krauze, Enrique. Meyer, Jean y Reyes, Cayetano. *Historia de la Revolución Mexicana 1924-1928. La reconstrucción económica*. El Colegio de México, México, 1995, pp. 113-114.

las infraestructuras edificadas en el siglo anterior, la ciudad era abrazada por un conjunto de haciendas, molinos y huertas que fueron sujetos a la expropiación, conforme lo indicaba el nuevo orden.

Resulta fácil comprender que muchas de las superficies periféricas a la ciudad evidenciaban a la sociedad urbana el acaparamiento de tierras tan combatido por los revolucionarios y, por tanto, fueron las primeras en ser expropiadas, fraccionadas y distribuidas entre los nuevos poseedores de la tierra, los ejidatarios (minifundistas).

El ejido, como unidad de producción, procuraba incrementar la organización cooperativa de tipo mercantil, estableciendo un libre juego de fuerzas económicas, el fraccionamiento de los ejidos, que ya existía de hecho; la constitución de cada parcela dentro de él como patrimonio familiar no venía a ser otra cosa que dejar a los campesinos el uso definitivo de las parcelas en que se había dividido sus ejidos. Se trataba de un avance sobre el individualismo, puesto que era una forma intermedia de propiedad entre la absoluta del régimen burgués y la propiedad comunista. Sin embargo, no se había pensado que la ejidización habría de subvertir por completo el régimen de tenencia, ni se pensó en ello tampoco en 1924.²⁹⁹

Según la estadística nacional de 1927, un gran porcentaje de las haciendas rebasaba fácilmente las 500 hectáreas. Julio Cuadros Caldas escribía:

En el estado de Puebla, que tiene una superficie de 3,161,400 hectáreas —de las cuales 2 millones estaban absorbidas por las haciendas en 1910— apenas se han tomado hasta el 31 de julio último 200,263 para dotar a 323 pueblos de los 496 que solicitaron ejidos, pues a 65 se les negó la dotación y hay 108 pendientes. Es de advertir que si en Puebla quedan otros 487 pueblos que no han solicitado ejidos, ello se debe a que están en los distritos de la Sierra Norte donde hace 40 años se hizo el reparto de las tierras, y desde entonces se goza allí de paz, tranquilidad y bienestar personal como en ninguna otra parte del país. Con las 200,262 hectáreas dotadas en Puebla se han beneficiado 22,817 familias. Debo advertir que los estados de Morelos y Puebla han sido de los más afectados por las leyes agrarias, de modo que si en ellos se ve la insignificancia de la superficie expropiada, en los demás de la República apenas se percibe.³⁰⁰

Centrándonos en el contexto de la ciudad de Puebla, el saldo que restaba de las haciendas y posesiones de terratenientes periféricos a la ciudad —algunos de ellos incorporados a la “familia revolucionaria”— se sumaría al conjunto de los intersticios espaciales existentes entre las infraestructuras edificadas durante la dictadura

²⁹⁹Krauze, Enrique. Meyer, Jean y Reyes, Cayetano. *Historia de la Revolución Mexicana 1924-1928. La reconstrucción económica*. El Colegio de México, México 1995, p. 110.

³⁰⁰ Cuadros Caldas, Julio. *México Soviet*. Editorial Santiago Loyo, Puebla, 1926.

porfirista y la ciudad central, conformando así, el total de la superficie consolidadora de la ciudad moderna.

Otro factor que contribuyó con la transformación de estos espacios fue, sin duda, la promoción inmobiliaria que, apoyada con el capital de lo que fueron las haciendas y el ánimo de sus propietarios en reproducir el saldo de sus bienes inmuebles, se lanzó al fraccionamiento de aquellas superficies.

De este tema podemos resumir lo siguiente:

1. La mayor cantidad de dotaciones de tierra para la creación de ejidos, en la periferia de la ciudad de Puebla, suceden en el periodo comprendido entre 1921 y 1930. Previo al fenómeno de la extensión de la ciudad edificada y a la creación de las normativas sobre la fundación de nuevas colonias.

2. Si bien había una posesión de la tierra que se concentraba en pocas personas y familias antes de la Reforma Agraria, las dotaciones se limitaron a poco más de la mitad de la superficie considerada para una población mucho mayor que pertenecía a clases desposeídas.

3. La calidad de la tierra distribuida pertenecía a la categoría de temporal (39.72%), agostadero (21.46%) e indeterminada³⁰¹ (18.56%), que conformó la mayor parte de la superficie expropiada (79.74%); esto no garantizaba la productividad que suponía el gobierno federal para apoyar el desarrollo de los ejidatarios beneficiados.

Aunado a ello, es sabido que faltó apoyo en la inversión de capital y capacitación a los peones y jornaleros que accedieron, en poco tiempo, a superficies que no eran las mejor calificadas desde el punto de vista de productividad agrícola. La mirada e interés del capital se puso en la industria abandonando, por décadas, el programa de impulso a la producción agropecuaria que se proponían los primeros gobiernos revolucionarios.

Este hecho hizo que las tierras ejidales, al paso del tiempo ante la falta de capital y la insuficiencia tecnológica, llegara hasta el abandono por parte de sus propietarios. Así, se convertirían en las superficies más frágiles para su cambio de uso y consecuente fraccionamiento que se incorporaría a la ciudad.

4. Si bien la parte de la tierra en manos de los hacendados y rancheros fue expropiada para la creación de ejidos, éstos no se quedan tranquilos. El campo propicio para la reproducción de su capital, que abandonó la actividad agrícola, se vuelca al espacio de la ciudad para, precisamente, producir nuevo suelo urbano.

Las normativas estimularon la creación de las nuevas colonias urbanas y, con la llegada de las infraestructuras carreteras o la pavimentación de calles, se cualificaron esas superficies agrarias para iniciar su proceso de urbanización. En aquel

³⁰¹ Esto es, entre una calidad y otra lo que hacía muy difícil determinar su futura productividad agrícola.

entonces se denominaron “terreno de engorda”,³⁰² entendiéndose por ello que había que dejar “engordar” la tierra hasta que el gobierno, municipal, estatal o federal, construyera aquellas infraestructuras de servicios que le agregarían valor.

Todo ello sin que hubiera una normativa que permitiera el ordenamiento de la periferia de la ciudad para la construcción de colonias, fraccionamientos, equipamientos e infraestructuras que complementaran la función de centralidad de la ciudad existente. En los bordes de la ciudad se provocó la constitución de espacios urbanos con oferta suficiente de suelo pero adolecería, a partir de ese momento, de servicios básicos municipales, de la articulación funcional y expresiva con la ciudad central para el fenómeno socio-espacial que seguiría en las siguientes décadas.

5. Ante el fenómeno de cualificación de superficies perimetrales y la necesidad de extender las otras infraestructuras urbanas, podemos entender que los indicadores de las expropiaciones que a los mismos ejidatarios tuvieron que hacerse a partir de la segunda mitad del siglo xx, fueron precisamente para intentar revertir el rezago que fueron teniendo los servicios urbanos municipales e infraestructuras regionales necesarias para satisfacer las exigencias de una población creciente, una industrialización forzada y el abuso del capital inmobiliario especulativo para cualificar las superficies de “engorda”.

VI.1.3. *El quiebre tecnológico como instrumento de transformación socio-espacial*

Una buena parte de los productos de importación adquiridos durante las primeras cuatro décadas del siglo xx en nuestro país estuvieron destinadas a la adquisición de bienes de consumo y aquellas relacionadas a las nuevas tecnologías: maquinarias, vehículos, productos químicos, medicinas y textiles manufacturados.

En la demanda de estos productos estaba ligado lo siguiente: 1) complementar las necesidades de un modelo de desarrollo nacional y regional que apostaba por la industrialización, aunado a la relevancia que, durante la década de los veinte, se le dio al desarrollo del campo que implicaba su mecanización. 2) La construcción de una industria propia que había iniciado incipientemente desde el siglo xix, principalmente con la rama de la minería, petrolera y textil que, en el nuevo siglo, continuó y amplió con otras como la del automóvil, el acero, el cemento y la química-farmacéutica. 3) Las necesidades de un grupo social minoritario poseedor de una buena parte de los recursos económicos que absorbió rápidamente las transformaciones de estilo de vida inspirándose en *the American Way of Life* incorporando las

³⁰² Definición hecha por el ingeniero militar Enrique Estrada Cuesta, miembro de la Comisión de Planificación Integral del Estado de Puebla, 1952-1962. Entrevista personal concedida el 28 de septiembre de 2004.

comodidades otorgadas por las máquinas en la vida cotidiana y en los hogares: automóvil a la puerta, radio receptor; más tarde, televisor, lavadora de ropa, tostador de pan, batidora de masa, moedor de comida, etcétera.

La generación y distribución de la energía eléctrica había sido introducida desde finales del siglo XIX. Ésta se convirtió en un factor clave para el desarrollo industrial y comercial de la sociedad. Se trataba de tecnología e instalaciones costosas que, en el caso de México y desde luego en Puebla, fueron concesionadas a empresas extranjeras, principalmente norteamericanas y canadienses.³⁰³ Las transnacionales desarrollaban los proyectos e instalación para el suministro de este vital objeto de consumo principalmente urbano, pues ahí se localizaban las zonas industriales, las concentraciones de población y los centros de poder político y económico.

Las transformaciones que consecuentemente trajo la llegada del automóvil, repercutió de manera definitiva en la movilidad que, a largo plazo, se desarrollaría desplazando al tranvía urbano y al ferrocarril. Este factor facilitó la expansión de las ciudades mexicanas, inspirado en los modelos de las ciudades norteamericanas como Los Ángeles, California o Chicago, que tanto influyeron en la clase política y social hegemónica.

La aviación que iniciaba sus primeros viajes a principios de siglo, se desarrolla rápidamente y llega a la comercialización de sus rutas que fueron impulsadas a partir de la tercera década en México, con mucho mayor auge a partir del inicio de la II Guerra Mundial y en adelante, cuando se construyen una importante cantidad de aeródromos en los perímetros de las ciudades más importantes del país: 423 pistas para 1939. En el caso de Puebla en el lado norte, a escasos dos kilómetros de la Plaza Mayor.

En los terrenos adjuntos a la colonia Azcárate de esta ciudad, tendientes a la consecución del proyecto relativo a la construcción de un gran puerto aéreo, que nada tendrá que envidiar a otros muchos que existen en la República, ya que dicho campo de aterrizaje será dotado de todos los elementos necesarios para el fin que se le destina. Los trabajos de construcción y acondicionamiento no solamente del campo, sino de las oficinas, torres de señales, hangares, etc., han sido encomendados al ingeniero Ignacio Camacho M., quien basándose en datos oficiales que aconseja la práctica, ha hecho los trazos respectivos y comenzando a construir la primera pista dentro del terreno que medirá 800 x 400 metros.³⁰⁴

³⁰³ Entre las principales: Mexican Light and Power, Electric Bond and Share Co. y su filial American and Foreign Power Corporation.

³⁰⁴ Periódico *La Opinión de Puebla*. Sábado 9 de marzo 1929.

El servicio de la radio, el teléfono, el cine y posteriormente la televisión, se expandió en las ciudades rápidamente por las posibilidades que ofrecía en la intercomunicación, alcance de la información y ocupación del tiempo de ocio que podía hacerse a través de ellos. Además de que algunos de ellos pudieron constituirse como un buen negocio, al ser concesionados por el Estado. Destaca lo siguiente:

En radio: la XEB (Estación del Buen Tono, DF), XEW (DF), XET (Monterrey), XEJ (Ciudad Juárez), XES (Tampico). Para Puebla, en 1939 se funda la Empresa Radio-difusora de Puebla XEHR (Marconi Comunicaciones)³⁰⁵, al siguiente año XEPOP y en 1941 XECD (Radio Oro).³⁰⁶

En televisión el primer canal televisivo (XHDF-canal 4) se inaugura en la Ciudad de México en 1950. Cinco años más tarde se crea Telesistema Mexicano (antecedente de la poderosa empresa TELEvisa), concesión obtenida por las familias Azcárraga y Alemán que, en pocos años, instala estaciones repetidoras en todo el territorio nacional, incluyendo a la ciudad de Puebla.

La primera exhibición de radio televisión fue llevada a cabo con todo éxito en los corredores del hotel "Palace" de Puebla, con un televisor marca "Motorola", fabricado en los Estados Unidos de Norteamérica y que a más de la televisión consta de radio y tocadiscos. La exhibición fue ofrecida por el señor Marcelino Rivera, concesionario de "Motorola" en México, y fue presenciada por más de ciento cincuenta personas.³⁰⁷

Estas estaciones de radio y televisión, con sus antenas de transmisión, se convierten en nuevos hitos urbanos significando al mismo tiempo modernidad y poder dada la capacidad de emitir información controlada. Particularmente para la ciudad de Puebla las antenas para tv y radio se colocan en el poniente, justo sobre el cerro de San Juan, dibujando un destacado elemento para el horizonte de la ciudad.

En teléfono, las empresas Erikson (norteamericana) y Mexicana (nacional) son las promotoras y concesionarias. En Puebla inicia el servicio la Compañía Telefónica del Comercio de Puebla, que, desde 1917, propone hacer las instalaciones subterráneas. Ellas piden se le conceda permiso para hacer sus trabajos subterráneos en las calles con sólo avisar a la Administración de Obras Públicas.³⁰⁸

³⁰⁵ Iniciaron transmisiones en la avenida 46 Poniente, en la Colonia Santa María, pasó a avenida Poniente 101, terminando en avenida Reforma 100.

³⁰⁶ Iniciaron transmisiones en avenida Reforma 119 y actualmente está en avenida Teziutlán, Col. La Paz. Fuente: Cámara Nacional de la Industria de Radio y Televisión (CIRT). www.cirt.com.mx www.radiooro.com.mx www.cmr.com.mx Mayo 2004.

³⁰⁷ Periódico *La Opinión*, Puebla. 25 de noviembre de 1950.

³⁰⁸ *Archivo Ayuntamiento de Puebla*. Tomo 591. casillero 11. Legajo 357. Año 1917. Folios 298/2. Obras Públicas.

Por su parte, la electricidad y las luminarias introducen un nuevo mobiliario urbano tanto a la ciudad central como a la periferia a partir de una solución eminentemente técnica y económica aparecen las subestaciones de transmisión eléctrica, casetas de bombeo, postes, cables, transformadores, lámparas.

Capítulo XXIII. De los Postes.

Artículo 353°.- Para la colocación de postes en las vías públicas será requisito indispensable que las empresas y particulares obtengan previamente la licencia correspondiente del Ayuntamiento.

Artículo 354°.- El Ayuntamiento concederá las licencias o permisos para el establecimiento de los postes, de acuerdo con las condiciones siguientes:

Se considerará dos clases de postes:

- a).- Provisionales: los que sólo hayan de permanecer por quince días o menos.
- b).- Permanentes: aquellos cuya instalación se autorice por más de quince días³⁰⁹

No serían sustituidas por conductos subterráneos en la ciudad hasta la última década del siglo xx y sólo en algunos sectores exclusivos: centro histórico, fraccionamientos residenciales o fraccionamientos industriales.

Capítulo Primero. Disposiciones Generales

Artículo 7.- Los fraccionamientos habitacionales de primera tendrán las siguientes características:...

III.- Contarán con las obras mínimas de urbanización obligatorias siguientes:

- c) Alumbrado público de vapor de mercurio sobre postes metálicos y redes de distribución eléctrica para uso público y domiciliario, oculta.
- d) Ductos de redes telefónicas.
- e) Red de distribución de gas doméstico.³¹⁰

El desarrollo de la industria cinematográfica inició desde la primera década del siglo xx con las salas cinematográficas que fueron normadas por el Reglamento de Cinematógrafos y Variedades (1914). El propio Ayuntamiento elaboró un informe de inspección de las principales salas y teatros en 1918: Palacio, Teatro Varieda-

³⁰⁹ *Reglamento de Construcciones para el Estado de Puebla*. H. Congreso del Estado de Puebla. Oficialía Mayor. Dirección de Apoyo Parlamentario. Sistema de Informática Legislativa. Puebla. Junio 18 de 1935.

³¹⁰ *Ley de Fraccionamientos del Estado de Puebla*. H. Congreso del Estado de Puebla. Secretaría General de Apoyo Parlamentario e Informática. Diciembre 20, 1974.

des, El Edén Parisiense (Salón Blanco, Salón Rojo y salón Verde), Cine Pathé, Cine Pathe 2, Cine Palacio, Cine Nacional 1 y Cine Nacional 2; Teatro Ideal, Cine Lux, The Motion Pictures, Agencia Alquiladora de Películas, el de la Sociedad Mutualista de Dependientes y desde luego el teatro Guerrero, que había padecido un fatal incendio. De ese informe se destaca el estado regular y malo de dichas edificaciones, la mayoría por ser crujías adaptadas a viejas casas del centro.³¹¹

Para 1924 ya se había habilitado otros espacios como el Cine Lux, Empresa Carlos Ríos (en la famosa Casa de los Muñecos) y Teatro Constantino, En 1928, Teatro Cine Parisiense, Teatro Cine Palacio, Olimpia Ayuntamiento, Venecia y Popular.³¹²

Para 1941 se inaugura un edificio especializado para este fin, implicó la construcción de un importante espacio para su construcción eligiendo una localización privilegiada, avenida Reforma y 5 Norte, con todas las facilidades y comodidades de la época e inspirado en el “Art Decó”, el “Gran Cine Reforma”. Después, estas actuaciones se volcarían sobre la periferia, concretamente en las calles más prestigiadas, como en la renombrada avenida de la Paz, donde se instala el Cine la Paz para atender a los habitantes de las nuevas colonias residenciales.³¹³

El concreto, piedra artificial a base de mezcla con cemento Pórtland, en combinación con el acero estructural, permitieron incorporar una tecnología constructiva que facilitó desarrollar obras de infraestructura civil y urbana sin precedentes: puentes, presas, canales, drenajes, estructuras edificatorias industriales o habitacionales.

Pero sobre todo en la ciudad la pavimentación, a base de concreto asfáltico, que se generalizó a partir de entonces, inició una transformación tecnológica en la infraestructura de sus calles. Se intentaba resolver, de modo económico y eficiente, los problemas de accesibilidad al núcleo urbano desde la periferia por los nuevos caminos y, sobre todo, pensando en el vehículo automotor.

Por otra parte, el territorio es reestructurado enlazando a un conjunto importante de comunidades rurales, fuera ello con caminos de terracería o con carreteras asfaltadas, haciendo posible alcanzar otra escala de actividades de desarrollo.³¹⁴

³¹¹ *Archivo del Ayuntamiento de Puebla*. Tomo 598. Casillero 11. legajo 6, Exp. 33, 1918, Fojas 563/567. Diversiones. Bermúdez, Guillermo. Inspector.

³¹² Montero Pantoja, Carlos. *Colonias de Puebla*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Dirección general de fomento editorial. Museo Amparo, Puebla, 2002. pp. 64-65, 101.

³¹³ Para los interesados en el tema de la industria cinematográfica y su influencia en los procesos de transformación de la ciudad, recordemos que es sólo en la ciudad de México donde instalaron a los Estudios Churubusco (1944, promovidos fundamentalmente por Emilio Azcárraga Vidaurreta) para la producción cinematográfica que ocuparon una importante superficie en el desdibujado borde surponiente de la capital mexicana.

³¹⁴ “Noviembre de 1908. En este mes se comenzaron a asfaltar las calles de la ciudad comenzando con las del Alguacil Mayor y siguiendo con la de Mercaderes hasta la plaza”. De Mendizábal Tamborrel, José. *Efemérides de Puebla...*, p. 95.

Los antiguos accesos camineros fueron reemplazados por el programa de carreteras y caminos. Primero penetraron a la trama urbana y, posteriormente, serían incorporadas a la estructura de la ciudad como una infraestructura de acceso al territorio periférico y de éste a la ciudad.

No se puede dejar a un lado la referencia normativa catastral vigente entre los años de 1932 y 1939, que consideraba como aumento extraordinario de valor aquellos predios rústicos y urbanos que se les afectaba con la apertura o ampliación de una vía o calle.

Artículo 3º.-... se considera como aumento extraordinario de valor en los predios rústicos, el que derive: I.- De la apertura de una nueva vía de comunicación que mejore la situación del predio con los centros de consumo. La apertura de la vía surtirá efectos desde la fecha en que sea transitable.

Artículo 4º...son causas de aumento extraordinario en el valor de un predio urbano:...II.- La ampliación o ensanchamiento de la calle de su ubicación, o de alguna cercana, que afecte, a la zona en que el predio esté situado.³¹⁵

Además del cambio de los adoquines y pavimentos naturales por el negro asfalto, se construyeron estaciones de gasolina, primero en sitios privilegiados en la ciudad, como la del Paseo Bravo y luego prácticamente en cualquier esquina con potencial de venta.

Con todo ello, el programa funcional, expresivo y constructivo de la ciudad se fue modificando nuevamente, aunque ahora a velocidades cada vez mayores. Este quiebre tecnológico implicó para la ciudad nuevas actuaciones, a veces muy simples y otras de consecuencias más complejas, pero que finalmente contribuyeron a la transformación del horizonte socio-espacial.

Funcionalmente se continúa fortaleciendo a la centralidad, aunque con una merma en su dimensión económica. Puebla mantiene las oficinas de las entidades públicas y representaciones políticas en la ciudad central. Sin embargo, al estimular la ocupación territorial con la construcción de infraestructuras en la periferia, ahora más abundantes y extensas (como la creación de caminos, calles y carreteras, que facilitaban la accesibilidad al territorio periférico) y la fundación de colonias habitacionales y fraccionamientos residenciales, vendría el consecuente establecimiento de oficinas comerciales, empresariales y de negocios sobre las vías más prestigiadas de la ciudad: la avenida La Paz y en segundo término la avenida Reforma.

Los significantes de las formas de representación socio-espacial cambian ex-

³¹⁵ *Reglamento de la Ley Catastral para el Estado*. Leónides Andrew Almazán. "Periódico oficial". Sección leyes. Puebla de Z. enero 12 de 1932. Artículo 2º, 3º y 4º. pp. 16-17.

presivamente al combinarse una serie de tendencias arquitectónicas —californiana, provenzal, mexicana o la del modernismo arquitectónico— en espacios urbanos muy reducidos, a veces en la misma cuadra y gracias a las posibilidades que la técnica edificatoria permite.

El concreto armado con el acero, como fascinantes instrumentos de objetivación arquitectónico-espacial, permitieron construir con facilidad técnica, relativo bajo costo y abatimiento de tiempo de realización una importante cantidad de metros cúbicos que serán los que saturan el territorio periférico de la ciudad.

Además, el uso de este material es socializado entre las clases populares y campesinas a través del oficio de la albañilería, que luego es aprovechado para la edificación de muchos otros barrios y colonias autorizadas o “ilegales”. Ellos son, a fin de cuentas, los que mano a mano hacen las edificaciones oficiales, las residencias exclusivas o las casas de clase media, es decir, la arquitectura proyectada. Pero más importante aun sobre ello es mencionar que el grueso de la ciudad edificada, hacia el futuro, sería la de la autoconstrucción, la ciudad ilegal caracterizada por su precaria arquitectura popular.

VI.2. Infraestructuras de comunicación que consolidan el borde poniente como espacio moderno: los objetos en la calle 11

Presentaremos ahora un conjunto de actuaciones que siguen, inercialmente, la pauta marcada por aquellas desarrolladas durante el primer proceso de modernización de la ciudad y que contribuyeron para la consolidación del espacio moderno. Nos referimos a las que dotaron, en el lado poniente de la ciudad, de las infraestructuras de comunicación, salud, educación, ocio y habitación segregada. Veremos que las condiciones impuestas por las políticas centralizadoras de la Ciudad de México, en cuanto al desarrollo de infraestructuras para el control territorial, tienen resonancia en la ciudad de Puebla, fortaleciéndola en el contexto regional.

Desde la perspectiva que planteó la modernización de los transportes, comprenderemos que las implicaciones que tuvo el proyecto caminero así como el esfuerzo por el rescate y la conservación del al ferrocarril, implicó una transformación en el perímetro de la ciudad y que, a su vez, inyectaba al corazón mismo de la ciudad una dinámica al espacio urbano novedosa.

Se incorporarían equipamientos efímeros, como la estación de gasolina o, permanentes, la nueva estación del ferrocarril que implicó el desmantelamiento de las antiguas estaciones del Mexicano, Interoceánico y Mexicano del Sur. A su vez, las ferrovías se traducirían en viarios pavimentados para facilitar la irrupción definitiva del automóvil en la ciudad.

El nuevo impulso industrializador (1940) implicó, contrariamente a la reforma agraria, el abandono del campo como prioridad de la producción nacional. Con ello vinieron facilidades para el desarrollo del capital industrial que, si bien primero estimularía la creación de mano de obra, en pocos años favorecería exclusivamente al capital. Plantearemos cómo, las exigencias de esta nueva fase del desarrollo del capital, tuvieron sus implicaciones sobre el espacio de la ciudad y su territorio:

la industria se define como el conjunto de actividades económicas que tiene por objeto la explotación de las materias primas, de las fuentes de energía y su transformación, así como de productos semielaborados y bienes de producción o de consumo.³¹⁶

A ello le acompañarían el fraccionamiento de los saldos de las superficies expropiadas de las haciendas que, con los cambios en la estructura poblacional, estimularía a la promoción inmobiliaria para la pulverización del espacio perimetral a la ciudad. El objeto era la conformación de un conjunto de colonias que pretendía satisfacer la demanda de habitación de los nuevos pobladores y, a través de un proceso de cualificación de suelo, multiplicar el valor comercial.

Todo ello se enfrentará a la ausencia de una normativa planificadora que atendiera, en aquel presente y hacia el futuro, las exigencias de habitabilidad de una población creciente, un programa de infraestructuras para la ciudad articulado con la región y que permitieran equilibrar el desarrollo de una promoción inmobiliaria muy pujante. La respuesta, reducida al otorgamiento de licencias de usos de suelo y de construcción, dejaría satisfechas las expectativas del desarrollo del mercado inmobiliario e incluso, encontrando nuevas superficies para fraccionar, desbordarían los límites edificados de la ciudad.

Así, esta reducción de la problemática de la consolidación del espacio urbano moderno a un mostrador de licencias junto con las estrategias centralizadoras, traerían como consecuencia un fenómeno más complejo que implicaría, en el futuro, una transformación del ámbito urbano que incluiría, naturalmente, a un territorio extenso.

VI.2.1. *Irrupción del automóvil e impulso caminero en Puebla: la estación de gasolina*

Mientras los automóviles eran pocos, el que lo tenía era un rey: podía ir a donde le placiera y detenerse cuando quisiera; y hasta la misma máquina pa-

³¹⁶ Ascher, Francois. *Los nuevos principios del urbanismo*. Alianza Editorial, Madrid, 2004, p. 44.

recía una invención compensatoria para la inflación de un ego que había sido disminuido por el éxito de la mecanización.

LEWIS MUMFORD³¹⁷

Uno de los objetos arquitectónicos que aparecen en las ciudades a partir de la introducción del vehículo automotor en la cultura mexicana son los espacios dedicados al abastecimiento de combustible o estaciones de gasolina. En el caso de la ciudad de Puebla es posible comprender la construcción e implicaciones de la estación de gasolina sobre las inmediaciones de la calle 11, si nos referimos al plan de infraestructuras carreteras que los gobiernos emanados de la Revolución promovieron.

Para Puebla éste se desarrolla a lo largo de varios períodos de gobierno y teniendo como centro a la ciudad de Puebla. Además de la trascendental carretera entre México-Puebla (1926) que llegaría hasta el puerto de Veracruz, el primer impulso se da en la administración de José Mijares Palencia (1933-1937).

Primero, emite la “Ley de Caminos del Estado”, en la que se declara de utilidad pública la construcción, así como el mejoramiento y conservación de los existentes; la llevaría a la práctica la Junta Central de Caminos. Con pocos recursos para ello y ante la oportunidad e interés del gobierno federal en desarrollar los caminos cambia su estrategia.

Así, después, hay un esfuerzo de articulación en la construcción de caminos nacionales y locales con la región cuando se firma, en 1934, la “Ley sobre Construcción de Caminos en Cooperación con los Estados”. En ella destaca el establecimiento de una estrategia de financiamiento “uno a uno” con la Federación y que, con la creación de una nueva Junta Local de Caminos sujeta a las estrategias de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas Federal, logran construir lo siguiente: el camino Coayuca-Chapultepec (1 noviembre de 1930) con obra de terracería del Ayuntamiento; la carretera Zaragoza, Pue.-Tecoluitla, Ver. (9 marzo 1931) con la cooperación esos los pueblos y Cuetzalan; Huamauxtitla, Pue.-Chilpancingo, Gro. (21 mayo 1931) costado por los gobiernos de ambas entidades; Puebla-Tehuacán (6 septiembre 1934); Teziutlán-Limón (8 julio 1935); Puebla-Atlixco (14 septiembre 1936); Teziutlán-minerla La Aurora (1 octubre 1937).

Durante el gobierno de Maximino Ávila Camacho (1937-1941) se revistió con asfalto la carretera de Puebla-Limón y se continuó con el tramo Atlixco-Matamoros, los siguientes gobiernos estatales dedican la construcción de caminos regionales en el Estado, muy aislados y que convergían en la centralidad de la ciudad de Puebla que, a su vez, se interconectaba al eje México-Veracruz (1934, vía Jalapa y en 1939 vía Córdoba).³¹⁸

³¹⁷ Mumford, Lewis. *La carretera y la ciudad*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1966, p. 306.

³¹⁸ Cordero y T, Enrique. *Historia Compendiada del Estado de Puebla*. Tomo tercero, Publicacio-

Aunque muy elemental, estas carreteras eran ya la estructura básica caminera para el Estado y, para la ciudad de Puebla, implicaba la incorporación de unas infraestructuras que transformarían tanto a sus bordes como a la ciudad central.

El hecho arquitectónico de la estación de gasolina de la calle 11 en la ciudad de Puebla, es la expresión, en el espacio urbano, de un fenómeno socio-espacial más complejo, que rebasa la simple consideración de ésta como una edificación y que se añade a las infraestructuras en la ciudad.

Comprender ese edificio en la periferia urbana implica asimilarla como una consecuencia de las actuaciones que, sobre el territorio, van presionando a la ciudad para ir incluyendo ese tipo de instalaciones. Forma parte de una estrategia de desarrollo que tiene como fin intentar recomponer el sistema de integración territorial, sustituyendo al ferrocarril regionalmente y al tranvía localmente, además del interés en desarrollar un capital industrial específico, como el automotriz, con su fiel acompañante, el petrolero —concretamente la refinación y distribución de combustibles y productos afines. A esto se añade la compleja situación económica de Ferrocarriles Nacionales, la política hacia los sindicatos, que se iban corporativizando al partido en el poder y, las empresas que aún tenían concesiones, inversiones y pagarés del gobierno mexicano.

Además de lo señalado sobre los primeros caminos, territorialmente pretendieron comunicar un conjunto importante de poblaciones en su trazo salvando, en lo posible, los obstáculos geográficos. También aprovecharon las infraestructuras de acceso a las ciudades para penetrar en ellas, evitando con ello la construcción de algunos kilómetros que en cada población estuvieron sobre las calles principales. En el caso de la ciudad de Puebla, la avenida Reforma se consolida como la vía de acceso directa y más importante a la ciudad.

Con el paso obligado por el centro de las ciudades se estimularon importantes procesos de transformación urbana que afectaron tanto a la ciudad central como a la periferia:

a. En el área central se incrementó el interés por la actividad comercial, abundaron los comercios fijos y ambulantes de restaurantes, bares, tiendas de alimentos, ropa y productos regionales. Ello se incrementó especialmente en los alrededores de los hoteles y las estaciones de autobuses de pasajeros, que a los pocos años llegaron a la ciudad, ubicando sus terminales en las calles del centro, sustituyendo con ello usos habitacionales en edificaciones históricas y continuando con ello el proceso de terciarización del corazón de la ciudad.

nes del Grupo Literario “Bohemia Poblana”, Fotolitográfica Leo, SA. México, 1986. Fuentes: *Periódico La Opinión*. Puebla, 1930-1950, Caminos de México, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, Guía Goodrich-Euskadi 4ª edición, Imp. Galas de México, México, 1958.

La centralidad de las ciudades más importantes, como Puebla, eran tocadas por esta nueva exigencia de equipamiento e infraestructura que se vieron obligadas a facilitar la circulación de vehículos por sus calles; éstos, de una escala bien diferenciada a aquella concebida para transportes tirados por animales.

Así, entre 1925 y 1930 se utilizaron los primeros autobuses para 20 pasajeros y se iniciaron los servicios regulares de México a Pachuca, de México a Texcoco y de México a Toluca. La línea Estrella Roja se fundó en 1925 para proporcionar servicio de México a Cuernavaca con 10 unidades. En 1929 la Alianza Camionera Veracruzana Flecha de Oro estableció la ruta de Perote a Veracruz, la cual posteriormente enlazó sus servicios con las líneas de Puebla a Perote y la Flecha Roja de México a Puebla.

Las primeras estaciones de autobuses de Puebla se ubicaron frente a los hoteles más importantes: el Hotel Arronte, en la avenida Juan de Palafox y Mendoza 203. El Hotel Italia, sobre la avenida 3 Norte 202 con la línea Flecha Roja (1935). La línea Autocamiones Alas de Oro (1935) en la avenida 8 Poniente 212.³¹⁹

El primer edificio “[...] que pronto habrá de convertirse en terminal moderna”³²⁰ (1945) fue de la empresa Flecha Roja. Se localizó en la calle 8 Poniente 705, atrás del Ferrocarril Industrial. Le seguirían la de Autobuses Unidos, en la calle 4 Norte, con salidas por la 10 y la 12 Poniente, lo que implicó la demolición de al menos media manzana. La de Estrella Roja, frente a San Agustín,³²¹ también demoliendo la Casa de Micieses, una de las más antiguas de Puebla, para satisfacer las necesidades programáticas de una terminal relativamente sencilla: vestíbulo con taquilla, sala de espera, resguardo o guarda-bultos, oficinas administrativas, sala de descanso para chóferes, andenes y patio de maniobras para los autobuses.

En 1934 y en otras latitudes, la línea Estrella de Oro inició sus servicios de México a Acapulco con 11 autobuses para pasajeros. Para 1937 se abrió la ruta de carga de México a Laredo, y para 1939 la scop³²² reportaba cuatro mil 328 unidades autorizadas para el servicio público.³²³

b. A lo largo de la franja de los caminos de acceso ya asfaltados a la ciudad se iniciaron los comercios de partes y refacciones para automóviles, autobuses y camiones, la creación de talleres especializados, garajes, almacenes y estaciones de servicio. Algunos de los hospedajes de baja calidad y prostíbulos encontraron en estos caminos de acceso un lugar más adecuado para su establecimiento ante

³¹⁹ “Hoy a las 14:00 horas tendrá efecto la inauguración de las nuevas oficinas de la Auto-Pullman, en los bajos del Hotel Arronte.” Periódico *La Opinión de Puebla*. 7 de junio de 1934.

³²⁰ *Ibid.* 1 de abril de 1945.

³²¹ Sánchez Flores, Ramón. *Puebla. Antología de una ciudad*. H. Ayuntamiento de Puebla de Zaragoza. 1ª Edición Puebla 1991, p.138.

³²² Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

³²³ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Abril 2004, www.sct.gob.mx

la oferta de suelo amplio, de bajo costo y a distancia suficiente de la ciudad para facilitar abasto en el servicio y anonimato de los usuarios.

c. Ante la demanda creciente de suministro de combustible para los vehículos, que ya empezaba a circular por las ciudades y caminos, se promovió el establecimiento de estaciones de gasolina en los bordes, por razones de seguridad y para satisfacer las necesidades de espacio de los propios vehículos. Para ello se requerían áreas para los tanques de almacenamiento subterráneos (cisternas), sistemas de bombeo de combustible, aire y agua, andén para el despacho de combustible y oficina administrativa. Se les denominaba estaciones de “banqueta”.³²⁴

Hay un paralelismo en la percepción y valoración que parece sucedió con estos establecimientos y lo que pasó, en su momento y a escala y proporción debidas, con las estaciones de ferrocarril. Independientemente de su función de suministro de combustible, se convierten en signos de bienestar para los poseedores de los automóviles y de progreso para la mayoría. Por ello son consentidas en su ubicación otorgándoseles, en un primer momento, localizaciones privilegiadas en las plazas y calles de acceso de la ciudad, formando parte de las “nuevas puertas” de la ciudad articuladas por los caminos de asfalto.

La primera estación de gasolina de Puebla estuvo probablemente en la Plaza Mayor, en su cabecera norte —tipo “banqueta” — que muy pronto fue removida por la normativa vigente que restringía el establecimiento de instalaciones e inmuebles peligrosos.³²⁵ Juan Francisco Servín consigue el permiso para la construcción de una nueva estación:³²⁶ “[...] Ese monumento (Independencia) se estrenó en 1898, y se trasladó a la avenida de La Paz en 1922. En 1928 se construyó en el mismo sitio la estación de gasolina para automóviles”.³²⁷

En el Paseo Bravo, sobre su extremo norte, justamente en la esquina con la avenida Reforma y la calle 11, sustituyendo a la escultura conmemorativa de la Independencia —reubicada ahora sobre la avenida de La Paz— frente al templo de Ntra. Señora de Guadalupe y reemplazando la estación terminal de transporte colectivo de las rutas del tranvía urbano. Se obligó a converger en este punto a otros caminos de acceso importantes a la ciudad que también se modernizaron con el plan carretero.

³²⁴ *Revista Octanaje* núm. 7. Petróleos Mexicanos, 29 junio 2001, www.pemex.gob.mx

³²⁵ Capítulo XI. De los establecimientos peligrosos malsanos e incómodos. Artículos 240 al 247. *Reglamento de Construcciones para el Estado de Puebla*. Junio 18 de 1935, Gustavo Ariza. H. Congreso del Estado de Puebla, Oficialía Mayor, Dirección de Apoyo Parlamentario, Sistema de Informática Legislativa, marzo 1995.

³²⁶ *Archivo del Ayuntamiento de Puebla*. H. Consejo Municipal, sesión del 10 de septiembre de 1927, Pertenece al consorcio de la poderosa Huasteca Petroleum, Hubo otra en la 5 Norte y 4 Poniente de Pierce Oil Co.

³²⁷ Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla...*, pp. 306-306.

El paso de cientos de vehículos automotores, que a diferencia del ferrocarril, se podían detener en cualquier punto a lo largo de estos caminos y carreteras pavimentados, incrementaría el interés de la promoción inmobiliaria en ir transformado las superficies de lo que quedaba de las huertas, fracciones de haciendas y ranchos en superficies urbanizables para la habitación. Al mismo tiempo, las construcciones existentes, próximas al borde de la ciudad, fueron transformando su uso habitacional en comercial o espacios de servicio; primero en las plantas bajas y luego la sustitución total. Por increíble que parezca, sucedió con las importantísimas infraestructuras e instalaciones del ferrocarril en Puebla.

La estación de gasolina es un objeto que simbolizó la irrupción del vehículo automotor en la ciudad y que claramente inicia una etapa revolucionaria en la concepción de la movilidad urbana. Desplaza, sin miramientos, al transporte público urbano fundamental de entonces, el tranvía urbano, ocupando su lugar y primacía el transporte individual del automotor que convivirían en el futuro con un conjunto desarticulado de concesiones de líneas de autobuses urbanos, instrumento de manipulación política que iría en detrimento del servicio a los usuarios, los derechos de los operarios y calidad de vida de los habitantes. A cambio de ello, jugosas ganancias económicas de los concesionarios y la permanencia en el poder del partido hegemónico (PNR-PRN-PRI).

Como elemento arquitectónico en la ciudad, la estación de gasolina destacó en su construcción por la recreación material de la talavera poblana, tan afamada en todo el país, que hizo lujo de su expresión en muros y plafones e incluso llegó a ser imitada en otras instalaciones que se repitieron en las rutas del estado. Ahí se abastecían de combustible los propietarios de este maravilloso invento de la tecnología, que a la larga provocaría una de las mayores preocupaciones para la elaboración de lineamientos en la planeación urbanística de las ciudades mexicanas.

Podemos reconocer que la estación de gasolina es, sin duda, un efímero significativo de la trascendental irrupción del transporte automotor, que vendría a sustituir al poderoso “caballo de hierro” como instrumento para la estructura territorial, medio de transporte y modelo de industrialización. Se construyó en uno de los bordes más significativos de la ciudad, avenida Reforma y la calle 11, por su potencialidad como lugar de acceso a la ciudad y a la región. Esta edificación atrajo a cientos de conductores a esta histórica frontera urbana para congregarse a la carga de combustible y de ahí dirigirse a otros puntos de la ciudad o del territorio.

VI.2.2. *La nueva terminal ferroviaria: ¿reivindicación o terciarización?*

Para la ciudad de Puebla el fracaso del programa ferrocarrilero significó una nueva fuerza urbana transformadora, precisamente en el origen espacial de su moderni-

zación. Aunque tres décadas más adelante al plan de Alberto J. Pani³²⁸ para rescatar al servicio ferrocarrilero de la banca rota y tres años después de la sindicalización de la empresa por parte del general Cárdenas,³²⁹ el gobierno de Manuel Ávila Camacho redefine la estratégica posición de la infraestructura ferrocarrilera y se inicia el pago de la deuda de la empresa expropiada hacia años.

Se ha señalado que durante la presidencia del licenciado Miguel Alemán Valdés (1946-1952) se estimuló la intervención del capital privado y externo, aunque siempre condicionado a la construcción de las infraestructuras necesarias, por cuenta del gobierno, para que México continuara con su industrialización.

Reconociendo la relevancia del sistema ferroviario como infraestructura para el desarrollo industrializador, diseña el programa denominado “Plan Alemán de Rehabilitación Ferroviaria”, expide la Ley Orgánica de Ferrocarriles Nacionales de México,³³⁰ en la que se constituye a la empresa como un organismo público sin fines de lucro y corporativizado al PRR al inquieto sindicato, vino así la inversión pública para su modernización.

Para la ruta que unía la vía México con la ciudad de Puebla, significó el cambio a vía ancha así como la integración de las rutas con destino a Tehuacán y Oaxaca (1952). Ello implicaba también la modificación sustancial de las terminales existentes para la optimización de su operación, dada la transformación tecnológica de las antiguas máquinas de vapor al diesel, así como la de los ramales discontinuos y angostos a la continuidad de la vía ancha propuesta en el “Plan Alemán”.

Ferrocarriles Nacionales de México construye una nueva estación terminal (1954) como remate final de la calle 11 Norte, nuevamente en los bordes de la ciudad, a la que le seguiría, en paralelo, la autopista de altas especificaciones México-Veracruz (1962).

Conformaría un potente borde urbano, bloqueando, con ello, las posibilidades de continuidad conforme a su trazo. El cambio modificaría a los barrios de su entorno pues, por la inadecuada gestión de los años anteriores, el ferrocarril había dejado de ser un objeto de prestigio para la ciudad.

Para finales de la década de los cincuenta, las estaciones del Ferrocarril Interoceánico y la del Ferrocarril Mexicano del Sur fueron desmanteladas. La operación inmobiliaria se justificó también con la edificación, sobre la superficie de la primera, del mercado municipal “Venustiano Carranza”, transformando la competencia de este sector de la ciudad e impulsando con ello la especialización terciaria del borde de la ciudad histórica.³³¹

³²⁸ Nos referimos aquí a la antes mencionada “Enmienda Pani”.

³²⁹ Diario oficial de la Federación. Sección Leyes, Ley para la Administración Obrera de Ferrocarriles Nacionales de México, Lázaro Cárdenas, Septiembre de 1938.

³³⁰ Diario Oficial de la Federación. Sección leyes, Miguel Alemán V, 30 de diciembre de 1948.

³³¹ “El Ayuntamiento no hubiera podido construir dicho mercado, sino hubiera sido por la bondadosa y desinteresada cooperación prestada por la Fundación Mary Street Jenkins.”

Desde la perspectiva de la habitación, veremos que las primeras colonias que se conforman en los intersticios espaciales entre las infraestructuras y la ciudad central, plantearon un perfil de entorno ligado al paisaje natural que aún prevaecía en la periferia de la ciudad; eran colonias campestres inspiradas en la “ciudad jardín”.

Con la definición del nuevo borde urbano, a través de la nueva estación del ferrocarril, el carácter de esas colonias se pierde y, por tanto, sus propietarios abandonan aquellas casas de campo construidas a la orilla de la ciudad.

A partir de entonces se colonizaría, primero, por colonias para obreros de las industrias inmediatas a la ciudad, comerciantes minoristas y, más tarde, por “fayuqueros”³³² y personas dedicadas al mercado negro, principalmente, de partes automotrices.

Volviendo a los cambios en el ferrocarril, el viario que salía de esas estaciones fue sustituido por las avenidas Diagonal Defensores de la República y Héroe de Nacozari, apegándose al trazo de las ferrovías e integrando un par vial en diagonal a la retícula urbana con el objeto de “facilitar” el acceso a las nuevas colonias a través del tránsito de vehículos automotores.

Sorprendentemente se ha salvado del desmantelamiento el viario, en arco, de lo que fuera la salida a Apizaco en la ruta a la ciudad de México. Sin duda esta infraestructura representa una oportunidad de continuar reivindicando la calidad del espacio urbano en ese degradado sector de la ciudad.

La modesta y antigua Estación del Ferrocarril Mexicano, los patios de maniobras, de mantenimiento y terrenos que dejó la del Mexicano del Sur sirvieron, durante años, de bodega para máquinas y vagones abandonados; el edificio de la Estación en particular, como archivo histórico de la misma empresa. Finalmente en 1988 se decidió trasladar a esas instalaciones el Museo Nacional del Ferrocarril con un proyecto de rescate del patrimonio industrial ahí acumulado.

Por ahora la situación del sistema ferrocarrilero nacional ha vuelto a cambiar, pasando a manos de empresas privadas. La nueva Estación Puebla ha dejado de funcionar como estación de pasajeros para especializarse en el manejo de mercancías y productos para el comercio internacional, principalmente de la industria de las autopartes y alimentaria.

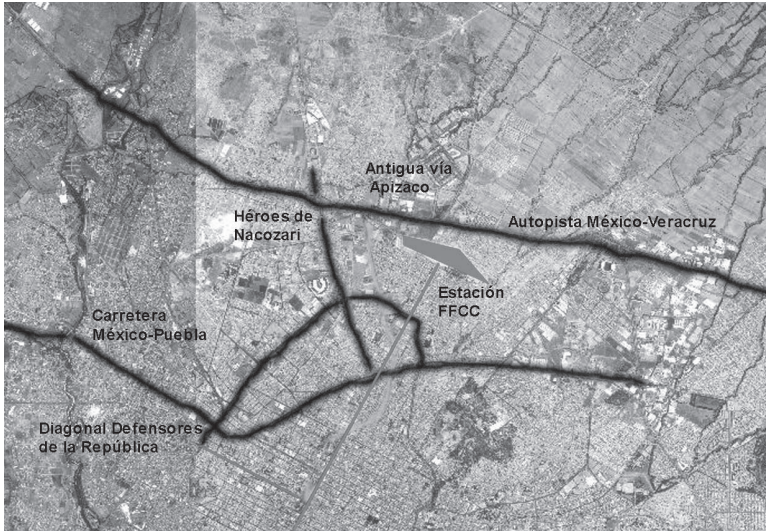
Respecto al sistema de tranvías urbano, fue desplazado sin ninguna consideración, tal vez como parte de un sistema de transporte complementante, ante la oferta tecnológica que presentaba el autobús. La introducción del nuevo sistema

Archivo del Ayuntamiento de Puebla, Segundo Informe de la Administración del doctor Rafael Artasánchez Romero, 1958.

³³² Se definen así a los comerciantes que se dedican a la importación y comercialización de productos extranjeros, evitando la fiscalización y estableciéndose en locales provisionales, efímeros y clandestinos. El fenómeno se repite en las principales ciudades y forma parte importante de la economía subterránea del país.

implicaba una inversión mínima por parte del municipio, que ya tenía dificultades en seguir soportando la infraestructura del tranvía.

39. Trazo de las nuevas vialidades y ubicación de la estación ferroviaria en el norte de la calle 11.



Fuente: Elaboración propia con base en la ortofoto proporcionada por INEGI, 1999.

Años más tarde, este servicio ofrecería un campo interesante para la consolidación del poder político del partido hegemónico (PRI) por la estructura corporativista que lo conforma. Incorporaría al gremio de conductores y mecánicos al sector obrero, en acuerdo con los concesionarios, muchos de ellos también miembros de esa organización política.

Con ello se iniciaba la historia de las concesiones de líneas de autobuses, centralizadas por el gobierno estatal, viciadas por la manipulación política y la ambición económica que tanto han pesado a los usuarios, en su economía y salud. Las calles están saturadas de vehículos viejos inadecuados e inseguros para el traslado de personas (vw Combi o en el mejor de los casos microbuses). Por ejemplo, en el año 2001 existían 47 rutas de microbuses que circulaban por la calle 11, frente al Paseo Bravo, lo que denota la falta de articulación racional entre el mismo sistema y la centralidad de esta calle con respecto al conjunto de la ciudad.³³³

La calle 11 con ello continúa su proceso de transformación: integrándose a la trama reticular de la ciudad histórica, como una calle más de su tejido; adquirien-

³³³ Inventario elaborado en el curso de Calle y Plaza por los alumnos de licenciatura de Arquitectura de la Universidad Iberoamericana Puebla, mayo de 2003.

do una identidad particular, como un límite de la centralidad urbana y, articulando infraestructuras decimonónicas y posrevolucionarias ubicadas en la periferia poniente. Su función como vía de acceso no terminaría ahí: con el desarrollo de las actuaciones inmobiliarias, la presión demográfica y los vacíos normativos, se transformaría en uno de los ejes de acceso al territorio periférico de la ciudad que la promoción inmobiliaria, pública y privada, ha ido habilitando para la conformación de un sinnúmero de barrios y colonias, conteniendo asentamientos de todos los matices socioculturales posibles.

VI.3. La calle 11 como eje norte-sur: semillero de colonias

Hay un hecho socio-espacial que ocurre en el territorio dibujado en el entorno a la ciudad central de Puebla así como alrededor de las infraestructuras dejadas al final del siglo XIX y que inician las transformaciones características de las primeras décadas del siglo XX. Se trata de la ocupación urbana de los intersticios espaciales, aquellos “vacíos” de importantes superficies prácticamente habilitadas para su urbanización que provocaron lo que denominaremos en este estudio el fenómeno de “consolidación del espacio moderno”.

Las razones para esta consolidación las encontramos principalmente promovidas por lo siguiente: la evolución de las condiciones de la tenencia de la tierra a raíz de las expropiaciones de haciendas y creación de ejidos;³³⁴ el capital rural que, ante la incertidumbre de su posición en el desarrollo del campo, se traslada al ámbito de lo urbano para reproducirse; la relativa libertad jurídica para actuaciones propias de un emergente mercado inmobiliario que ya venía evolucionando sobre el espacio edificado; y, la presión demográfica que se sucedería con los años ante el cambio impulsado por los enfoques propios del modelo de desarrollo industrial de capitalismo dependiente.

Nominativamente, el término de “barrio” se concedía a los espacios para habitación en la periferia de las ciudades mexicanas. Pero es a partir de las últimas disposiciones sobre Ley de Colonización, promovidas por los presidentes Lerdo de Tejada (1875) y Manuel González (1883), que se va trasladando esa nomenclatura, propia de la ocupación territorial por los nuevos habitantes —extranjeros o nacionales—, a los nombres de los espacios baldíos organizados en bloques fraccionados en torno a la ciudad central destinados para asentamientos humanos que, finalmente, le dan el nombre de “colonias”.

³³⁴ *Decreto para la formación de Nuevos Centros de Población Agrícola*. Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Edo. L. y S. de Puebla, Sección Leyes, Leónides Andrew Almazán, 15 de septiembre de 1931.

La Ley de Colonización tiene por elementos esenciales el deslinde y fraccionamiento de los terrenos baldíos, y la repartición de esos terrenos entre inmigrantes extranjeros y colonos nacionales. Formar nuevas poblaciones; llevar el calor y la inteligencia del hombre a fecundar nuestros salvajes desiertos; aumentar con el contingente de razas hermosas, fuertes y civilizadas, traídas de la vieja Europa, las fuerzas sociales y materiales de nuestro país y nuestro exiguo censo... he aquí el lírico propósito de esas leyes, dadas con la mejor voluntad y con el peor éxito; pues la verdad es, que hasta hoy los resultados no han correspondido en manera alguna a las esperanzas.³³⁵

¿Cómo sucede este fenómeno?, ¿cuáles son sus condicionantes?, ¿hacia dónde apuntaron estas actuaciones en el futuro?

Intentaremos resolver estas preguntas a partir de las relaciones entre las circunstancias y condicionantes del contexto analizado en los incisos anteriores que pueden explicar la consolidación del espacio urbano moderno en la ciudad de Puebla durante las primeras cuatro décadas del siglo xx.

En el lado poniente de la ciudad hemos analizado las infraestructuras promovidas por las exigencias sociales para transporte, salud pública, educación, entretenimiento y habitación segregada que caracterizaron la gestión de los gobiernos de la dictadura porfiriana. Se le agregaron las oportunidades que abrió la puesta en marcha de un sistema de caminos y carreteras propios para el vehículo automotor de los gobiernos posrevolucionarios que, con su huella, fueron transformando el entorno de la calle 11 en un importante nodo por el conjunto de caminos e infraestructuras que confluyeron justamente a lo largo de su trazo.

La transformación de un espacio público, como la calle 11, como borde histórico de la ciudad colonial, con forma urbana y características funcionales peculiares, a la de un "eje" de intercomunicación norte-sur y entre los sectores central (histórico) y poniente (moderno) del conjunto de la ciudad de Puebla, expresa el fenómeno y los momentos de quiebre precisos en su particular historia urbana.

A lo largo del recorrido de esta calle se puede identificar claramente el borde poniente de la ciudad histórica, reconociendo el trazo, dimensión de calles y manzanas con sus edificaciones características de la ciudad colonial: restos de las elegantes casas, los templos católicos, residuos de los conjuntos conventuales y los vestigios de lo que fueron los solares de los barrios indígenas, transformados por la arquitectura decimonónica y las actuaciones modernizadoras.

³³⁵ Orozco, Wistano Luis. *Legislación y jurisprudencia sobre terrenos baldíos*. Edición facsimilar de 1895 por Ediciones El Caballito, México 1974, Título duodécimo, Últimas leyes sobre colonización, Proemio, pp. 799-800.

También desde la perspectiva funcional la calle deja testimonio de lo que está siendo y ha sido la ciudad: escasa habitación y saturación de comercios y servicios, sin distinguir entre edificaciones coloniales, decimonónicas, modernas o de los escasos solares en espera de su promoción.

En el lado poniente de la misma calle 11 ha dejado de ser característico la función y el paisaje de la ciudad agrícola de ranchos, huertas o barrios indígenas, encontrando instalaciones de infraestructuras de diversos órdenes alrededor de los cuales empieza a haber un interés inusitado en fraccionar para vender espacios propios para la habitación.

El listado de colonias “nuevas” que surgen a partir de entonces es amplio y de variado perfil sociocultural. Responde a un movimiento importante de actuaciones inmobiliarias sobre la tierra que ha sido abandonada o retenida por unos cuantos durante el desarrollo del porfiriato y la revolución armada de 1910. Reordenada por las expropiaciones de los gobiernos posrevolucionarios, es apropiada nuevamente por otros agentes para transformar ese territorio en suelo urbano.

VI.3.1. Población y promotores

Si durante los diferentes gobiernos decimonónicos hubo procesos de desamortización de bienes de la Iglesia católica que aprovecharon algunos capitalistas y personajes influyentes, también se fomenta la colonización y ocupación de algunas parcelas y edificios a través de la “Ley de Cesión Gratuita de Terrenos Baldíos o Nacionales a los Labradores Pobres”, como el caso del ex convento de la Merced que lo cede el Gobierno de la Unión a favor de los artesanos pobres de la ciudad en 1872.³³⁶

Con esto se quiere señalar que la genealogía, así como el posterior desarrollo de los promotores inmobiliarios en la ciudad de Puebla, pasa por todos los matices de poder y niveles socioculturales: entidades del gobierno estatal y municipal; bancos y fundaciones, como Mary Street Jenkins; organizaciones sociales, como la de Vecinos de la Colonia Ignacio Zaragoza o la Confederación de Organizaciones Campesinas.

Entre los personajes influyentes nacionales destacan en el periodo entre 1876 a 1917: Eduardo Ovando, Jorge González Pacheco, Gonzalo Maceda, Jesús Calva y Rojas, Estanislao Villasante, Francisco Hernández Amor. Después de los años de la Revolución Mexicana (1919-1929): María Rivera, Francisco Pacheco y su socio Agustín Henning, Rafael Nájera, Andrés Bello. Más tarde (1929-1950): Gonzalo Bautista, Manuel del Campo, Fermín Lastra, Miguel Díaz Barriga, Joaquín M. Uriarte, Gabriel Pastor e Isaac del Río.

Entre los de origen extranjero: Carlos Desfassiause (1915), representando a

³³⁶ Archivo Ayuntamiento de Puebla, Casillero 12, Legajo 43, año 1872, foja 13, exconventos.

Eduardo de Ovando (Sociedad Ignacio Rivera Sucesores). Pablo Petersen (1914) y posteriormente Federico, Juerguen y Cecilia los tres de apellido Petersen (1929).

El inicio de actividades de las empresas inmobiliarias en Puebla viene con los primeros años del siglo xx: Sociedad Cooperativa de Constructores en Pequeño (1914) que sobre el Rancho de la Rosa —nororienté— construyen la colonia Humboldt, Amalucan, San Isidro, La Virgen y San José Maravillas. La Sociedad Ignacio Rivera Sucesores (1916), sobre el Rancho de la Magdalena —sur—, crean la colonia el Carmen. Pacheco & Henning (1929), sobre el Rancho Santa María —norponiente—, propiedad de María Rivera la colonia Santa María. Fraccionamientos de Puebla S. A. (1949) de Isaac del Río, manejó la colonia residencial la Paz, sobre el cerro de San Juan en el poniente.

A la Compañía Fraccionadora y Urbanizadora de Terrenos de Puebla S.A. (1935) se le concede permiso para vender y fraccionar durante veinte años en cualquier población del Estado para dar a las personas que carecen de casa propia la oportunidad de adquirir una casa con facilidades excepcionales de pago.³³⁷

VI.3.2. Legislación y tecnología

La legislación va detrás de las actuaciones inmobiliarias y en su desfase transforman el espacio urbano. Recordemos que el caso de la ciudad de Puebla, la primera legislación referente al cambio de valoración de las propiedades urbanas o rurales es la Ley Catastral del Estado (1932). La base de la que parte son las denominadas “unidades tipo” que, en el caso de las propiedades urbanas, separaba el valor del terreno y el de la construcción y que finalmente lo definía “el metro cuadrado con frente a la vía pública”.³³⁸

La Junta Central de Catastro elaboraba “tablas” de valor de unidades cada cinco años. Ya mencionamos que, en su correspondiente Reglamento, la Ley incrementaba el valor de la “unidad tipo” cuando hubiera “I. La ampliación o ensanchamiento de la calle de su ubicación, o de alguna cercana [...] III.- Cualquiera otra circunstancia que, independientemente del crecimiento normal de la población, haga aumentar el valor del predio”.³³⁹

Ahora, consideremos que en 1929 se inició un extenso programa de pavimen-

³³⁷ Montero Pantoja, Carlos. *Colonias de Puebla*. BUAP, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Dirección de Fomento Editorial, Museo Amparo, Puebla, 2002, p. 126.

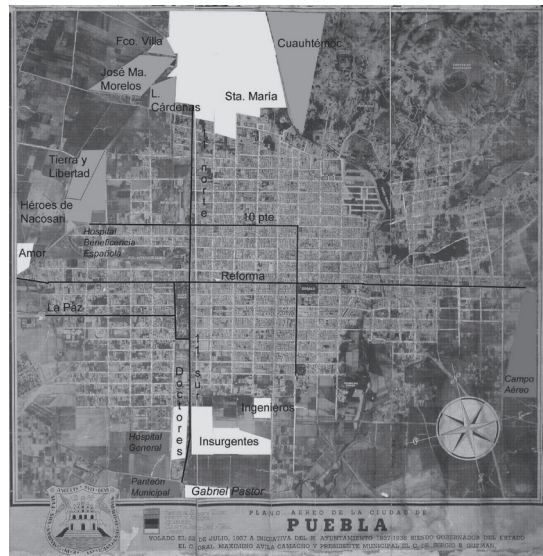
³³⁸ *Ley catastral para el Estado de Puebla*. Artículo 4º Incisos A y B, Leónides Andrew Almazán, Periódico Oficial, Sección Leyes, enero 12 de 1932.

³³⁹ Artículo 4º “Reglamento para la Ley Catastral del Estado”. Leónides Andrew Almazán, Periódico Oficial, Sección Leyes, Puebla, enero 12 de 1932.

tación en las principales calles de la ciudad, específicamente en el sector poniente: la calle 11 hacia el sur que conducía al Hospital General y el Panteón Municipal. Avenida Reforma desde el Campo de Aviación y hasta la salida a la Carretera Nacional a México. La calle 10 Poniente, que conducía al Hospital de la Beneficencia Española y, más tarde, continuarían para terminar (1935) las vías perimetrales al Paseo Bravo y de ahí hasta la última rotonda de la avenida La Paz.

Con ello, los terrenos con frente a estas calles vieron incrementado su valor conforme lo señalaba la Ley. Si miramos el plano de 1937 en donde se destacan las primeras colonias “consolidadoras del espacio moderno”, observaremos que muchas de las que se crean son las agregadas precisamente a las vialidades que en esos años están siendo tratadas con asfalto. Particularmente en la calle 11: Pensador Mexicano (1884), lateralmente a través del Paseo Bravo; Santa María (1929), cuyo acceso principal era precisamente la calle 11. Sobre la misma y hacia el sur: Colonia del Ingeniero (1931), Obrera (Moderna) (1931), Molino de Enmedio (1932) y Gabriel Pastor 1ª sección (1932).

40. *Las primeras calles pavimentadas en Puebla con las superficies que cualificaría para la conformación de las colonias habitacionales*



Fuente: elaboración propia con base en la *Cartografía histórica de la ciudad de Puebla*. AAP. Digitalización ACS. Valladolid, 2004.

A ello se añade el estímulo fiscal promovido por el decreto del gobernador Almazán en el año 1932, en cuanto a la exención de pagos por impuesto predial municipal y de servicios urbanos a aquellos propietarios que construyeran casas

en colonias nuevas hasta 1936. Además de estimular la actividad edificatoria, propició una enorme presión al Ayuntamiento para abastecer de esos servicios urbanos, misma que se intentó reducir con otro decreto del gobernador Gustavo Ariza (1936) para obligar a los promotores inmobiliarios a construir esas infraestructuras básicas antes de poner a la venta los lotes de esos nuevos espacios habitacionales.

Para 1937 se habían agregado otras colonias a las avenidas y calles que permitían una mejor comunicación y que le daban frentes mejor valorados: Insurgentes Chulavista (1933) y colonia de los Doctores (1937), sobre la calle 11 Sur. Amor (o Manuel Maneyro, 1933) y Aquiles Serdán (1937), sobre avenida Reforma.

Hemos mencionado que la modificación a la Ley de Catastro que en 1939 incorporaba jurídicamente la especialización de la ciudad al establecer valores comerciales conforme a sus funciones, fueran estas comerciales, industriales o habitacionales. También la calificación de estas mismas áreas en la ciudad, quedarían determinadas. Los criterios se establecieron de acuerdo a su 1) extensión superficial — metros cuadrados de lotes —, 2) dimensión del frente del predio — a mayor frente mayor valor —, 3) ubicación respecto a la centralidad — servicios urbanos — y 4) accesibilidad — calles asfaltadas — por la “Ley sobre Fraccionamientos Urbanos para la ciudad de Puebla”³⁴⁰ que entró en vigor a partir de 1940.

Para los primeros años de la década de 1940 ya estaba incorporada en el sector poniente la colonia Héroes de Nacozari (1941), posteriormente colonia Lázaro Cárdenas (1946) y se promovía la venta de lotes en el fraccionamiento residencial de La Paz.

Resulta importante observar que, del conjunto de las colonias promovidas entre 1929-1943 y que resultaron “favorecidas” con el acondicionamiento asfáltico de las calles, la cercanía a la ciudad central o de las infraestructuras y de mejor accesibilidad desde la periferia estaban catalogadas como “residenciales”, conforme a la Ley y Reglamento de Fraccionamientos de 1940; es decir lotes de 12 metros de frente y superficie mínima de 300 m².³⁴¹

Atrás de ellas o en su entorno se fundaron otras tantas colonias aunque con un perfil socioeconómico diferente; esto es, de carácter “popular”, francamente irregulares para la legislación excluyente de la época. Enumeremos las del poniente de la ciudad: José María Morelos y Pavón, Juárez (Agrícola), Obrera (Moderna), Tierra y Libertad, Francisco Villa, Cuauhtémoc, Santa Cruz los ángeles y, la anotada anteriormente, Héroes de Nacozari.

Comparando estos asentamientos en otros sectores de la ciudad encontrare-

³⁴⁰ *Ley de Fraccionamientos Urbanos para la Ciudad de Puebla*. Maximino Ávila Camacho, Periódico Oficial, Sección Leyes del Estado, 27 de agosto de 1940.

³⁴¹ Artículo 33. *Ley de Fraccionamientos Urbanos para la Ciudad de Puebla*. Maximino Ávila Camacho, Periódico Oficial, Sección Leyes del Estado, 27 de agosto de 1940.

mos que sobre la calle 16 de Septiembre, comunicación central con respecto al trazo de la ciudad, a excepción de la colonia El Carmen (1931) y la colonia El Ingeniero (1931) —constituida por sólo dos manzanas—, las otras colonias fundadas son destinadas a la clase popular: colonia Morelos (1932), colonia Mártires del Trabajo (1935), colonia Hidalgo (1938).

En el norte hay sólo tres colonias: la colonia Azcárate (1912), la colonia Humboldt (1914) y la colonia Molino de San Francisco (1938) que se apegan a este esquema, es decir, agregadas a una calle atendida por infraestructuras, con al menos un frente “comercial” significativo y destinados a residencias o casas de clase media. Por otra parte hay una docena de colonias populares en ese sector.

El sector poniente de la ciudad de Puebla hasta 1940 se va caracterizando por el espacio de mayor segregación socio-espacial, por el número de colonias con características de “residenciales” que aparecieron en el sector. Esta característica se acentuaría aun más con la fundación del fraccionamiento residencial de La Paz, sobre el cerro de San Juan a los pocos años.

VI.3.3. *Las colonias en números*

Podemos cerrar este análisis presentado referentes estadísticos, a partir de los siguientes criterios:

1. Atendiendo a los años de su fundación y relacionándolos con las oportunidades que la legislación permitió para el desarrollo de estos espacios habitacionales, cuyo efecto fue la valoración comercial del suelo urbano cualificado y el desenvolvimiento del mercado inmobiliario en esas superficies.

El primer periodo corresponde a las postrimerías de la dictadura de Porfirio Díaz, caracterizado por la legislación y jurisprudencia sobre terrenos baldíos vigente al menos hasta 1910, y el vacío normativo generado durante los años de guerra revolucionaria.

Conforme al registro de su inscripción en el municipio, encontramos que, sólo en el sector poniente y en torno al eje de la calle 11 Norte-Sur, después de la colonia del Pensador Mexicano (1884) y hasta 1921, aparecen cuatro colonias: Progreso (1900), Rivera de Santiago (1910), San Miguel Hueyotlipan (1918) y Los Ángeles Mayorazgo (1919).

Entre 1921 y 1946, se dictan la mayoría de las leyes y reglamentos para la fundación de nuevos centros de población así como fraccionamientos urbanos. Asimismo es el momento más potente en las dotaciones de superficies ejidales.

Hay que señalar que mientras que las superficies de dotación ejidal aumentaban, expropiando ranchos y haciendas, las facilidades para la “colonización” de la

periferia urbana se incrementaban a través de exenciones hacendarias, concesiones de servicios públicos y acuerdos que decretaban la fundación de nuevas colonias. (Véase tabla “Origen de ejidos en el municipio de Puebla, sector poniente, a partir de haciendas y ranchos existentes. 1920-1942”).

Si bien el impulso al desarrollo rural perdió fuerza, como hemos mencionado, por la escasez de inversión de capital y falta de capacitación a los campesinos (jornaleros y peones en su mayoría), a la ciudad se le inyectaron recursos económicos que promovía la vida de aquellas enormes propiedades expropiadas, su capital y la tecnología industrial. Con ello se conducía al espacio periférico de la ciudad a un proceso de edificación.

En esas condiciones aparecen 18 colonias: Santa María (1929), El Carmen-Maestro, El Ingeniero, José María Morelos y Pavón, Juárez-Agrícola, La Paz, Obrera-Moderna, Tierra y Libertad (1931), Molino de Enmedio (1932), Francisco Villa, Insurgentes Chulavista (1933), Amor-Manuel Maynero, Cuauhtémoc, Santa Cruz los Ángeles (1935), Doctores (1937), Héroes de Nacozari (1941), Lázaro Cárdenas y Fraccionamiento de la Paz (1946). Más de la mitad, y sólo en el sector poniente, antes de la primera Ley de Fraccionamientos (1932) promovida por el gobernador Almazán.

Finalmente, para dejar trazada una perspectiva general de la ciudad, en otros espacios vacíos intersticiales comprendidos en el norte y sur, fueron ocupados por doce colonias entre 1884-1921 y treinta y siete entre 1921-1946. En el período entre 1884-1921, nacen un total de diez y seis barrios nuevos y, entre 1921-1946, cincuenta y cinco, para el conjunto de la ciudad.

2. Si atendemos a una tipología caracterizada por cantidad de superficie fraccionada, encontraremos dos extremos. Por un lado, aquellas que aprovechan el espacio delimitado de lo que fueron las antiguas huertas coloniales, es decir, aquella manzana completa de 200x100 metros sobre las que se fracciona y se crea, por escasa superficie que represente, una colonia.

Por otro, los saldos de las grandes haciendas porfirianas que quedaron reducidos a sus cascos a causa de las expropiaciones agrarias de la legislación posrevolucionarias, es decir, extensiones de hasta 150 hectáreas como límite máximo en superficies calificadas como de temporal (ver tabla 18). Al igual que las anteriores, sin distinción u ordenamiento respectivo para el conjunto de la ciudad, serían convertidos en colonias residenciales, de clases medias o populares.

Las primeras colonias que se fundan con esas características se agregaron alineándose preferentemente al programa de mejoramiento de las vialidades iniciado desde 1929. Las siguientes, rodearon a las residenciales o a las existentes aprovechando la cercanía de las infraestructuras básicas para continuar, en el mejor de los casos, con la traza de la ciudad.

Tabla 18. Origen de ejidos en el Municipio de Puebla, sector poniente, a partir de haciendas y ranchos existentes. 1920-1942.

ORIGEN (primera década siglo XX)			DESTINO (hasta primera mitad siglo XX)				Ejido o propiedad social beneficiada	Superficie dotada (Ha.)	Fecha		
Hacienda o Rancho	Ubic.	Propietario	Superficie inicial (Ha.)	Beneficiarios al ceder, traspasar, heredar o vender	Nueva prop. priv: Rancho o Colonia	Superficie privada (Ha.)					
1. Rancho de San Juan Tepepa	Norte	Población de San Miguel Tenancingo y San Pablo del Monte, Tlaxcala	598.10	La propiedad la adquirieron esas poblaciones antes de la aplicación de la reforma agraria			San Miguel T. y San Pablo del Monte, Tlaxcala (infome no explícita la distrib.)	598.10	16/10/42		
2. Rancho de Barranca Honda	N.P.	León Armenta	137.34				San Pablo Xochimehuacán	60.34	15/07/21		
							San Jerónimo Caleras	77.00	20/05/26		
3. Rancho el Conde y anexo Tepexco	N.P.	Manuel Pasten Romero	322.05				San Pablo Xochimehuacán	56.65	15/07/21		
							San Pablo Xochimehuacán	22.52	24/08/28		
							San Pablo Xochimehuacán	200.00	24/08/38		
							Rancho el Conde	42.88	16/10/42		
4. Rancho Guadalupe		Soledad Ariza de Ruiz	242.83				San Pablo Xochimehuacán	118.83	15/07/21		
									Vende a Simón Pérez	23.00	10/04/05
									Vende a vecinos de San Pedro del Monte, Tlaxcala	101.00	10/04/05
5. Rancho San Aparicio	N.O.	Poblaciones de San Aparicio, la Resurrección y San Miguel Canoa	127.00	La propiedad la adquirieron vecinos de esas poblaciones antes de la reforma agraria		127.00	San Aparicio, la Resurrección y San Miguel Canoa	sin afectación	16/10/42		
6. Rancho San José	N.O.	Población de La Resurrección	280.47	La propiedad la adquirieron vecinos de esa población durante la reforma agraria		280.47	La Resurrección	sin afectación	13/07/29		
7. Hacienda Manzanilla	N.O.	Saúl de Colombres	2353.54				Santa María Xonacatepec	78.00	24/03/27		
							Villa Resurrección	900.50	13/06/29		
							Venta a vecinos de la Resurrección	118.00	13/06/29		
							Cesión Colonia el Porvenir y Parque Colón	95.50	16/10/42		

Hacienda o Rancho	Ubic.	Propietario	Superficie inicial (Ha.)	Beneficiarios al ceder, traspasar, heredar o vender	Nueva prop. priv: Rancho o Colonia	Superficie privada (Ha.)	Ejido o propiedad social beneficiada	Superficie dotada (Ha.)	Fecha
				Cesión, pequeña propiedad:					
				Blanca Colombres y Martínez	Rancho San Sebastián	118.62			16/10/42
				Joaquín Colombres y Martínez	Rancho San Diego	118.62			16/10/42
				Francisco Trespalacios y Colombres	Rancho Calzontilla	199.41			16/10/42
				Elena Trespalacios	Rancho Monserrate	200.33			16/10/42
				Saúl de Colombres	Rancho Manzanilla (dividido en 4 fracciones)	524.56			16/10/42
SUMA			4061.33			1949.39		2111.94	

ORIGEN (primera década siglo XX)

DESTINO (hasta primera mitad siglo XX)

Hacienda o Rancho	Ubic.	Propietario	Superficie inicial (Ha.)	Beneficiarios al ceder, traspasar, heredar o vender	Nueva prop. priv: Rancho o Colonia	Superficie privada (Ha.)	Ejido o propiedad social beneficiada	Superficie dotada (Ha.)	Fecha
8. San José el Grande	Ote.		217.19	Dividido en 3 fracciones:					
				Rogelio Rodríguez		83.67		sin afectación	25/11/29
				Margarita Hidalgo		84.00		sin afectación	20/10/30
				Gabriel Pastor		49.52		sin afectación	16/10/42
9. Hacienda la Piedad	N.P.		no específica	Se desmembró entre los pueblos beneficiados			Xochimehuacán, Tlaltepango y San Aparicio	no específica	
10. Santa María del Morral	N.P.	Pilar Sesma de Rivera	274.22				San Pablo Xochimehuacán	134.18	15/07/21
							San Felipe Hueyotlipán	61.92	09/11/22
					Colonia Santa María	78.12			FECHA
11. Rancho Colorado	N.P.	Eduardo Colombres y Monte	213.30				San Felipe Hueyotlipán	78.08	09/11/22
							San Jerónimo Caleras	35.00	20/05/26
				El resto de la superficie se distribuyó entre 26 herederos		100.22			16/10/42
12. San José Rementería		Blanca Colombres y Martínez	100.91	Alicia Petersen y Colombres		100.91		sin afectación	02/06/30
13. Rancho la Rosa		Pablo Petersen	124.00				San Pablo Xochimehuacán	33.75	23/04/34
				Divide en 5 superficies, pequeña propiedad:	Colonia Vista Hermosa				FECHA

Hacienda o Rancho	Ubic.	Propietario	Superficie inicial (Ha.)	Beneficiarios al ceder, traspasar, heredar o vender	Nueva prop. priv: Rancho o Colonia	Superficie privada (Ha.)	Ejido o propiedad social beneficiada	Superficie dotada (Ha.)	Fecha		
14. Hacienda Amalucan	N.O.	Federico Petersen		Carlos Petersen		7.46					
				Esther Petersen		2.10					
				María Elsa Petersen		3.00					
				Carlos Petersen jr.		31.00					
				Pablo Petersen		47.80					
				Divide 468-62 Ha. en 5 superficies, sobre éstas, expropian 132 Ha:							
				Federico Petersen	Rancho Amalucan	105.92		105.92		sin afectación	14/07/30
	Juan Petersen	Rancho San Isidro	63.14		63.14		sin afectación	14/07/30			
	Cecilia Petersen	Rancho la Virgen	99.00		37.50		San Salvador Chachapa	61.50	26/06/31		
	Ana Petersen	Rancho los Capulines	118.00		63.00		San Salvador Chachapa	55.00	26/06/31		
	Federico Petersen	Rancho el Pozo	82.56		67.06		San Salvador Chachapa	15.50	26/06/31		
15. Ex-hacienda el Cristo		Propiedad Federal	no específica		Cesión para la Colonia el Resurgimiento			no específica	28/10/24		
SUMA			1398.24			924.42		474.93			

ORIGEN (primera década siglo XX)**DESTINO (hasta primera mitad siglo XX)**

Hacienda o Rancho	Ubic.	Propietario	Superficie inicial (Ha.)	Beneficiarios al ceder, traspasar, heredar o vender	Nueva prop. priv: Rancho o Colonia	Superficie privada (Ha.)	Ejido o propiedad social beneficiada	Superficie dotada (Ha.)	Fecha
16. San Diego los Alamos y anexos Santa Ana y el Tecolote	S.E.	Natalia L. de Chávez Balderrama	3045.93				Santo Tomás Chautla	485.45	23/06/27
							Totimehuacán	410.00	19/04/28
							San Salvador Chachapa	228.00	23/06/31
							Santa Cruz Alpuyecá	508.08	15/10/35
							Colonia Chapultepec	314.40	15/10/35
							Ampliación Santo Tomás Chautla	565.00	05/11/35
							Santa Ana y Tecolote	455.37	05/11/35
			Ampliación Colonia Chapultepec	79.63	15/09/37				

Hacienda o Rancho	Ubic.	Propietario	Superficie inicial (Ha.)	Beneficiarios al ceder, traspasar, heredar o vender	Nueva prop. priv: Rancho o Colonia	Superficie privada (Ha.)	Ejido o propiedad social beneficiada	Superficie dotada (Ha.)	Fecha
17. Santa Bárbara		M. Larre	102.23			102.23		sin afectación	
18. Hacienda La Calera	S.E.	María Luisa y Néstor Camacho	1251.90				Totimehuacán	300.00	19/04/28
19. Rancho Anzures	S.E.	Soledad Martínez Vda. de Azcué	280.49		Colonia Agrícola I. Zaragoza	951.90	División en 79 lotes		15/09/30
				Se fraccionó entre los 11 herederos	Colonia los Ángeles	257.49	San Baltazar Campeche	23.00	29/11/23
					el informe no especifica superficie				
20. La Laguna o el Gallinero	S.E.	Enrique Renner	567.00				San Baltazar Campeche	156.00	29/11/23
				Dividido y subdividido en 6 fracciones, pequeña propiedad:					
				Enrique Renner		68.50			23/11/30
				Claudio Voigt		68.50			23/11/30
				Juan Voigt		68.50			23/11/30
				Guillermo Renner Gavito		68.50			23/11/30
				Marta Voigt		68.50			23/11/30
				Rodolfo Shottehus		68.50			23/11/30
21. Rancho el Populo	Sur	Saúl Colombres	150.46	Cede a:				sin afectación	
				Noemí Colombres Martínez		86.50			23/11/29
				María Colombres Martínez		63.96			23/11/29
22. Rancho Agua Azul	Pte.	Miguel Díaz Barriga	45.42	Vende a Miguel Díaz Barriga Jr.		45.42		sin afectación	20/03/37
23. Balneario Agua Azul	Pte.	Francisco Díaz Barriga	70.80			70.80		sin afectación	
SUMA			5514.23			2383.33		3130.90	

ORIGEN (primera década siglo XX)

DESTINO (hasta primera mitad siglo XX)

Hacienda o Rancho	Ubic.	Propietario	Superficie inicial (Ha.)	Beneficiarios al ceder, traspasar, heredar o vender	Nueva prop. priv: Rancho o Colonia	Superficie privada (Ha.)	Ejido o propiedad social beneficiada	Superficie dotada (Ha.)	Fecha
24. Hacienda Mayorazgo	Pte.	Manuel Rivero Collado, José Quijano y Quijano	604.72	Fracciona y hereda, pequeña propiedad:				sin afectación	

Hacienda o Rancho	Ubic.	Propietario	Superficie inicial (Ha.)	Beneficiarios al ceder, traspasar, heredar o vender	Nueva prop. priv: Rancho o Colonia	Superficie privada (Ha.)	Ejido o propiedad social beneficiada	Superficie dotada (Ha.)	Fecha
				Wenceslao Atristain, posterior adjudicación a Marcos Mastreta		148.61			01/10/29
				Fernando Temprana, posterior venta a Salvador Rache Gómez		128.29			01/10/29
				Alberto Bolaños		175.42			01/10/29
					Fábrica de Hilados y Tejidos Atoyac S.A.	31.00			01/10/29
					Atoyac Country Club	34.00			01/10/29
				Manuel Rivero y José Quijano		87.40			01/10/29
25. San Martinito	Pte.	Rodrigo Rosas Villaseñor	728.24				San Antonio Cacalotepec	118.50	12/04/28
							San Andrés Cholula	254.96	03/05/28
							Santa María Tonanzintla	148.78	21/07/37
				Hereda: Jorge Rosas Herrera 103 Ha. Roberto Rosas Herrera 103 Ha. Venden (1937):					
					Vecinos de Tlaxcalancingo	71.50			
				Justino Parra Pimentel		47.83			
				Albino Cosmo y Hnos. Juárez		34.00			
				Ernesto Minutti		52.67			
26. Rancho La Noria	S.P.	Quintín Gómez Conde	332.85				La Libertad	105.85	08/10/25
				Vende:		227.00			
				César Ortíz		El infome no			29/04/42
				Gabriel Portal		explicita la			29/04/42
					Colonia Los Ángeles		distribu.		29/04/42
27. Rancho San Juan	Pte.	Manuel Zorrilla	244.10				La Libertad	85.15	08/10/25
					Colonia La Paz	158.95			
28. Concepción Buenavista	Pte.	Antonio González Pacheco	809.06				San Andrés Cholula	423.44	03/05/28
							San Bernardino Tlaxcalancingo	169.62	25/08/33
					Colonia Villa Los Ángeles	216.00			03/07/40
SUMA			2718.97			1412.67		1306.30	

ORIGEN (primera década siglo XX)				DESTINO (hasta primera mitad siglo XX)			Ejido o propiedad social beneficiada	Superficie dotada (Ha.)	Fecha		
Hacienda o Rancho	Ubic.	Propietario	Superficie inicial (Ha.)	Beneficiarios al ceder, traspasar, heredar o vender	Nueva prop. priv: Rancho o Colonia	Superficie privada (Ha.)					
29. Concepción Morillotla	Pte.	José Trinidad Guarneros	228.00				San Andrés Cholula	78.00	03/05/28		
				Fracciona en 3 superficies:		150.00			25/08/33		
				Gonzalo Macedo		El infome no explicita la					
				Federico Muciño		distribu.					
				Jesús Calva, vende una parte a Marcos M. López							
				Las diversas compras de superficies anexas impidieron afectarla							
30. Santa Catarina Martir	Pte.	Ernesto Minutti	130.17			130.17		sin afectación			
31. Hacienda Sta. Teresa	Pte.	No identificado vende:	224.50					sin afectación			
				Oblester Alcázar (148-20 Ha.)		Vende a vecinos de San Andrés Cholula	101.20	22/12/11			
				Oblester Alcázar		47.00		22/12/11			
		Fernando Cid (76.3 Ha.)		María Teresa Gómez Daza de Cid		76.30		23/12/29			
32. Hacienda la Carcaña	Pte.	Familia Taboada	259.19	Heredan:					02/07/18		
				Francisco Taboada (47.19 Ha.)					02/07/18		
				Angel Taboada (47Ha.)					02/07/18		
				Miguel Taboada (45Ha.)					02/07/18		
				Juvencio Taboada (30Ha.)					02/07/18		
				Jesús Taboada (30Ha.)					02/07/18		
				Lorenzo Taboada (30Ha.)					02/07/18		
				Domingo Taboada (30Ha.)					02/07/18		
				Cambio de regimen de propiedad							
				Ramón Antonio Pellón			35.00			01/01/38	
Serafin Arce Pellón			22.09			01/01/38					

Hacienda o Rancho	Ubic.	Propietario	Superficie inicial (Ha.)	Beneficiarios al ceder, traspasar, heredar o vender	Nueva prop. priv: Rancho o Colonia	Superficie privada (Ha.)	Ejido o propiedad social beneficiada	Superficie dotada (Ha.)	Fecha
				José Lino Arce Pellón		2.20			01/01/38
							Sociedad de Crédito Agrícola Álvaro Obregón (Momoxpan)	199.90	02/06/39
33. Hacienda Zavaleta	S.P.	J. Guadalupe Rodríguez	689.35				Santiago Momoxpan	93.00	04/12/19
							Romero Vargas La Trinidad Chiautenco	330.20	02/04/25
				Alejo Rodríguez		108-60		157.55	14/11/29
									01/01/38
SUMA			1531.21			563.96		858.65	

ORIGEN (primera década siglo XX)**DESTINO (hasta primera mitad siglo XX)**

Hacienda o Rancho	Ubic.	Propietario	Superficie inicial (Ha.)	Beneficiarios al ceder, traspasar, heredar o vender	Nueva prop. priv: Rancho o Colonia	Superficie privada (Ha.)	Ejido o propiedad social beneficiada	Superficie dotada (Ha.)	Fecha
34. Santa Cruz Guadalupe	S.P.	Bernardo Olivares	189.54				Santiago Momoxpan	22.00	04/12/19
				Ernesto Von Reasfeld		15.00			
				Dolores C. de Von Reasfeld		28.00			
					Fábrica Santa Cruz Guadalupe	41.02			
				Bernardo Olivares		42.52			
					Hacienda Zavaleta	41.00			
35. Rancho Santo Domingo	N.P.	Juan y Evaristo Gómez	181.45		Rancho Sto. Domingo	80.45	La Libertad	101.00	08/10/25
36. Rancho Moratilla	N.P.	Isauro y Gabriel Uriarte	222.00				Venden al pueblo de San Miguel Tlaxcalancingo	110.00	1915
							San Jerónimo Caleras	40.00	20/05/26
37. Rancho San Rafael		Agustín Cruz y Celis	143.18		Rancho Moratilla	72.00	San Jerónimo Caleras	66.00	20/05/26
					Rancho San Rafael	77.18			16/10/42
38. Hacienda la Uranga	Pte.	Carlos Cornish	307.62				Sanctórum	64.00	16/03/20
							San Juan Cuautlancingo	193.00	21/10/20
					Rancho la Uranga	50.62			

Hacienda o Rancho	Ubic.	Propietario	Superficie inicial (Ha.)	Beneficiarios al ceder, traspasar, heredar o vender	Nueva prop. priv: Rancho o Colonia	Superficie privada (Ha.)	Ejido o propiedad social beneficiada	Superficie dotada (Ha.)	Fecha
39. San Miguel Apetlachica	Pte.	Egido Sánchez Gavito, Isabel T. Vda. de SG	450.96				Sanctórum	156.00	16/03/20
							San Lorenzo Amecatla	148.00	14/06/23
							Ignacio Romero Vargas	17.35	02/04/25
							Ampliación Sanctórum	29.65	30/06/37
							Rancho San Miguel Apetlachica	99.96	
SUMA			1494.75				547.75		947.00
TOTAL			16718.73				7781.52		8829.72
Distribución			100%				47.19%		52.81%

Nota:

El Informe es significativo para este estudio al ser de un ejido ubicado en la periferia poniente de la ciudad y en el periodo en que se agotaban las superficies de dotación agraria.
 En el informe se especifican otros ranchos no son susceptibles de afectación: Ocotlán, Providencia, De Calva, Santa María y San Luis con extensiones inferiores a las 100 hectáreas.

Fuente:

Registro Nacional Agrario. SRA Expediente No. 77, Ampliación Automática de San Felipe Hueyotlipan, Ex-Distrito de Puebla Informe reglamentario del Delegado del Departamento Agrario, Ing. Carlos Sánchez Gárate. 16 de octubre de 1942.

Sobre la calle 11 aparece la colonia Santa María (1929) de 130 hectáreas, como la más grande y la colonia San Miguel (plano de 1937) de 2 hectáreas, como la más pequeña. De tamaño intermedio la colonia Insurgentes Chulavista (1933) de 23 hectáreas y la colonia Doctores (1937) con 8 hectáreas.

3. Tomando en cuenta la perspectiva del promotor inmobiliario, cuyo objetivo es vender superficies fraccionadas, se hace evidente la estrategia de aquellos años que consistía por lo general, en registrar una fracción de superficie para la conformación de una colonia y a la vuelta de pocos años, con la construcción de las infraestructuras básicas y el asfaltado de las calles, vendría el retorno de un capital multiplicado.³⁴² Esas infraestructuras fueron a cuenta del Ayuntamiento y por tanto, del erario público. En la Ley más avanzada de 1940 encontramos:

[...] se aceptaba o modificaba el proyecto conforme con los planos de zonificación y de planificación de la zona en donde se encuentren ubicados los terrenos a fraccionar [...] la resolución se dará a conocer al solicitante dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que se presente la solicitud [...] La Comisión de Planificación deberá rendir su dictamen respecto al proyecto que se le presente, de acuerdo con el artículo anterior, oyendo al interesado y dentro de los sesenta días siguientes a la fecha en que reciba dicho proyecto.³⁴³

También que:

[...] la Comisión la constituía el Presidente Municipal, el Regidor de Obras Públicas y los Ingenieros de la Dirección de Obras Públicas. El C. Presidente Municipal podrá delegar sus facultades en el Regidor o empleado del Ayuntamiento que más estime competente.³⁴⁴

Es evidente que hay actores responsables frente al fenómeno socio-espacial que venimos analizando y que decidieron “ordenar” el espacio urbano conforme a sus competencias. Presentamos las cifras de evolución de población y morfología de tres colonias durante las primeras décadas del siglo xx, registrados en los anales del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) y del Instituto del Catastro del Municipio de Puebla, que llaman la atención por su genealogía y su proceso de integración final como parte de la ciudad total; su localización es en el sector poniente de la ciudad y tipología socio-espacial diversa: popular y residencial.

³⁴² Lo que hemos calificado como “Terreno de engorda”.

³⁴³ Artículos 6º, 7º, 8º, y 9º *Ley de Fraccionamientos Urbanos para la Ciudad de Puebla*. Maximino Ávila Camacho, Periódico Oficial, Sección Leyes del Estado, 27 de agosto de 1940.

³⁴⁴ Artículo 11º. *Ibid.*

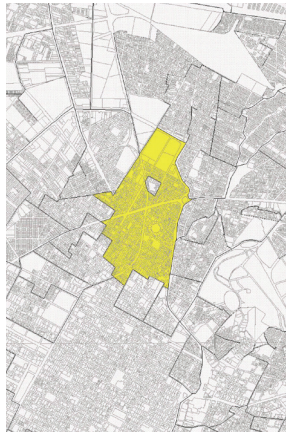
Recordemos que sus orígenes arrancan de aquellas disposiciones donde se otorgaba un “lote a cada jefe de familia, o varón, mayor de 18 años” y a partir de la reunión de 25 vecinos. De eso, hasta la normativa de 1940, donde hay una preocupación por la dotación de infraestructuras de servicios básicos municipales, aunque se abre la posibilidad de fraccionar más allá de los “terrenos contiguos a zonas de la ciudad ya construidas y urbanizadas, cuando por razones de planificación se considere conveniente”.³⁴⁵

VI.3.3.1. *Colonia Santa María*

La mayor en extensión de superficie, 130 hectáreas, de las colonias en el sector poniente hasta 1946. De carácter residencial campestre por la urbanización que dispuso, la dimensión de sus lotes y la tipología edificatoria con las que iniciaron su construcción, pretendía acercar a la periferia de la ciudad de Puebla hacia un carácter de la ciudad jardín europea.

Como proyecto de la promoción inmobiliaria se consolida al ser de las primeras colonias que aprovechan el programa generalizado de asfaltado de calles, iniciado en 1929. Al paso del tiempo se transforma: de ser una prestigiada colonia habitacional en la periferia de la ciudad, con la construcción de la nueva Estación del Ferrocarril (1954) como un borde en el norte de la ciudad, su espacio se degrada transformándose en un barrio de habitación para obreros de la industria periférica haciéndose, posteriormente, francamente popular.

41. *Plano delimitando la colonia Santa María, al norte de la calle 11*



Fuente: archivo electrónico del Instituto del Catastro del H. Ayuntamiento Municipio de Puebla. Junio de 2004.

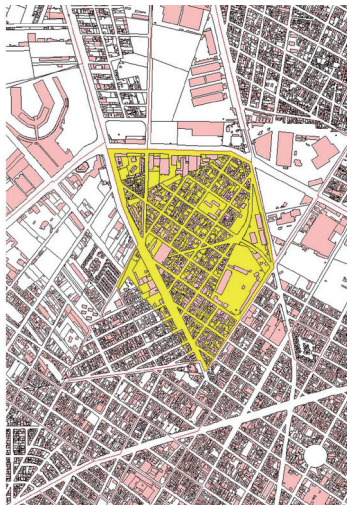
³⁴⁵ Artículo 24º y 25º. *Ibid.*

VI.3.3.2. Colonia Clotilde Torres

Colonia registrada en cartografía desde 1937, con extensión de 25 hectáreas, de rasgos populares por las características de su urbanización y dimensión de sus lotes (120 m²) a pesar de estar localizada en el borde poniente de la colonia Santa María; su acceso a las infraestructuras y comunicación dependía de la liga con aquella.

Será, junto con la Libertad, de los barrios más activos en la reivindicación de los derechos por servicios urbanos mínimos. Durante la década de los cincuenta preocuparía la atención administrativa del Ayuntamiento por la significativa cantidad de cartas de los vecinos solicitando servicios de agua potable, que escaseaba; corrección del saneamiento, por las inundaciones que sufrían año con año y, de alumbrado público, por la concentración de centros de diversión y prostitución en que se convirtió.

42. Plano delimitando la colonia Clotilde Torres



Fuente: archivo electrónico del Instituto del Catastro del H. Ayuntamiento Municipio de Puebla. Junio de 2004.

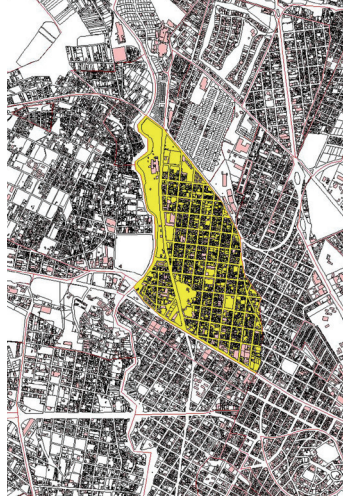
VI.3.3.3. Colonia La Libertad

El origen de esta colonia es lo que fuera el pueblo de La Libertad. Fue asimilado al municipio de Puebla (1943) durante el gobierno de Bautista Castillo (1941-1945).

Su registro en cartografía es de 1937, aunque las primeras edificaciones propias del fraccionamiento aparecen hasta 1949, agregado a lo que fuera la vía del Ferrocarril Interoceánico que se convertiría en la avenida Defensores de la República lo que le facilitó accesibilidad e infraestructuras de servicios básicos municipales.

De carácter medio por su trazo, lotificación y colindante a la prestigiada colonia la Paz y colonia Amor, consolidaría el espacio del sector poniente a la ciudad edificada, articulando la expansión del territorio incorporado al municipio. Aún con eso, iría degradándose por la deficiencia en los servicios urbanos, mismos que comentamos líneas arriba en el caso de la colonia Clotilde Torres.

43. *El origen obrero de la colonia La Libertad estuvo ligado con la industrialización de la ciudad de Puebla del siglo XIX, en este caso al ramo textil, con la Fábrica de Patriotismo (1839) ubicada en el perímetro norponiente inmediato a la ciudad central*



Fuente: archivo electrónico del Instituto del Catastro del H. Ayuntamiento Municipio de Puebla. Junio de 2004.

VI.4. La colonia residencial La Paz: remate urbano y segregación socio-espacial en la ciudad

La colonia residencial La Paz tiene para usted el lote con que siempre ha soñado: completamente urbanizado; espléndido alumbrado ornamental de lujo; agua en abundancia; magnífico drenaje y los paisajes más bellos de la ciudad.

ANUNCIO EN *LA OPINIÓN DE PUEBLA*, 1950

Con esa propaganda, que consideraba al nuevo fraccionamiento como un atributo de la ciudad, se promovía el desarrollo de unos de los sectores más privilegiados del territorio que durante muchos siglos conformó el paisaje natural de la ciudad de Puebla, el cerro de San Juan, parte del rancho del mismo nombre y barrera natural que limitaba a la ciudad.

El caso es importante porque cierra el proceso histórico de lo que hemos venido analizando en la consolidación del espacio moderno en la ciudad. Permite comprender el ejercicio estratégico que funcionó para el desarrollo inmobiliario que se vendría a poner en marcha en los años subsecuentes.

Aunque con similitudes a la actuación de la colonia Pensador Mexicano, la diferencia urbanística sustancial se dará por el fenómeno de extensión del espacio edificado de la ciudad a través de una calle, la decimonónica avenida Porfirio Díaz o de La Paz, que al penetrar en el territorio periférico fue dejando vacíos de superficies intersticiales, entre el fraccionamiento y la ciudad, sin importar la continuidad del espacio edificado ni de la forma urbana. Ese sector de la ciudad, cualificado por la nueva superficie residencial, se iría rellenando con espacios para el servicio a la ciudad de carácter exclusivo.

El papel que juega el espacio público de una calle como La Paz, no se reduce a su función conectiva, entre el fraccionamiento y la ciudad, sino que se transformaría en un espacio de centralidad complementaria al de la ciudad histórica.

De igual forma, al ser una de las actuaciones urbano-arquitectónicas que dotan de un espacio propio para la habitación de las nuevas clases privilegiadas, después de la estabilización revolucionaria, cumple también con las exigencias propias del desarrollo de capital que se especializaría en el mercado inmobiliario. Abraza la oportunidad jurídica asentada en las normas vigentes y, además, aprovecha una condición espacial particular del cerro de San Juan, la de ser un balcón natural que mira a la ciudad.

Aunque perpendicular a la dirección norte-sur de la calle 11, el proceso de su fundación y desarrollo así como la influencia espacial de su entorno y sobre el conjunto de la ciudad son relevantes para la comprensión del fenómeno de extensión de la ciudad de Puebla.

VI.4.1. *Los orígenes en el cerro de San Juan*

La genealogía de esta superficie residencial inicia en 1931,³⁴⁶ con una inquietud de los empleados del poder ejecutivo del estado para la fundación de una colonia urbana en los terrenos del rancho de San Juan, “[...] por la vía de los autobuses que atendían las rutas entre la ciudad de Puebla, México, Atlixco y Cholula [...]”.³⁴⁷ El programa inicial pretendía dotar de superficies para habitación a los 110 empleados de alta categoría del gobierno.

³⁴⁶ *La Opinión de Puebla*. 1931. En: Montero Pantoja, Carlos. *Colonias de Puebla...*, p. 117.

³⁴⁷ *La Opinión de Puebla*. 1931. En: Montero Pantoja, Carlos. *Colonias de Puebla...*, p. 118.

La propiedad del rancho de San Juan en 1931 correspondía a un profesionalista liberal, el doctor Isaac del Río, que al presentársele la opción de compra por parte del gobierno estatal, se inclina por desarrollar la promoción inmobiliaria por cuenta propia. Hemos mencionado las facilidades que se otorgaron, durante la década de 1930, a la promoción inmobiliaria para la habilitación de superficies periféricas inmediatas a la ciudad, destinadas a la habitación y consideradas de “utilidad pública”,³⁴⁸ de modo que el capital que había salido del ámbito rural, a causa de las expropiaciones de las superficies de haciendas y latifundios, encontrara nichos seguros para su inversión.

Estas circunstancias se tradujeron en procesos de cualificación de aquellas superficies, inmediatas a la ciudad, como espacios urbanos edificables. Sin control y bajo enormes presiones, hubo resoluciones estatales y municipales que pretendieron detener la problemática que se generaba al gobierno de la ciudad a raíz de esas primeras disposiciones y ante la demanda de los servicios urbanos básicos que deberían de atender a todos estos espacios cualificados cuya consecuencia había sido la conformación de estas colonias urbanas.

Aún con eso, en el caso del fraccionamiento La Paz, se solicita la aprobación del proyecto y es acordado por el Ayuntamiento el 15 de septiembre de 1932.³⁴⁹ La colonia se promovería a través de la empresa Fraccionamientos de Puebla S. A. hasta el año de 1949. Así, los hechos socio-espaciales se concretaron por el impulso de las estrategias inmobiliarias que, nuevamente, actuaron antes que las normativas. Para los empleados del gobierno del estado el proyecto planteado originalmente, se concretaría en 1941, con la fundación de la colonia América, al oriente de la ciudad central, por instrucciones y las facilidades otorgadas por el entonces gobernador del estado Gonzalo Bautista Castillo (1941-1945).³⁵⁰

VI.4.2. *Características urbanas del proyecto*

La superficie autorizada presentaba características que le hacían mirar al futuro con mayor certeza jurídica por la “Ley de Fraccionamientos” emitida en 1940, aunque aún faltaba la construcción de las infraestructuras necesarias para su articulación con la ciudad, de manera que se garantizaran los productos financieros esperados:

³⁴⁸ *Decreto y Reglamento para la Formación de Colonias Urbanas y Nuevos Centros de Población*. 1931 y 1932 respectivamente.

³⁴⁹ Archivo Ayuntamiento de Puebla. Secc. Acuerdos, Acuerdo del 15 de septiembre de 1932.

³⁵⁰ Decreto expedido por el H. XXXV Congreso Constitucional del Estado, por el cual se subvenciona a la Sociedad Anónima denominada “Colonia América”, propietaria de los terrenos y fincas urbanas situadas al norte de la ciudad de Puebla de Zaragoza, Periódico Oficial del Edo. L. y S. de Puebla, Sección Leyes 30 abril de 1943, p. 89.

El terreno estaba separado de la ciudad “urbanizada” por una propiedad de Cementos Atoyac, SA —situada al inicio del camino a Cholula— a quien se le expropiaría, en 1947, alrededor de 3,245.89 m².

De este modo, se permitiría la comunicación del fraccionamiento con las infraestructuras básicas urbanas y de calles de la ciudad a cuenta del ayuntamiento.

La “majestuosa” avenida La Paz no había sido terminada para esos años, aunque a partir del programa que impulsaba la mejora y asfaltado de calles de la ciudad por la Compañía Nacional Pavimentadora y el programa carretero nacional, esta avenida es una de las favorecidas por el programa.

Es así que de las superficies expropiadas a la fábrica de cemento, 1,145.89 m² correspondieron a la prolongación de la avenida La Paz para hacer posible el acceso a la parte superior del cerro de San Juan. Los otros 2,100 m² para el tramo de la vía que uniría a la última rotonda de la avenida La Paz y la avenida Reforma.

De frente a la opinión pública se justificaba la intervención urbanística como la culminación de una calle constituida, desde sus inicios, como un eje simbólico en la ciudad y una alternativa vial para acceder a la carretera México-Puebla. En el ámbito de la promoción inmobiliaria, se agregaba una superficie privada de carácter residencial al conjunto de las infraestructuras urbanas que la ligaba al conjunto de la ciudad y articulaba a su principal acceso.

Con el enlace de esta superficie al conjunto de la ciudad, se cualificaba al proyecto del fraccionamiento residencial que contemplaba expectativas financieras muy prometedoras pues se cumplirían las exigencias del perfil del consumidor de alta capacidad económica.

Entre las inercias de estas actuaciones están la de los efectos en las áreas colindantes a las superficies cualificadas. Pasaron pocos años para que se agregaran al fraccionamiento otras promociones como la colonia Belisario Domínguez, que aprovecharían su cercanía a los servicios municipales básicos habilitados.

VI.4.3. *El programa espacial de la fracción*

El proyecto habitacional contiene un programa de funcional, expresivo y constructivo que denota un carácter tendiente a la segregación socio-espacial del conjunto de la ciudad. Se objetiva al determinar las características de su urbanización.

El uso sería habitacional, de tipo residencial que promovería la especialización de ese trozo proyectado de la ciudad. Además, por su carácter exclusivo, lo haría accesible únicamente a un perfil socio-económico específico. Anchos de calles de 12 a 15 metros y con una vialidad principal circundante con camellón arbolado al centro, semejante a la avenida La Paz, que intercepta como remate espacial a ese via-

rio. Las calles pasaban a ser propiedad del ayuntamiento conforme un instrumento público que las incorporaba como superficies destinadas a vías públicas. Cuida de otorgar los espacios públicos para el ayuntamiento, especificados en la normativa, ubicados en la cumbre del cerro y al poniente de la superficie.

Artículo 35. En todo fraccionamiento debe hacerse donación a favor del Ayuntamiento, del tanto por ciento que a continuación se especifica sobre la superficie total lotificada, para el establecimiento de parques, construcciones de mercados, escuelas y demás edificios públicos necesarios. En fraccionamientos que tengan superficies de 4 hectáreas o menos la donación será del diez por ciento de la superficie total, y cuando la superficie sea mayor de 4 hectáreas la donación será del seis por ciento.³⁵¹

En sus orígenes, reglamenta el uso del suelo, excluyendo cualquier tipo de comercio o espacio para la instalación de servicios, exceptuando la incorporación de un área dedicada al culto religioso en la cumbre del cerro, la iglesia de Nuestra Señora del Cielo. Como la promoción mencionaba, se habilitaba a cada lote con las conexiones a las infraestructuras y servicios adecuados para el abastecimiento de agua, salida de drenaje, electrificación aérea y luminarias. Aunque con ello el ayuntamiento se comprometía a la dotación de los servicios urbanos “indispensables de acuerdo a las exigencias del desarrollo de la edificación de dichos fraccionamientos o zonas.”

La dimensión de los lotes variaba entre los 300 a los 1,500 m², con frentes variables pero nunca menores a 12 metros, conforme a la normativa vigente, por la dificultad geométrica de su trazo que estaba sometida a la topografía del sitio.³⁵²

Se valoraron las superficies ubicadas en las esquinas dotándolas con terrenos superiores a los 1,000 m². Finalmente, sería el escenario urbano por excelencia para la demostración de una exhibición de las dotes individuales inspiradas en el movimiento de la arquitectura moderna en el contexto de la ciudad de Puebla.

VI.4.4. *La trascendencia urbanística*

Ha sido más significativo para la ciudad el hecho de que la colonia La Paz logró conformar, y con el tiempo consolidar, una centralidad urbana complementaria al eje oriente-poniente comprendido entre el Paseo Bravo y ella.

³⁵¹ *Ley sobre fraccionamientos urbanos para la ciudad de Puebla*. Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla, Sección Leyes, M. Ávila Camacho, 27 de agosto de 1940. p. VII.

³⁵² “Artículo 32 [...] En fraccionamientos destinados a zonas residenciales, la dimensión mínima de los lotes será de 12 metros y la superficie de 300 m².” *Ibid.*

Ese trazo se ha ido constituyendo como el lugar privilegiado para el asentamiento de prestigiadas oficinas bancarias, casas de cambio y bolsa; no faltan locales para el comercio especializado y restaurantes exclusivos; despachos, oficinas y consultorios de empresas y profesionales.

Frente a la centralidad de la ciudad histórica, el eje Bravo-La Paz presenta competencia en la actividad y concentración del poder económico e indudable complementariedad en la función habitacional.

El fenómeno de consolidación del espacio urbano moderno, a través de la promoción inmobiliaria en la periferia, podría observarse con un comportamiento continuo a la construcción del espacio moderno decimonónico. Paralelo, aunque diferenciado y perfectamente consciente, al de las infraestructuras edificadas en el siglo XIX y en ese mismo sector de la ciudad.

Es decir: queda claro que en la periferia de la ciudad finisecular se construyeron equipamientos e infraestructuras para dotarla de los servicios que las exigencias de la sociedad requirió, agregando o actualizando el programa espacial de una ciudad “moderna” al de la ciudad histórica y, con ello, cualificando al sector de actuación y su conjunto.

Con la misma claridad, podemos reconocer que el fraccionamiento del territorio periférico y su clave especulativa, fue la que estimuló la consolidación de la ciudad moderna, yuxtaponiéndose a la ciudad central así como a los equipamientos e infraestructuras heredados del siglo XIX.

La estrategia especulativa consistió, como lo demuestra el fraccionamiento residencial La Paz, en presentar un proyecto de superficie fraccionada para su cualificación como habitación residencial, media o popular. Una vez aprobado, dejarla “dormir” el tiempo suficiente hasta que las infraestructuras de servicios básicos urbanos llegaran hasta ahí.

Con ello, el capital invertido en la compra y cualificación de la superficie, por medio de la subdivisión en lotes y la introducción de servicios básicos habitacionales y pavimentación, revertirían con creces el monto inicial.

Vale la pena analizar los resultados desde la perspectiva de los beneficiarios:

Los estratos sociales que se vieron favorecidos con la construcción de las infraestructuras modernas del siglo XIX, aparentemente, resultaron ser más amplios. Pero veamos: al revisar cuidadosamente la tipología programática de esos equipamientos: paseo, cárcel, colegio, baños, cementerios, etc., da como resultante que esas estrategias socio-espaciales miran, en un primer plano, a la burguesía dominante que culmina su programa de actuaciones espaciales en la ciudad con la construcción de la colonia Pensador Mexicano, justamente adyacente a aquel espacio en la ciudad con todas esas dotaciones.

Por otra parte, el grupo de personas y empresas que promueven el espacio

habitacional de la colonia La Paz, encuentra las condiciones suficientes para beneficiar, con un espacio urbano único, a un grupo social específico, una vez que las infraestructuras de servicios urbanos llegan.

Ambos, compradores y promotores, son los beneficiarios de las subvenciones públicas expresadas a través de la construcción de las infraestructuras y mejoras de las calles que llegaron hasta ese punto en la ciudad hacia finales de la década de 1940. Es en esa fecha que coincide el inicio de la promoción de los 1,831 lotes en los que se fraccionó el rancho de San Juan con su cerro.

Además, se le concedió una subvención del impuesto predial por diez años, tanto a la compañía como a los adquirentes, así como el correspondiente al impuesto de las pensiones de aguas durante quince años.

Considerando: Que el fraccionamiento “La Paz” que proyecta llevar a cabo “FRACCIONAMIENTOS DE PUEBLA, S.A.”, en terrenos del ex Rancho de “San Juan” de este Municipio, constituirá un motivo de embellecimiento para la ciudad de Puebla y de acrecentamiento en su superficie, lo que redundará en beneficio de esta propia ciudad, Capital del Estado, y que por lo mismo el Gobierno no puede ser indiferente a todo aquello que signifique mejoramiento público, por lo que en la medida de sus posibilidades debe contribuir para lograr tales fines, y cuya contribución no puede ser otra que la de cooperar con la Compañía “Fraccionadora” eximiéndola de los impuestos prediales por un período de DIEZ AÑOS; pero como tampoco es posible renunciar a los arbitrios que la Ley de Ingresos crea para el sostenimiento de los Servicios Públicos, esta cooperación debe ser en forma de subvención por el importe de la contribución predial de que se ha hecho mérito.³⁵³

El fraccionamiento de la colonia La Paz representa también la culminación de las actuaciones que conducen a la apropiación de un territorio periférico de la ciudad por una de las clases socio-profesionales emergentes y privilegiadas, que demandan un espacio propio y reivindicativo por el abandono de los gobiernos posrevolucionarios a sus exigencias de clase y que, en el pasado y de alguna manera, les habían servido: altos funcionarios públicos, profesionales, industriales y comerciantes.

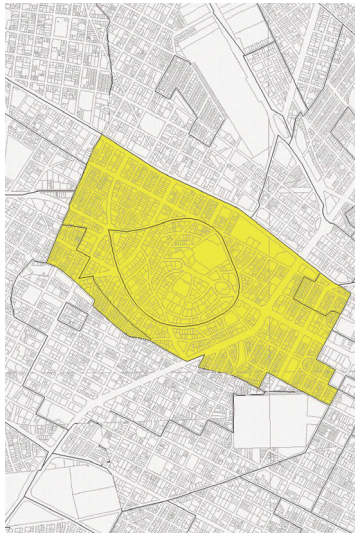
Es también el resultado de un modo específico de mirar a la ciudad, ya no como aquella entidad compacta característica en la colonia, que se reconstruía así misma en un espacio perfectamente delimitado, consolidado y comprendido por su comunidad.

³⁵³ Decreto por el cual se subvenciona a la Sociedad Anónima “Fraccionamientos de Puebla S.A.”, en lo que respecta exclusivamente al Fraccionamiento “La Paz”. Carlos I. Betancourt. Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla, Leyes y Decretos, viernes 14 de febrero de 1947.

A partir de entonces, es un modelo de ciudad al que se le añaden en la periferia inmediata infraestructuras, equipamientos y espacios para la habitación específicamente proyectados para ello; “trozos” de ciudad que fragmentan el espacio urbano con “vacíos”, edificaciones o segmentos especializados. Segregados de la ciudad central, son incomprensibles para el habitante que no se beneficia de ellos por estar fuera de la lógica del espacio y tradición funcional de la ciudad histórica.

Al mismo tiempo, esos trozos de superficie o edificaciones proyectados, se yuxtaponen a la ciudad central utilizando la bondad de su trama, su paisaje natural o su patrimonio edificado. Más aun, inventando con cierto cinismo lo propio para conformar a la totalidad de la ciudad.

44. Plano catastral del fraccionamiento La Paz. Se puede observar los lotes tipo que se promovieron, aún conservados en la actualidad. La colonia, especialmente en las edificaciones asentadas sobre sus vialidades principales, se encuentra en proceso de terciarización.



Fuente: Instituto del Catastro del H. Ayuntamiento Municipio de Puebla.

VI.5. La ciudad que revoluciona

Sin duda alguna que el espacio habilitado por la ciudad decimonónica es consolidado durante las primeras décadas del siglo xx. El relleno de los espacios intersticiales entre la ciudad central y las infraestructuras periféricas, por la ocupación de las colonias habitacionales destinadas a diferentes clases socio-económicas, dieron como resultado el cierre de una etapa en el proceso de modernización de la ciudad de Puebla. Hasta ahí, el espacio edificado de la ciudad se comprendía, precisamen-

te, por el límite que habían marcado las arquitecturas proyectadas para la habitación, los equipamientos e infraestructuras urbanas.

La calle 11, como borde parcialmente edificado y que daba acceso a esos equipamientos de la ciudad, se fortalecería como una vía que articulaba a los nuevos espacios habitacionales, facilitaba la llegada y extensión de las infraestructuras camineras y, con la ayuda de la tecnología, se promovería la extensión de la ciudad. Se iba constituyendo como una centralidad complementaria. En esas condiciones era ya difícil distinguir, sobre el espacio de la calle 11, la identidad del borde, dado que la prolongación de la superficie pavimentada permitió ir añadiendo edificaciones en su recorrido y, más tarde, trozos proyectados de ciudad, como el conjunto de colonias que se agregaron a su trazo.

En un primer momento, la escasez de un capital inmobiliario inicial y la incertidumbre normativa desarrolló, con timidez, las primeras actuaciones orientadas a la formación de las colonias consolidadoras del espacio moderno. Las características físicas nos hablan de superficies relativamente pequeñas, frente al fenómeno que se provocaría una vez que se develara la potencialidad de la inversión que reeditaría la cualificación del territorio periférico.

Si en un principio las infraestructuras instaladas hasta la primera década del siglo xx, pudieron ser explotadas para atender a las nuevas superficies habilitadas para las colonias que consolidaron el espacio moderno, la dimensión y características de las fracciones periféricas que les siguieron saturaron rápidamente a aquellas infraestructuras, obligando al ayuntamiento a una ampliación permanente de éstas, tarea que siempre fue insuficiente. Insatisfacción, malos servicios, corrupción de la autoridad así como incumplimiento e irresponsabilidad de los promotores fue el ambiente que encontraron los nuevos residentes de la ciudad de Puebla.

Más tarde, el capital que emergió a raíz de las expropiaciones de las superficies de las haciendas periféricas y la laxitud en la aplicación de la escasa normatividad existente, estimularía el crecimiento de la promoción inmobiliaria, precisamente, sobre los saldos de las haciendas porfirianas.

Así, aunque pareciera una fenomenología desarticulada, la transformación de aquel territorio periférico, de carácter eminentemente agrícola, se alcanzaría a través de dos procesos convergentes: la pulverización de la propiedad rural, que además de la ambigüedad en la tenencia de la tierra fue aprovechada para fines políticos, y, la de una actividad urbanística consistente en proyectar trozos de ciudad. Primero, adyacentes a las infraestructuras y entre los bordes de la ciudad edificada y, después, separados de ese espacio que tendería, intencionadamente, a repetir aquel fenómeno que sucedió con el primer proceso modernizador.

Es decir, se generaban nuevamente intersticios espaciales, en otra escala y dimensión, entre la ciudad central y las dotaciones de superficies rurales, que urba-

nizándose, cualificaban a un amplio territorio. De este modo, la incorporación del territorio periférico, una vez urbanizado, al espacio de la ciudad, se transformaría para cubrir las exigencias de las funciones urbanas, cambiar su expresión de paisaje de borde y adoptar las tecnologías para la edificación de espacios, equipamientos e infraestructuras.

En estas circunstancias podemos reconocer que el proceso fue conducido por el desarrollo del capital industrial y de la promoción inmobiliaria en unas condiciones demográficas de alta migración campo-ciudad y, económicas, de baja capacidad adquisitiva por la mayoría de la población.

El modelo de la ciudad de Puebla durante las décadas de los años veinte y treinta era la de una ciudad que se le había modernizado a través de un conjunto de actuaciones puntuales, tanto en la periferia como en sus bordes. Relativamente compacta, su extensión no iba más allá de los 3 kilómetros de radio, manteniendo la centralidad de la ciudad histórica que se complementaba con aquellas que se iban conformando en la periferia, como fue la de las terminales ferroviarias y más tarde con la creación del eje Bravo-La Paz, en el borde poniente.

El quiebre tecnológico que se objetivaría con la construcción de caminos, carreteras y el asfaltado de calles, facilitaría el desarrollo de las infraestructuras de comunicación que, apoyadas en el vehículo automotor, estimularía la generación de un segundo y poderoso proceso de modernización.

Se sumó a todo ello la firme decisión política de impulsar a la industrialización. Ésta se hizo en detrimento de otras actividades económicas, como la agricultura, que por añadidura demandó extraordinarios recursos que repercutirían en la transformación de la ciudad.

El movimiento hacia una economía industrial requeriría dotar de amplias superficies e infraestructuras que naturalmente solo encontraría en el entorno de la ciudad. El capital industrial miraría al territorio urbano como el recurso básico y fundamental para su instalación y desarrollo, mismo que lo facilitaría el Estado por la urgencia de modernizar a través de un proyecto de economía de corte industrial.

Las consecuencias de ello no se quedarían en el ámbito de lo económico, sino trastocarían a la cultura de la construcción del espacio habitable, es decir, el de la ciudad. El segundo proceso modernizador del espacio urbano debería de pasar por el de la industrialización. Se encontró en ello dos grandes agentes que modelarían el "proyecto" de la ciudad de Puebla. A partir de la cuarta década del siglo xx, el capital industrial y la promoción inmobiliaria buscarían los nichos legales o las excepciones normativas para desarrollar esta nueva especialización funcional del espacio urbano, la industria.

VII. INDUCCIÓN AL PLANEAMIENTO

Si piensan dedicarse a esta materia tengan en cuenta que el urbanismo sin el poder es sólo un *hobby*, un pasatiempo.

JOSÉ LUIS CUEVAS PIETRASANTA ³⁵⁴

En este capítulo expondremos las bases que marcaron la entrada a un nuevo proceso de desarrollo espacial para la ciudad de Puebla. Este periodo, que inicia en la segunda mitad del siglo xx, podremos identificarlo como un modo específico de producción del espacio urbano ligado a la industrialización del capital, es decir, a la opción que toma este recurso por reproducirse a través de una actividad socio-económica centrada en bienes industriales y cuyas consecuencias se reflejarían en la construcción de la ciudad. Podríamos hablar, con tiento, del acceso a una “segunda modernidad” por las características socio-espaciales de las que parte, el modo de abordar la problemática y, sobre todo, por las implicaciones que trajo al espacio del entorno de la ciudad: la conformación de una periferia urbana extendida y dispersa.

En el contexto político, hay una clara tendencia a la desmilitarización de la gestión nacional, la consolidación de las instituciones públicas, nacimiento de partidos y de organizaciones sociales caracterizadas por su corporativización en torno a la figura del partido-gobierno, siempre dependientes de la figura presidencial o, como en el caso de Puebla, del gobernador del estado.

Este segundo tiempo de modernización, sucede por la coincidencia en el cambio de las características demográficas y condiciones económicas que repercutieron en las decisiones sobre el modelo de desarrollo que se impulsaría en el México pacificado, aunque en esos primeros años, en un contexto de guerra mundial.

El modelaje de esas transformaciones tuvo su incidencia hasta en anhelos culturales. Esto se reflejaría en los primeros intentos que se hicieron de proyectar la ciudad, bocetos de planificación que, evidentemente, influyeron en la conformación del espacio urbano.

La marcada influencia del movimiento moderno sobre la cultura arquitectónica occidental, iniciada en los primeros años del siglo xx, orientó la elaboración de

³⁵⁴ Palabras que dedicaba a sus alumnos José Luis Cuevas Pietrasanta, destacado profesor de arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México a finales de 1930, entre los cuales se encontraba Pedro Ramírez Vázquez.

los primeros planos y normativas dedicados a las ciudades mexicanas. Puebla no fue la excepción.

En esas condiciones veremos cómo se reconoce, desde la perspectiva del poder federal, la necesidad de la utilización de las técnicas planificadoras que, bajo la influencia de las experiencias norteamericanas y europeas, pretenderían articular las actuaciones que mejorarían la estructura territorial, objetivadas en infraestructuras regionales y nacionales, así como en el intento de organización espacial de las ciudades.

La competencia entre las ciudades mexicanas de mayor población³⁵⁵ por ofrecer las mejores condiciones para la inversión del capital industrial provocó el desarrollo de la obra pública destinada a infraestructuras regionales. Estas actuaciones dependieron más de la voluntad del presidente de la república en turno que favoreció la centralización de la industria en la capital del país, dejando al resto a las regiones en una posición de lucha por aquellos recursos que dependía más de las relaciones personales y negociaciones políticas entre los gobernadores y el mismo presidente. La figura municipal para las decisiones que se tomaron en el tema de la planificación espacial estuvo totalmente desdibujada.

La evolución de esta situación nueva, específicamente para lo que fuera la segunda ciudad del país hasta el fin del siglo XIX, sería, además de su desfase en importancia, dejándola como la cuarta de la República, el inicio de la expansión de su espacio edificado sobre una frontera que no se quedaría en los bordes de la ciudad moderna “consolidada”, sino que comprendería una superficie territorial antes insospechada.

Veremos el papel específico que, en este contexto socio-espacial, toma la calle 11 como eje de articulador entre el espacio de la ciudad histórica y la génesis de otras centralidades que se emergerán hacia el futuro. Siendo ésta, rebasada como borde poniente del espacio edificado de la ciudad, transformaría sus características funcionales y expresivas dentro del conjunto urbano que se producía.

Dejaremos hasta ahí el planteamiento, esto es, en comprender aquellas condiciones que indujeron a la ciudad hacia sus primeros esfuerzos de planeamiento espacial y las intencionalidades que llevaba la planificación integral que se pretendió con la normativa publicada en esos años.

Finalmente, y a manera de ejemplo, expondremos dos proyectos: uno habitacional y otro industrial. Ambos se concretaron en la década de los cincuenta y los primeros años de 1960. Si bien intentaban seguir las orientaciones de ese intento

³⁵⁵ En 1950 la población de las tres ciudades con mayor número de habitantes era: Ciudad de México 3'137,599 habitantes, Guadalajara 380,226 habitantes, Monterrey 375,040 habitantes, Puebla 234,603, Fuente: Estadísticas Históricas de México, tomo I, Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI), 4ª edición, México, 1999.

planificador, los efectos que tuvieron, al paso del tiempo, fue la concepción del modelo socio-espacial expansivo-disperso, característico en el México de la segunda mitad del siglo xx.

VII.1. Los impulsos que transforman la ciudad

A partir de la segunda mitad del siglo xx las condiciones demográficas, económicas, de organización social, política y cultural que hemos venido apuntando para la ciudad de Puebla adquieren un perfil diferenciado de aquellos que habían sido característicos en las primeras cuatro décadas. La estabilización política, la oportunidad económica y la recuperación de la población traerían un periodo sin interrupciones en la conducción y gestión de las entidades y regiones.

En la última parte de nuestro estudio, hemos revisado las condiciones y características del proceso de fundación de colonias y barrios en el espacio intersticial entre las infraestructuras decimonónicas y la ciudad central que, aprovechando la construcción y mejoramiento de las calles y caminos, cualificaron superficies y pusieron a la venta fracciones y lotes en los que otras infraestructuras básicas eran inexistentes (saneamiento, alumbrado público) o se iban haciendo insuficientes (agua potable) para dotar a los nuevos habitantes de esos servicios municipales.³⁵⁶

El señor doctor Sergio B. Guzmán, Presidente Municipal de Puebla, deseoso de contribuir al mejoramiento de los intereses confiados a su administración [...] hizo una visita a las colonias de Puebla, para darse cuenta de cada una de las necesidades en que se encuentran [...] Y con todo cuidado recorrió las cuarenta y tres colonias, que las exigencias del aumento de población, han hecho que se formen en los alrededores de la ciudad de Puebla [...] Es una triste realidad que en casi todas las colonias visitadas se observó la deficiencia del agua, pues o faltan tubos de abastecimiento o son de tan corto diámetro, que no llenan satisfactoriamente su cometido [...] En todas las colonias que carecen de alumbrado, se pondrá éste, [...] ³⁵⁷

³⁵⁶ Archivo del Ayuntamiento de Puebla. En el Catálogo de Fichas Descriptivas, Serie Expedientes se encuentra una importante cantidad de asuntos relativos a solicitudes para la dotación de saneamiento, agua potable, alumbrado público, reclamaciones sobre usos de suelo terciarios, construcciones ruinosas o construcción de escuelas y bibliotecas públicas, en colonias como: Clotilde Torres, Santa María, Lázaro Cárdenas, Cuauhtémoc, Santa Cruz los Ángeles, San Miguel, Bugambilias. Todas ellas creadas entre los años 1920 y 1940.

³⁵⁷ Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Boletín Municipal Número 2 H, Visita del C. presidente municipal a las colonias, Febrero de 1938.

Los límites físicos, históricamente reconocidos, habían sido rebasados por las colonias y barrios que se habían generado a partir del fraccionamiento de superficies periféricas. Hemos estudiado el caso en el poniente de la colonia residencial La Paz que se apropia y desarrolla, sobre todo, del cerro y rancho de San Juan. En el norte se ubicaba, ya desde finales de la década de 1930, la Colonia Nopalera y la Hidalgo; más tarde, el fraccionamiento Rincón del Bosque (1952), sobre el cerro de Loreto. Otros bordes que habían sido creados, como son: las carreteras federales México-Puebla, Puebla-Atlixco o Puebla-Tehuacán; caminos estatales a los poblados rurales periféricos, la nueva estación del ferrocarril, la presa en Valsequillo, también marcaban una tendencia a ser transformadas en accesos a superficies para los fraccionamientos que, con destino habitacional, se constituían como parte de sus recorridos.

Los planes y proyectos que respondieron a la iniciativa de la Ley de Planificación de 1956, se caracterizaron por la dotación de superficies funcionales especializadas, fueran éstas para la habitación, el comercio y sobre todo para la industria.

Artículo 6º. [...] la aplicación de un Plano Regulador consiste fundamentalmente, en lo siguiente: 1.- La Zonificación, que a su vez comprende: a) La reglamentación y restricción conveniente y equitativa del uso de la tierra, ya sea propiedad pública o privada, mediante la división de la Ciudad en Distritos y Zonas especiales para la localización de industria, unidades de viviendas, comercio, recreación y en general, todo aquello que pueda formar unidad por el bien de la comunidad [...]³⁵⁸

Se permitió, indistintamente, usos de suelo en cualquier parte de la ciudad y licencias de construcción puntuales en la ocupación de suelo para las funciones urbanas emergentes. Este fue el origen de los polígonos y “corredores” industriales³⁵⁹ que facilitaron la apropiación de superficies suficientes para su instalación.³⁶⁰ Así

³⁵⁸ *Ley de Planificación Integral y Mejoramiento Urbano del estado de Puebla*. H. Congreso del Estado de Puebla. Secretaría General. 14 de diciembre 1956. pp. 4-5.

³⁵⁹ A partir de la “Ley de Fomento Industrial” de 1957 hay dos modificaciones en 1963 y 1968, hasta la que especifica esas figuras espaciales, la *Ley de Fomento Industrial y de Protección de Conjuntos, Parques, Corredores y Ciudades industriales del Estado*. Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla. 31 octubre de 1972.

³⁶⁰ Para ampliar la consulta se publicó en cuatro tomos lo siguiente: Programa Parcial de Desarrollo Urbano y Conservación del Centro Histórico de la Ciudad de Puebla, Programa Sectorial de la Subclasificación de Densidades Urbanas de la Ciudad de Puebla, Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de la Zona norte de la Ciudad de Puebla, Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de la Zona Nororiente de la ciudad de Puebla. Dirección General de Desarrollo Urbano y Ecología H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla. Puebla. México. 1995.

sucedió también con el destino de los futuros conjuntos habitacionales populares, otras colonias de clase media o los fraccionamientos residenciales que se repartieron, no sólo en el espacio municipal de Puebla, sino que se sucedían aún más allá de su demarcación.

Esta caracterización del espacio territorial de la ciudad de Puebla movió los primeros esfuerzos por desarrollar el planeamiento, que en el fondo pretendió ordenar las actuaciones de los agentes que intervenían en su construcción.

VII.1.1. *Condiciones del planeamiento mexicano*

El fenómeno que se describe anteriormente se repetía en otras ciudades, como la ciudad de México, en donde se fundaron barrios y colonias en su periferia bajo los mismos esquemas de promoción y sus consecuentes problemáticas urbanas ante la carencia de un plan. En la Ciudad de México figuraban en esta situación las colonias: Díaz de León, Valle Gómez, Balbuena, De la Paz, La Viga, del Cuartelito y Buenos Aires.³⁶¹ En el Boletín del Ayuntamiento de la Ciudad de México se apuntaban las condiciones que privaban particularmente en aquellas colonias:

Si se observa con sereno juicio la cuestión, se verá que esas colonias constituyen una gran parte de la ciudad, la que por razones que ya dejamos indicadas, no tienen drenaje, ni servicio de aguas, lo que trae como consecuencia, que las casas casi en su totalidad, carezcan de instalaciones sanitarias, produciendo esto la insalubridad de esas porciones de la urbe; y como los vientos traen a la parte restante los polvos contaminados, los morbos conquistan así un ancho campo de actividades perniciosas.³⁶²

Por las características de política centralista que ha prevalecido en México, estas condiciones en las colonias de la capital de país tuvieron repercusiones y resonancia en círculos más influyentes de las políticas públicas y medios de comunicación locales y nacionales.

Si tienen delante de sí los Ayuntamientos problemas enormes de saneamiento, si el Departamento de Salubridad Pública hoy es casi impotente para resol-

³⁶¹ Sánchez Ruiz G., Gerardo. *Pertenencias culturales y construcción de una posmodernidad desigual. La ciudad de México al iniciarse el siglo xx*. www.concienciaenarquitectura.aztecaonline.net. Septiembre de 2004.

³⁶² Archivo del Departamento del Distrito Federal. Boletín del Ayuntamiento de la Ciudad de México, 1921.

ver el estado de la situación creada, la culpa es de nuestro abandono anterior y de la tolerancia con que se ha permitido la población en zonas completamente incapacitadas para la vida. El problema hoy es enorme, su solución es extraordinariamente difícil y urgente, pero es imposible abordarla ni previstos de la mejor voluntad, con medidas aisladas y con condescendencias; el único medio y la única vía, es un estudio de conjunto, de planificación y de urbanización; de una dictadura severa y sin complacencias, cuyas resoluciones sean producto de un plan general.³⁶³

Anotemos también que otro antecedente de la planificación, en el ámbito económico y de alcance nacional, es atribuible al presidente Cárdenas, primero en establecer un Plan Sexenal (1934-1940) que pretendía “conducir integralmente el desarrollo nacional, a partir de un documento político y programático”.³⁶⁴

En el campo que nos ocupa, la Planificación Espacial, en la década de 1920, el arquitecto Carlos Contreras había hecho los primeros esfuerzos en introducirla a escala nacional a través de algunas publicaciones y en los primeros programas dedicados a la formación de técnicos y especialistas en esta área.

Inspiraba a su trabajo el pensamiento autores como el geógrafo ruso Pedro Froptkin, en su notable libro *Campos, fábricas y talleres* y sin duda Ebenezer Howard con su trabajo *Garden Cities for Tomorrow* (1902).

PLANO no es simplemente el plano topográfico de la ciudad o de la región sino que se trata de un documento gráfico de mucha más importancia. Se trata de un documento en el que se exprese la vida funcional de la ciudad, la vida fisiológica: su circulación, por medio de sus calles, bulevares y arterias, ríos y canales, lagos, vías aéreas, etc.: su respiración por medio de sus parques, jardines, campos de juego, reservas forestales, y permítaseme que lleve el símil hasta la digestión y eliminación con su abastecimiento de productos alimenticios y de agua su saneamiento y drenaje. Habrá que tomar en cuenta de manera muy especial la cuestión de salubridad e higiene, aire, luz, baños y servicios sanitarios, ejercicio, recreo y descanso. [...]. Esto y más señores debe ser el PLANO DE LA CIUDAD.³⁶⁵

En lo educativo se procuró la fundación de la clase Planificación de Ciudades

³⁶³ Periódico *Excelsior*. Página de la Sociedad de Arquitectos Mexicanos, 1925.

³⁶⁴ Secretaría de Programación y Presupuesto. *Antología de la Planeación en México 1917-1985*. vol. I, 1ª edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1985.

³⁶⁵ Contreras, Carlos. “Asociación Nacional para la Planificación de la República Mexicana” en: *Revista Mexicana de la Ingeniería y Arquitectura*. México, 1926.

y Arte Cívico en la Escuela Nacional de Bellas Artes (1926) por iniciativa de Manuel Ortiz Monasterio, encargada a otro promotor de la enseñanza de la planificación, José Luis Cuevas Pietrasanta y al mismo arquitecto Cuevas hasta 1929, fecha en que fue cancelada. Hubo serios esfuerzos por crear la Facultad de Planificación en la UNAM durante la gestión de los rectores doctor Alfonso Pruneda y el licenciado Antonio Castro Leal, justificándola del siguiente modo:

La tendencia de este lineamiento era la de crear en México especialistas en trazo y composición de ciudades, es decir planificadores de ciudades y también crear verdaderos administradores o gerentes de ciudades, así como procurar que en la Facultad de Ingeniería de la misma Universidad, se crearán especialistas en problemas sanitarios de ciudades. Proponía yo entonces, que se trajeran ciertos especialistas extranjeros, para dar clases y conferencias en la Universidad [...]. Además proponía yo también, que se enviaran a las Universidades de Harvard, Paris y Liverpool, alumnos de las Facultades de Arquitectura y de Ingeniería, para que después de hacer estudios especiales vinieran a México con la obligación de formar el profesorado de la Facultad de Planificación de la Universidad Nacional de México.³⁶⁶

La oportunidad que se generaba tenía que ver también con la perspectiva del entorno externo, en donde se iniciaba la Segunda Guerra Mundial en Europa, y que para México significó la atención e interés del capital industrial en su territorio; aquél estaba en búsqueda de espacios de desarrollo menos riesgosos. Políticamente significó consolidar, sin menos dificultad, las nacionalizaciones del petróleo que tanto lastimaron al capital externo.

VII.1.2. *La situación en la ciudad de Puebla*

En particular para la ciudad de Puebla, a partir de la administración del general José Mijares Palencia (1933-1937), se marca un periodo de administración estatal que perfila un programa de gobierno siguiendo las estrategias de desarrollo nacional. Seguirían en el mismo tono las de Maximino Ávila Camacho (1937-1941) y la de Gonzalo Bautista Castillo (1941-1945).

El programa industrializador puesto en marcha por el gobierno federal, en la coyuntura del contexto mundial, es soportado por una normativa de estímulo fiscal al capital industrial al que faltaba su complemento en el ámbito espacial. Éste consistió, en el caso de la ciudad de Puebla, en la dotación de superficies para aque-

³⁶⁶ Periódico *El Universal*, 1 de abril de 1930.

llas empresas que decidieran establecer su actividad en ella. Algunas lo habían hecho, desde hacía años, justamente alineadas a la ferrovía a Apizaco, garantizando con ello su comunicación, tanto a la Ciudad de México como al puerto de Veracruz.

En el ámbito de la vivienda, en 1941, el gobierno de Bautista Castillo decide incorporar al ayuntamiento de Puebla la Colonia Aquiles Serdán, ubicada en la jurisdicción del municipio de San Jerónimo Caleras,³⁶⁷ cuyo acceso a la ciudad se articularía a través de la calle 11. Se gestionaría este barrio desde la centralidad del municipio de Puebla que, inminentemente, se desarrollaría con el uso industrial. Esta actuación iniciaría un proceso de dotación de superficies destinado a complementar espacios de habitación para obreros de la nueva industria que demandaba, además, de las infraestructuras y equipamientos urbanos propios de su actividad. Así, acordó la dotación de superficies en varios puntos del municipio: la creación de “una” colonia urbana al pie de los cerros de Loreto y Guadalupe,³⁶⁸ otras en los predios de “Santo Ángel” y “Mirador”,³⁶⁹ al oriente; a la colonia América, en el norte, y, la “Insurgentes” en el rancho de Toledo,³⁷⁰ al sur de la calle 11. Con estas actuaciones, es el propio gobierno del estado el que se convierte en un franco promotor inmobiliario de la periferia inmediata a la ciudad edificada.

En la siguiente administración de gobierno estatal, Carlos I. Betancourt (1945-1951) emite la primera “Ley de Planificación y Zonificación del Estado”.³⁷¹ Aunque importante en su momento, es limitada conceptualmente pues, si se lee con detenimiento, no hay un acercamiento a las condicionantes que planteaba la problemática espacial del territorio poblano ni de la ciudad de Puebla, centrándose en la problemática de la infraestructura viaria. Para esta primera ley se entendía como “Planificación”:

[...] I.- La apertura de Vías Públicas. II.- La rectificación, prolongación, ampliación y mejoramiento de las Vías existentes. III.- La construcción de plazas, jardines, parques, campos deportivos y estadios. IV.- La creación de zonas industriales. V.- La localización, construcción y acondicionamiento de edificios Públicos, tales como escuelas, mercados, rastros, cementerios, estaciones y terminales de las vías de comunicación. VI.- El estudio y coordinación de la red

³⁶⁷ Decreto expedido por el XXXIV Congreso Const. del Estado L. y S. de Puebla. Periódico Oficial del Edo. De Puebla, Sección Leyes martes 13 de mayo de 1941, p. 55.

³⁶⁸ Acuerdo expedido por el C. Gobernador Constitucional del Estado de Puebla. Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla, Sección Leyes, 14 de junio de 1942.

³⁶⁹ Acuerdo dictado por el C. Gobernador Constitucional del Estado de Puebla Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla, 29 de mayo de 1942.

³⁷⁰ *Ibid.*

³⁷¹ Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla, 11 de mayo de 1945.

de vías públicas del Estado. VII.- El estudio y ejecución de obras relativas a servicios intermunicipales y al mejoramiento de los existentes, con el fin de lograr la eficaz coordinación de los proyectos de obras públicas en el Estado. [...]³⁷²

En cuanto a zonificación, ésta hacía referencia a la reglamentación para el uso de la propiedad pública y privada, altura y volumen de construcción, espacios libres, zonas para servicios públicos y fraccionamiento de terrenos.

Desde esta perspectiva, en ese periodo y con el amparo de dicha ley, se dio prioridad a la construcción de caminos y carreteras coordinados por el Departamento de Fomento, Comunicaciones y Economía apoyados por la Junta Local de Caminos. También se destacó por una importante actividad en la construcción de equipamientos educativos, fundamentalmente escuelas primarias.³⁷³

Además, subvencionó, con la exención del impuesto predial por diez años, la creación de las colonias Bugambilias,³⁷⁴ en el sureste; Dos de Abril y Patrimonio,³⁷⁵ en el noreste. Recordemos que a la empresa Fraccionamientos de Puebla S.A. también le otorgó la misma subvención para la creación del fraccionamiento La Paz,³⁷⁶ en el poniente, además de permitirle el cobro por el derecho de consumo de agua potable destinado a ese fraccionamiento, que, en pocos años, sería insuficiente para el creciente número de colonos.

Aun con eso, podemos reconocer que, al menos desde la clase gobernante, hay una percepción sobre la necesidad de considerar globalmente las intervenciones orientadas para la construcción de las infraestructuras regionales y equipamientos de los servicios públicos urbanos. También era una respuesta a las exigencias del capital industrial que necesitaba complementar sus espacios de actuación con la dotación de esos servicios y para los barrios o colonias de sus trabajadores.

En este sentido, se evoluciona del concepto de las actuaciones puntuales y aisladas en el espacio de la ciudad. Característico del período finisecular y de los primeros años de los gobiernos revolucionarios, la noción de Planeación intentaba comprender la integración territorial, aunque siempre orientada por la centralidad de la ciudad de México.

Se entiende así, al menos en la exposición de motivos, que las normativas eran más orientadoras y con contenido de líneas integradoras generales en consideración a las potencialidades del territorio y, desde luego, en función de la inversión

³⁷² Ley de Planificación y Zonificación en el Estado. Capítulo I artículo 1º Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla, 11 de mayo de 1945, p. 66.

³⁷³ Betancourt. Carlos I. Informe de Gobierno. Puebla, enero de 1947.

³⁷⁴ Decreto del 21 de abril de 1949. Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla.

³⁷⁵ Decreto del 21 de octubre de 1949. Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla.

³⁷⁶ Decreto del 14 de febrero de 1947. Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla.

de capitales que se inclinaba por la especialización funcional del espacio. Así lo muestra en las Consideraciones la Ley de Planificación Estatal (1954), promovida por el gobernador Rafael Ávila Camacho (1951-1957).

[...] Que se han realizado aisladamente, estudios geográficos, meteorológicos, demográficos y de productividad de los recursos naturales, los cuales no siempre han servido para normar el criterio de las autoridades Federales, Estatales o Municipales en la realización de obras de interés público, lo que ha traído, como consecuencia, que sólo se proporcionen servicios a algunas regiones, comarcas o núcleos de población y que se dejan a otros sin estos servicios [...]

[...] Que nuestros centros de población han crecido hasta la fecha en forma desordenada, sin que existan planes que guíen su crecimiento; dándose casos, como el de la capital del estado, en que el congestionamiento de los intereses urbanos crea enormes problemas de vivienda, salubridad, tránsito, distribución equitativa de la propiedad y dotación de servicios públicos.[...].³⁷⁷

Esta ley fue producto del Plano Regulador de la ciudad de Puebla, elaborado por un Comité Técnico³⁷⁸ con motivo de la celebración del VII Congreso Panamericano de Arquitectura celebrado en Puebla en 1952 y que contribuyó, como un impulso más, el desarrollo del trabajo planificador.

Con ello se percibe y reconoce la marcada tendencia hacia la urbanización de la cultura. Ésta se refiere, por un lado, al abandono por parte de la población rural de las prácticas productivas propias al ámbito agrícola motivadas, entre otras causas, por falta de inversión de capital. Por otro, abrazar como alternativa de desarrollo a la industrialización que, ligada a la ciudad, empujó a la adopción del espacio urbano como lugar de habitación para la mayoría de la población.

Vivir en la ciudad era un anhelo social generalizado por las oportunidades de bienestar, para algunos grupos, y, de sobrevivencia, para otros. La ciudad de los años cincuenta estaba en posibilidades de cumplirlas, en grados diferenciados y condicionada a las exigencias de la nueva clave económica que promovía el capital industrial.

³⁷⁷ *Ley de Planificación Integral y Mejoramiento Urbano del estado de Puebla*. H. Congreso del Estado de Puebla, Secretaría General, 14 de diciembre de 1956, p. 2.

³⁷⁸ El equipo de técnicos lo conformaban los arquitectos: Juan Martínez de Velasco, Julio Moctezuma, Vicente Medel y el ingeniero Enrique Estrada. Segundo Informe de Gobierno 1952-1953 del general Rafael Ávila Camacho, Gobernador Constitucional del Estado de Puebla, 15 de enero de 1953.

Tabla 19. *Ocupación poblacional en la República Mexicana. Las actividades propias de la industria de la transformación, así como la terciarización serían tendencias que se incrementarían a partir de 1950 que se concentraron, fundamentalmente, en las ciudades como Puebla*

Agricultura, ganadería, industria del petróleo y extractiva	3 488 102	3 626 278	3 830 871	4 823 901	6 143 540
Industria de transformación	26 890	51 246	106 706	97 143	141 530
Construcción	534 428	7/ 692161	7/ 639607	972 542	1 556 091
Generación y distribución de eléctrica	-	-	-	224 512	408 279
Comercio	273 902	273 841	552 467	684 092	1 075 174
Transportes	58 974	107 052	149 470	210 592	356 939
Servicios	58 343	9/ 52694	9/ 223749	879 379	1 527 229
Gobierno	63 074	11/ 153343	191 588	-	-
Insuficientemente especificado	379 848	209 188	163 658	354 966	81 791

7/ Incluye: transformación, construcción y generación de energía eléctrica.

9/ Se consideró aquí el rubro de "profesiones libres".

11/ Se consideró aquí el rubro de administración pública.

FUENTES: 1921-1960: INEGI, DGE. Censos Generales de Población y Vivienda.

- 1921-1990: INEGI, DGE. Censos Generales de Población y Vivienda.

El intercambio para la entrada de ese recurso varió conforme la política social de cada período gobernante. Inicia durante la administración del gobernador Mirjares Palencia con la emisión de un "Decreto que declara de utilidad pública en el estado, el establecimiento de nuevas industrias y el desarrollo de las ya existentes". Atendía sustancialmente el interés por el empleo.

Artículo 3º [...] se considera como una industria nueva:

I.- La que tenga por objeto la fabricación de un artículo distinto de los que se produzcan en el Estado en la fecha en que se solicite la subvención que otorga esta ley.

II.- La que emplee nuevos sistemas de elaboración, mejores que los empleados ya por industrias establecidas y que den por resultado mejorar la calidad del artículo o las condiciones en que trabajen los operarios, sin que se disminuya el número de trabajadores necesarios.

III.- La industria ya existente que dé ocupación a un número de obreros dos veces mayor que el máximo empleado por la planta, taller o factoría más grande en operación en el municipio de su ubicación.³⁷⁹

³⁷⁹ Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla. 2 de octubre de 1934.

Fue distinto años más tarde cuando se estimula el capital con un subsidio tributario, promovido claramente por la “Ley de Fomento Industrial” (1957) de Fausto Ortega (1957-1963)

Artículo 3º. Toda persona física o moral que establezca una industria nueva en esta Entidad de acuerdo con las normas y zonas establecidas por la Comisión de Planificación integral del estado, gozará de un término de 10 años de un subsidio equivalente al total de toda clase de impuestos, creados o por crear del estado y de los municipios que graven a la industria en general.³⁸⁰

Las variantes de la población, la disponibilidad de un territorio controlado y el interés del capital por desarrollar la industria convergen en la transformación del espacio urbano de la ciudad de Puebla. Condicionado en esos años por la noción de “planificación”, el espacio urbano y territorial se transformaron bajo el impulso de una normativa propuesta, misma que se concretó con la elaboración de programas y trazo de proyectos para la construcción de una ciudad “moderna”.

VII.1.3. *Explosión poblacional y extensión urbana*

El fenómeno demográfico particular de la ciudad de Puebla se caracterizó en esos años por una franca recuperación, tanto por el aumento de la natalidad, disminución de la mortandad y la migración campo ciudad, alcanzando crecimientos de población superiores al índice nacional de 3.5% anual, justo en coincidencia con los años de la promoción de la industria.

El perfil poblacional estaba compuesto en su mayoría por jóvenes y adultos, que además de empleo necesitaban espacios para la habitación, equipamientos para la salud, educación, cultura y el ocio. Algunos de ellos estaban en construcción, muchos otros en las promesas de campaña de los gobernantes. El fenómeno que se generaría, habría que reconocerlo, iba a rebasar la capacidad de las infraestructuras y equipamientos instalados.

Este aumento y caracterización poblacional sería una importante consideración para la ciudad que volvería la mirada a su principal recurso, el suelo. Ahora sobre un territorio periférico de una escala espacial más extensa, referida por la ubicación de la nueva industria. Veremos, al final de este capítulo, cómo este trozo de “ciudad”, con carácter industrial o habitacional, se incorporaba, con un salto, a la ciudad edificada agregándosele, en correspondencia, un nuevo espacio territorial.

³⁸⁰ *Ley de Fomento Industrial*. Periódico Oficial del Estado L. y S. de Puebla, 17 de septiembre de 1957, p. 10.

Tabla 20. *Crecimiento demográfico de la ciudad de Puebla entre 1930-1960*³⁸¹

	No. Habit.	% anual	No. Habit.	% anual	No. Habit.	% anual	No. Habit.	% anual
AÑO - DÉCADA:	1930	20-30	1940	30-40	1950	40-50	1960	50-60
Puebla**/Puebla	114,793	2.02	138,491	2.06	211,331	<u>5.26</u>	289,049	<u>3.68</u>

En la periferia inmediata continuaron abundando los fraccionamientos en las superficies que se beneficiaban de las calles que se iban mejorando con infraestructuras de servicios básicos y la pavimentación.

Destaca la calle 11 como la vía de comunicación norte-sur entre las nuevas colonias que surgieron sobre su eje, así como el paso entre el límite de la ciudad central y la ciudad moderna “consolidada”. Sobre el entorno de este eje las colonias que se promovieron entre 1940 y 1960 fueron: Héroes de Nacozari (1941), Lázaro Cárdenas (1946), Chula Vista (1947), Clase media (1947), Los Volcanes (1950), Clotilde Torres (1950), El Tamborcito (1953), San José Mayorazgo (1956), Maestro Federal (1959).

45. *Plano de localización de las colonias promovidas entre 1940 y 1960 sobre la calle 11*



Fuente: elaboración propia con base en el archivo electrónico del Instituto del Catastro del H. Ayuntamiento de Puebla.

Ante estas condiciones, se modificó sustancialmente la superficie territorial del municipio. En 1962, un decreto del gobierno del estado incrementó de 182 a

³⁸¹ Fuente: Archivo Histórico de Localidades INEGI, www.inegi.gob.mx. Junio de 2004.

524 kilómetros cuadrados el área municipal.³⁸² Se argumentaba el futuro control del territorio urbano de la ciudad de Puebla que lo incrementaba en 187% con esta medida y que pretendía aproximarse a las dinámicas de desarrollo comercial e industrial de otras ciudades como Guadalajara y Monterrey, “había llegado la hora de Puebla”³⁸³ y las autoridades se proponían dotar a la ciudad de los medios necesarios para convertirla en una “metrópoli moderna”.

También se miraría de manera muy importante al centro histórico que, en pleno proceso de deterioro, era fríamente valorado sólo como superficie edificable, olvidando su valor integrador socio-cultural y patrimonial. Es en esos años cuando se desarrollan actuaciones de sustitución de las viejas casonas coloniales por la arquitectura propuesta en su mayoría por el movimiento moderno que, sobre todo, multiplicaba la superficie edificada en seis o siete veces intentando resolver las funciones del programa urbano-arquitectónico de la ciudad “moderna”. Atrás de ello había un incremento sustancial en las rentas para los propietarios de dichos inmuebles.³⁸⁴

[...] de 1940 a 1960 [...] se dio un proceso de destrucción y transformación de los inmuebles históricos y de las partes importantes de la Zona Monumental. No existió una preocupación por la conservación del patrimonio edificado de la ciudad tradicional prevaleciendo las ideas modernizadoras del funcionalismo en su etapa inicial.³⁸⁵

³⁸² Decreto por el cual se modifican los municipios de San Jerónimo Caleras, San Felipe Hueyotlipan, San Miguel Canoa, Resurrección y Totimehuacán, los que se anexan al municipio de Puebla, Periódico Oficial del E. L. y S. del Edo. de Puebla, 30 de octubre de 1962.

³⁸³ Melé, Patrice. *Puebla: urbanización y políticas urbanas*. BUAP/UNAM, Puebla, 1994, p. 104.

³⁸⁴ Esta mirada al conjunto de la ciudad central trajo como consecuencia la construcción de edificios comerciales como: Sanborn's Hnos., Hotel Aristos o el Hotel Gilfer sobre superficies que eran ocupadas por casas coloniales y decimonónicas que habían quedado en ruinas al paso del tiempo. “[...] Para construir el Centro Médico del Seguro Social, se demolió el histórico Cuartel de San José dejando solo un pequeño resto de lo que fuera el pórtico del recinto castrense [...] Para construir el Cine Puebla, se derribó casi toda la Casa del Dean, y solamente se salvó una parte en cuyos muros se encuentran valiosas pinturas murales [...]” En el ámbito del borde poniente, destaca: “[...] Del neocolonial Colegio Aquiles Serdán de la 13 Sur, no quedó nada, pues se abrió la 25 Poniente. Tampoco dejaron huella la Plaza de Toros y la colorida Plaza del Charro [...] El Hospital General de bellos jardines y uniformes pabellones, es ahora una ruina lamentable y una revoltura de edificios de todo “estilo”, junto al Hospital Universitario [...] El plano original del paso Bravo, se ha alterado repetidas ocasiones, sus monumentos han ido de un lugar a otro [...]”. En: Sánchez Flores, Ramón. *Puebla, antología de una ciudad*. H. Ayuntamiento de la ciudad de Puebla de Zaragoza. Talleres de Mundo Color Gráfico. Puebla, 1991. pp. 138-139.

³⁸⁵ López Tamayo, Nicolás. “Puebla: ciudad tradicional”. En: Castrillo Romón, María, coord. *Ciudad, Territorio y Patrimonio, Materiales de Investigación I*. Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid, España, 2000.

La respuesta a estas indiscriminadas intervenciones vendría años más tarde cuando se definiera el perímetro de la ciudad histórica y, enseguida, la declaratoria como espacio patrimonial de la humanidad. Esto detendría, en alguna medida, aquellas actuaciones especulativas.³⁸⁶

VII.2. El Plano Regulador de la ciudad de Puebla de 1951

Se trata de un documento que refleja un primer trabajo de reflexión sobre el planeamiento específico para el espacio de la ciudad de Puebla. Dicho plano pretendía:

I.- La ubicación de los distintos elementos urbanos en zonas convenientemente localizadas, donde la superficie se dedique a una finalidad concreta —habitación, trabajo, recreación, comercio, etc.— y no exista interferencia de actividades, respetando en lo posible las características propias de la belleza de nuestra ciudad. II.- A efecto de eliminar los problemas causados por el congestionamiento de tránsito, se ha proyectado un sistema vial que permita una fácil circulación de tráfico local, desligándolo del paso. III.- Los servicios públicos —agua, drenaje, alumbrado, pavimentos, mercados, escuelas, hospitales y centros cívicos— se han proyectado en cantidad suficiente y localización adecuada para su mejor utilización por el pueblo.³⁸⁷

Los criterios que orientaron este primer esfuerzo planificador seguían los lineamientos del funcionalismo arquitectónico: limitar el espacio de la ciudad edificada, definición de especializaciones funcionales, vivienda segregada, superficies industriales concentradas y separadas de la ciudad edificada por zonas de “verdes”, terciarización de la ciudad histórica, equipamientos públicos agrupados, nuevas vialidades para el automóvil, mejora y extensión de las infraestructuras y servicios municipales.

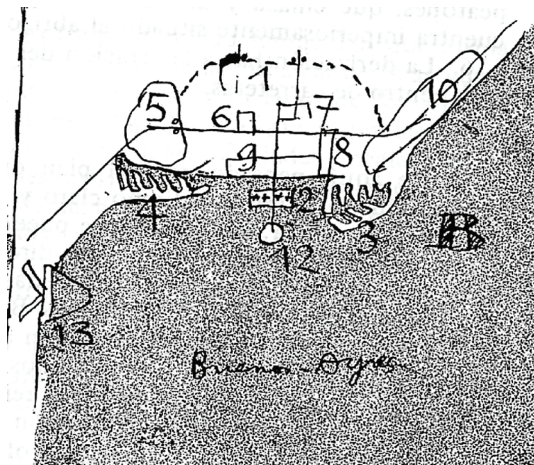
A propósito, recordemos el modo en que Le Corbusier establece, para el ordenamiento de Buenos Aires, ocho elementos principales para dar a la “ciudad (hoy) sin esperanza, de colonización apresurada, con tres millones de habitantes, a través de unos cuantos grandes trazos, esplendor donde reina la calamidad”.³⁸⁸

³⁸⁶ La ciudad tradicional de Puebla se ha denominado jurídicamente la Zona de Monumentos por el Decreto Presidencial del 18 de noviembre de 1977, comprende una extensión superficial de 6.99 km². Posteriormente, en 1987, la UNESCO la declaró Patrimonio de la Humanidad con alrededor de 700 hectáreas donde habitan cerca de cien mil habitantes. En: Programa Parcial de Desarrollo Urbano y Conservación del Centro Histórico. Periódico Oficial del Edo. L. y S. de Puebla. 1 de diciembre de 1995.

³⁸⁷ Ávila Camacho, Rafael. Segundo Informe de Gobierno 1952-1953. Puebla, 15 enero de 1953.

³⁸⁸ Le Corbusier. *A propósito de urbanismo*. Editorial Poseidón, Barcelona, 1980, p. 72.

46. Esquema de ordenamiento socio-espacial para la ciudad de Buenos Aires, conforme el proyecto de Le Corbusier



Fuente: Le Corbusier. *A propósito de urbanismo*. Editorial Poseidón, Barcelona, 1980, p. 71.

1. Fijar un límite a la extensión de la ciudad, asegurado por la autoridad al delimitar el alcance de los servicios públicos; 2. La ciudad de las transacciones comerciales, compuesta de cuatro rascacielos formando una especie de isla artificial de hormigón armado, atendida por aeropuerto de aviones-taxi situado al frente de la misma, en tanto que el aeropuerto de tipo mundial en el extremo sur (número 12 de la ilustración); 3. El nuevo gran puerto comercial (número 13 de la ilustración); 4. El nuevo puerto industrial, con la ciudad industrial; 5. La ciudad panamericana (instituciones del hemisferio oeste) y la ciudad gubernamental (el Congreso); 6. La ciudad de las diversiones: teatros, conciertos, music-halls, etc.; 7. El gran parque frente al mar, de fiestas y esparcimientos populares; 8. La Ciudad Universitaria y el Bosque de Palermo sobre el río.

El origen de esta iniciativa de gobierno en su intento de ordenar el territorio ocupado por la ciudad de Puebla surge, como se ha señalado, con motivo de aquel VIII Congreso Panamericano de Arquitectura en esta ciudad.

Revisemos en las siguientes líneas la intención y pensamiento del plan.³⁸⁹

³⁸⁹ La documentación que se logró encontrar está en el informe de gobierno del general Rafael Ávila Camacho 1952-1953, en la Sección Gráfica localizado en el Archivo del Congreso del Estado de Puebla. Por otra parte, está la información obtenida a partir de la entrevista que sostuve con el ingeniero Enrique Estrada Cuesta, quien encabezó el Comité Técnico que desarrolló este Plano.

47. Plano Regulador de la ciudad de Puebla elaborado por el Comité Técnico de la Comisión de Planeación Integral del Estado, presentado con motivo del VIII Congreso Panamericano de Arquitectura en la ciudad de Puebla



Fuente: Segundo Informe de Gobierno del gobernador general Rafael Ávila Camacho, enero de 1953.

El Comité Técnico para la Planificación del Estado de Puebla nace por una convocatoria que hace el gobernador del Estado y que, por invitación, incorpora al ingeniero Enrique Estrada Cuesta como coordinador quien, en aquellos años, formaba parte del Batallón de Aeropuertos cuya finalidad era la construcción de aeropuertos y aeródromos regionales. Ese batallón era parte de una estrategia federal para desarrollar esas infraestructuras militares a nivel nacional. Al terminar la II Guerra Mundial dicho programa dejó de tener el subsidio del gobierno norteamericano y esta iniciativa tendió a desaparecer. El interés por el tema del planeamiento espacial venía de una motivación personal y de la formación del propio ingeniero Estrada influenciado por su profesor, el general Laguna, quien había sido formado en los Estados Unidos de América en la Planificación Urbana. Lo instruyó en la escuela militar con las bases de un urbanismo que pretendía asistir a comunidades rurales aisladas para el planeamiento de infraestructuras básicas o, en su caso, de la organización del espacio habitable en situaciones de emergencia como: terremotos, ciclones, inundaciones o estado de guerra.

La experiencia de trabajo en el desarrollo, tanto de infraestructuras civiles como de equipamientos urbanos, demostrada por otro grupo de profesionales, fue lo que convenció al gobernador Ávila Camacho para conformar este Comité que dependería directamente de su oficina. Los integrantes de este equipo fueron: Enrique Estrada C., Juan Martínez de Velasco, Julio Moctezuma B. y Vicente Medel.

El trabajo elaborado tuvo la asesoría de destacados arquitectos mexicanos, específicamente la de Juan O'Gorman (1905-1982) y Pedro Ramírez Vázquez (1919-2013) con quienes sostuvieron diversas reuniones de trabajo para el desarrollo y presentación del plano. Estos dos personajes del arte y la arquitectura mexicana reconocían la tradición urbanística de la que provenían.

El urbanismo que se enseñaba correspondía a la concepción urbanística de la época; es decir, se centraba en el estudio de los pueblos y ciudades, pero especialmente desde el punto de vista formal y, en ocasiones del arte urbano. Era un urbanismo que tomaba por modelo las grandes y viejas ciudades europeas. Se analizaban como modelos los grandes proyectos de modernización realizados en el siglo XIX, como la transformación de París de Haussman y el planteamiento inglés de las ciudades jardín.³⁹⁰

De ellos son conocidas en México y en el mundo sus trayectorias profesionales. Pedro Ramírez Vázquez ha proyectado un sinnúmero de edificios públicos y privados en México y el extranjero, además de elaborar los Planes de Desarrollo Urbano para todo el país durante los primeros años de la década de 1970, siendo el primer secretario de Asentamientos Humanos y Obras Públicas a nivel federal. Juan O'Gorman, fue un prestigiado arquitecto y artista, cuya escuela impactó a varias generaciones, no solo a través de su obra arquitectónica y plástica, sino también, por su trabajo docente en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Las necesidades del hombre para su habitación son de carácter objetivo y como tales son para todos los hombres valores conocidos, exactos y precisos. La arquitectura que necesita México la llamaremos ARQUITECTURA TÉCNICA, con el objeto de definirla mejor, entiendo claramente que su finalidad es la de ser útil al hombre de una manera directa y precisa, el técnico será útil a la mayoría y el académico útil a la minoría.³⁹¹

La influencia del modernismo arquitectónico, expresado en la argumentación de Le Corbusier, la escuela de la Bauhaus y la de Chicago se reflejaron en la formulación de estos planos y proyectos para Puebla. Sin duda también la presencia del suizo Hannes Meyer (1889-1954) durante aquellos años en México, contribuyó

³⁹⁰ Aguilar Narváez, J. A. *Pedro Ramírez Vázquez en el Urbanismo. Conversaciones con J. A. Aguilar Narváez*. Instituto de la Administración Urbana, Studio Beatrice Trueblood, Editorial a todo Color, México, 1995, p. 52.

³⁹¹ O'Gorman, Juan. Discurso ante la Sociedad de Arquitectos Mexicanos, México, DF. 1933, En: www.arquitectura.us.es. Septiembre de 2004.

en la conformación de estos grupos de trabajo en la producción de estos proyectos de ciudades.

Esa vida de taller no era nueva, esa era la vida en los gremios en la edad media, y se había adoptado para la educación en la influyente Bauhaus (1919) donde Meyer había sido su segundo director, con el fin de dar mayor sustento al diseño; de ahí que en “Los principios de la producción de la Bauhaus” Walter Gropius su primer director, expresara: “Los talleres de la Bauhaus son esencialmente laboratorios en los que se realizan y se perfeccionan continuamente modelos, típicos de nuestro tiempo, hasta que son aptos para la producción en serie [...]. La Bauhaus lanza a la vida productiva y económica hombres dotados de capacidades creativas y de experiencia práctica que realizarán el trabajo de preparación que necesariamente ha de preceder a la producción en la industria y el artesanado.”³⁹²

En el interesante artículo de Patricia Rivadeneyra se pone en evidencia la lucha ideológica entre el pensamiento de H. Meyer y Juan O’Gorman. En ella mediaba la figura del ingeniero Guillermo Terrés, Director de la Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura del Instituto Politécnico Nacional (IPN) que, finalmente, logró boicotear la fundación del Instituto Superior de Planificación y Urbanismo. Con ello se frustró la idea de concretar un esfuerzo sistemático en el desarrollo de la ciencia planificadora en México. Para el plan que se desarrollaría en la ciudad de Puebla esta lucha ideológica parecería extraña o, tal vez, contradictoria pero en la que, finalmente, convergían ambos pensamientos.

VII.2.1. *Pretensiones de una ciudad imaginada*

En el plano se refleja un conjunto de intenciones que se relacionaban a las ideas y la experiencia de los proyectos en los que se habían involucrado los profesionales que lo formularon.

El interés por dar una forma a la ciudad, pensaban, permitiría ordenarla funcional y expresivamente. De ahí que las referencias prácticas, mencionadas por el

³⁹² Rivadeneyra, Patricia. “Hannes Meyer en México, 1938-1949”. En: *Apuntes para la Historia y Crítica de la Arquitectura Mexicana del Siglo XX: 1900-1980*. Cuadernos de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Histórico del INBA, V.1, núm. 20 y 21. México 1982, Los antecedentes de este artículo están en los análisis de los mismos textos de Gropius, Walter “Los principios de la producción” en Wingler Hans M. *La Bauhaus*. Barcelona, Gustavo Gili, 1975. pp.132-133.

mismo ingeniero Estrada, que orientaron la propuesta del Plano Regulador de la ciudad de Puebla fueron los proyectos de Viena y, en particular, la propuesta periférica para la ciudad de Munich que pretendía contener a la ciudad histórica.

En Alemania el desarrollo de los estudios de morfología urbana se produce desde comienzos del siglo xx, con una aproximación esencialmente cualitativa y un fuerte énfasis en la morfogénesis.

Aparece ya en trabajos de Otto Schüter, introductor del concepto de paisaje cultural (*Kulturlandschaft*), y defensor de una geografía concebida como ciencia del paisaje, centrada en el “reconocimiento de la forma y disposición de los fenómenos de la superficie terrestre en tanto que son perceptibles por los sentidos”, con un método de análisis adaptado del de la geomorfología.³⁹³

Abordaron la modernización funcional de la ciudad de Puebla dotándola con un programa de actividades que satisficiera la transformación de su espacio a partir de la actividad industrial y de servicios terciarios complementarios a la capital de la República, aprovechando las infraestructuras existentes, principalmente el ferrocarril y la carretera México-Veracruz, reconociendo el valor del ordenamiento morfológico-espacial propio de la ciudad histórica.

Para ello se proyectaron superficies bajo el criterio fundamental de continuidad al espacio edificado, contrario al vacío intersticial que tanto había utilizado la promoción inmobiliaria para su desenvolvimiento. Se programaron usos de suelo especializados y funciones diferenciadas, que se articularían a través de la categorización de las vialidades urbanas específicamente diseñadas.

Las consideraciones referentes a los elementos naturales del entorno fueron elementales. Por un lado, apeándose a los principios de la ciudad jardín de Howard, quien la consideraba como un organismo: limitada en número de habitantes, densidad de población y superficie, organizada para el cumplimiento de todas las funciones esenciales de una comunidad urbana: comercio, industria, administración y la instrucción; equipada asimismo, con un número suficiente de parques públicos y jardines privados para preservar la salud y mantener el ambiente. Howard rodeaba a la ciudad de una “muralla” horizontal bidimensional que conservaría próximo el ámbito rural y mantendría la unidad interna de la propia ciudad.³⁹⁴

Así, de los afluentes se pensaba lo siguiente: al río Atoyac, se le consideró como un borde natural, al poniente y sur, del ensanche proyectado de la ciudad. Por

³⁹³ Capel, Horacio. *La formación de las ciudades. I Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Colección estrella polar-37, Ediciones de Serbal, Barcelona, 2002.

³⁹⁴ Mumford, Lewis. *La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Ediciones Infinito, Buenos Aires, 1970.

otra parte, el río San Francisco se transformaría en el primer gran boulevard urbano que era necesario “embovedar” para resolver dos temas: el saneamiento de las aguas negras que ahí se vertían y, el de la vialidad, que pretendía liberar de la pesada carga vehicular a las estrechas calles de la ciudad histórica.

48. *Del Plano Regulador de la ciudad de Puebla se destacan los bordes naturales y proyectados que se utilizarían para dar forma a la ciudad*



Fuente: Elaboración propia a partir del gráfico del Segundo Informe de Gobierno del gobernador Rafael Ávila Camacho, enero de 1953.

Por el otro, se salvaban las variantes topográficas con la tecnología edificatoria que se tenía al alcance para satisfacer el trazo de las infraestructuras de comunicación terrestre. Las antiguas vías y estaciones del Ferrocarril Mexicano, Mexicano del Sur e Interoceánico se concentrarían en una única estación central, al norte, redefiniendo la ocupación de las ferrovías que, hasta entonces, penetraban incluso en el mismo corazón de la ciudad, para reservarlas al vehículo automotor.

Se reconocieron las penetraciones principales a la ciudad: la que provenía de la Ciudad de México para salir a Veracruz (oriente-poniente), y la de Tlaxcala que conectaba hacia el sur de la región con Atlixco e Izúcar de Matamoros (norte-sur) precisamente por la calle 11. A estas penetraciones se les interceptaba con dos anillos de circunvalación. El primero, que iniciaba en el barrio de Santa Ana, al norte, justamente en la conocida curva de la ferrovía del FFCC Mexicano, para prolongarse a lo largo de la proyectada ampliación de la calle 11, giraba en la 43 Poniente para llegar al boulevard (todavía entonces era río) San Francisco.

El segundo era el anillo denominado “industrial”, que hacía las veces de articulador entre las fracciones más extensas del territorio proyectadas, uno para ha-

bitación y el otro para industria. En la sección norponiente de este anillo se diseñó una avenida amplia, arbolada, que pretendía atender las exigencias del tránsito vehicular del transporte industrial que se movería por las empresas manufactureras que ahí se localizarían.

En cuanto a la infraestructura eléctrica se proyectaron y realizaron las líneas de alimentación primaria paralelas a lo que sería la autopista México-Veracruz (1963), condicionando la ubicación de aquella función que más demandaría este servicio: la empresa industrial. Para favorecer aún más el funcionamiento a estas superficies industriales, además del acceso pavimentado para camiones, se les proponía un escantillón de ferrocarril para cada manzana, de tal modo que posibilitaba el mover sus productos por cualquiera de los medios de transporte terrestre disponible.

49. *Penetraciones viales proyectadas a la ciudad de Puebla a partir del Plano Regulador de 1952. La incorporación de la calle 11 era al primer anillo que funcionaría como "protección" a la ciudad histórica*



Fuente: Elaboración propia a partir del gráfico del Segundo Informe de Gobierno del gobernador Rafael Ávila Camacho, enero de 1953.

En cuanto a vivienda, tanto al norponiente como en el sur de la ciudad, se propusieron dotaciones de suelo para la habitación destinada a los obreros que, se esperaba, ocuparían los trabajadores de las industrias que ahí se establecerían. Con una solución de traza reticular, diagonal a la traza histórica, se proyectaron fracciones para la inserción de edificaciones de hasta cuatro niveles, a la manera de las edificaciones de la posguerra europea, primer antecedente de este tipo de soluciones para la vivienda en Puebla.

Podemos notar en el plano la utilización del concepto de “supermanzanas” para las dotaciones de superficie habitacional en las que se observan áreas verdes que separan a las nuevas edificaciones propuestas. Además se evidencian accesos viales principales y secundarios. Se repetía la tarea de urbanizar el espacio de la periferia ruralizando, el nuevo espacio de la ciudad.

Ya se sabe que los tiempos de la revolución industrial y urbana también lo fueron de la contestación de la ciudad tradicional. ¿Acaso no habían tratado Idelfonso Cerdá y Ebenezer Howard rebasar las contradicciones entre la ciudad y el campo integrándolos el uno en el otro, ruralizando la ciudad y urbanizando el campo? Pero existían muchas maneras, tan contradictorias las unas como las otras, de destruir la ciudad heredada para lograr esa nueva simbiosis. Fue lo que demostraron, entre 1925 y 1934, tanto las altas torres de la ciudad de tres millones de habitantes de Le Corbusier como la ciudad territorio (Boardacre City) de Frank Lloyd Wright. Si vale la pena recordar, entre tantas, estas dos utopías es porque fue determinante su influencia, particularmente en Francia durante los treinta años gloriosos (1945-1974).³⁹⁵

En el lado poniente, más allá del fraccionamiento La Paz o del cerro de San Juan, se dejó un conjunto de superficies de “reserva” para la ciudad. El destino de ellas era el desarrollo de fraccionamientos habitacionales destinado para las colonias de clase media y residencial.

En la propuesta también se subrayaba la intención de proteger y consolidar el espacio del centro histórico. Lo primero, delimitándolo con aquel primer anillo de circunvalación, que procuraba aliviarlo de la pesada carga vehicular que ya desde entonces tenía. En este sentido, la calle 11 tomaba un papel protagónico de la nueva vialidad. Sobre lo segundo, se pensaba que para detener el proceso de deterioro de las edificaciones localizadas en el centro histórico, al transformar el uso habitacional, de carácter popular, en infraestructuras habilitadas para hoteles y espacios para turistas permitiría superar esa condición. La postura venía del fiel seguimiento a las orientaciones de los asesores en la elaboración de aquel plano.

Para la necesaria conservación de gran número de monumentos coloniales que se encuentran en manos de particulares y que originalmente fueron re-

³⁹⁵ François Tomas. «Producir ciudad en la periferia urbana: El caso de SICOVAL en el sureste de Toulouse». En: Álvarez Mora, Alfonso, Francisco Valverde Díaz de León (coords.) *Ciudad, Territorio y Patrimonio: materiales de Investigación II*. Universidad Iberoamericana Puebla e Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Puebla, México, 2004, p. 59.

sidencias o antiguas viviendas, será más efectivo que una rígida ley de conservación, logre darles uso adecuado y productivo, para que sus propietarios puedan conservarlos y obtener de ellos el producto normal y legítimo de toda propiedad. [...] sus actuales condiciones higiénicas y de conservación hacen que su rentabilidad sea tan baja que los propietarios prefieren cubrir las fuertes multas que les impone la ley, con tal que la destrucción del monumento les permita, con el tiempo, disponer del alto valor de su terreno. [...] El destino más semejante al que originalmente tuvieron esas construcciones es el del hotel y, por tanto, podrían adaptarse a todas esas construcciones, por lo general muy amplias, como hoteles de atractivo turístico [...].³⁹⁶

50. La zonificación proyectada para el nuevo espacio de la ciudad segregaba funciones urbanas y la ocupación social del espacio. Desdibujaba, en el Plano Regulador, las actuaciones sucedidas en la periferia que ya constituían parte de la ciudad



Fuente: Elaboración propia a partir del gráfico del Segundo Informe de Gobierno del gobernador Rafael Ávila Camacho, enero de 1953.

Si se mira como conjunto, el Plano Regulador de la ciudad de Puebla impulsaba un proyecto de ciudad bajo la óptica de un espacio terminado, proyectado para ser edificado y concluido. Delimitadas las posibles actuaciones en la ciudad por los elementos naturales: ríos, barrancas y cerros, conformarían el paisaje natural del

³⁹⁶ Planeamiento para la organización de la ciudad de México. Documento de análisis y propuestas presentado por el arquitecto Pedro Ramírez Vázquez al licenciado Adolfo López Mateos, presidente electo, en octubre de 1958. En: Aguilar Narváez, J. A. *Pedro Ramírez Vázquez en el Urbanismo. Conversaciones con J. A. Aguilar Narváez*. Instituto de la Administración Urbana. Studio Beatrice Trueblood. Editorial a todo Color, México, 1995.

borde. Las infraestructuras de carreteras, ferrovías y líneas de conducción eléctrica, reconocían al territorio periférico solo como un recurso más sobre el que se posaban edificaciones, infraestructuras y equipamientos.

Sin posibilidades para las potenciales continuidades o transformaciones, excluía la multiplicidad de actuaciones que, ya desde entonces, existían. Entre otros, los espacios habitacionales ejidales, caminos vecinales, pequeñas industrias, talleres y empresas de servicios, precisamente ubicadas en las superficies sobre las que se habían trazado y habilitado la zonificación del nuevo espacio diseñado para la ciudad de Puebla.

Estos criterios prevalecieron hasta la década de 1970, cuando se institucionaliza el proceso de planeamiento a nivel nacional. Su figura representativa estuvo personalizada por el mismo Pedro Ramírez Vázquez quien encabezó la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas a la que respaldaba la primera Ley de Asentamientos Humanos.³⁹⁷ Se trataba de establecer un esquema de planificación territorial centralizado.

[...] al crear la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, le confirió varias atribuciones dentro de la administración pública, así como otras que anteriormente correspondían a diversos organismos públicos, por lo que diversas unidades administrativas de varias dependencias que cumplían esas atribuciones pasaron a formar parte de esta secretaría. Provenientes de la anterior Secretaría de Obras públicas (SOP), quedaron adscritas al secretario la Comisión Interna de Administración, los centros SOP en los estados, la Dirección de Asuntos Jurídicos y la Dirección General de Organización y Métodos [...] De la ex-Secretaría de la Presidencia pasó al área del subsecretario de Asentamientos Humanos el Centro de Documentación y Estudios del Desarrollo Regional y Urbano, constituyéndose como Dirección General de Planeación Territorial de los Asentamientos Humanos.³⁹⁸

El Plano Regulador de la ciudad de Puebla de 1952 proyectaba una ciudad segregada en lo espacial por la definición tajante de los sectores industrial y habitacional que contarían con el soporte del espacio terciarizado de la ciudad existente. Pero aún más dramáticamente dividido en lo social, al destinar importantes superficies para la habitación, perfectamente diferenciadas y cualificadas evitando, en lo

³⁹⁷ Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de diciembre de 1976.

³⁹⁸ Aguilar Narváez, J. A. *Pedro Ramírez Vázquez en el Urbanismo. Conversaciones con J. A. Aguilar Narváez*. Instituto de la Administración Urbana, Studio Beatrice Trueblood. Editorial a todo Color, México, 1995, Apéndices, Nota 7, p. 146.

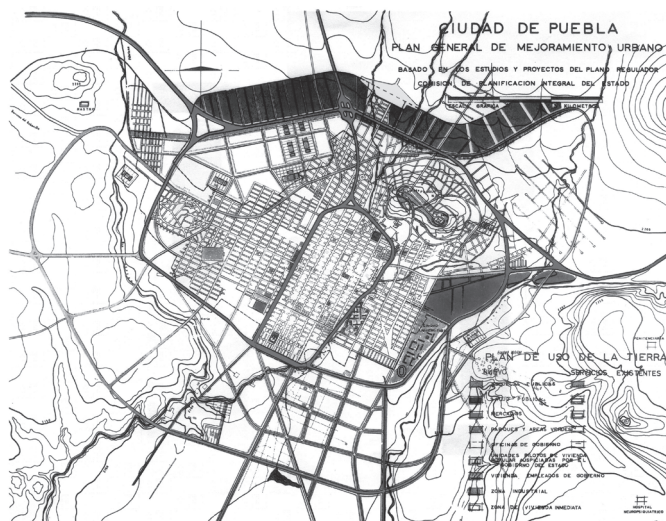
posible, la mezcla entre sus habitantes, a no ser por la coincidencia de encuentros que se esperaba tuvieran en el centro histórico-comercial al que irremediamente destinaban ese espacio.

VII.2.2. Resonancias en la expansión del espacio urbano

El ordenamiento que proponía este proyecto tuvo repercusiones en los criterios con que se definieron algunas de las actuaciones que se desarrollaron en este nuevo proceso de modernización de la ciudad.

En los años siguientes (1959-1962) la Comisión de Planificación y su Comité Técnico Estatal continuaron con la formulación de otros documentos que pretendieron “afinar” temas como uso de la tierra, vialidad, regeneración y ampliación de los servicios de agua potable y alcantarillado. Aprovechando el cambio de Poder Ejecutivo Nacional (Adolfo López Mateos, 1958-1964), se conformaron los Consejos de Planeación Económica y Social durante la campaña para las elecciones federales, cuyos resultados fueron la declaración de una Doctrina de Planificación del Gobierno del Estado de Puebla y el Plan General de Mejoramiento para la ciudad de Puebla.

51. Plan de uso de la tierra correspondiente al Plan General de Mejoramiento Urbano de la ciudad de Puebla, 1959-1962



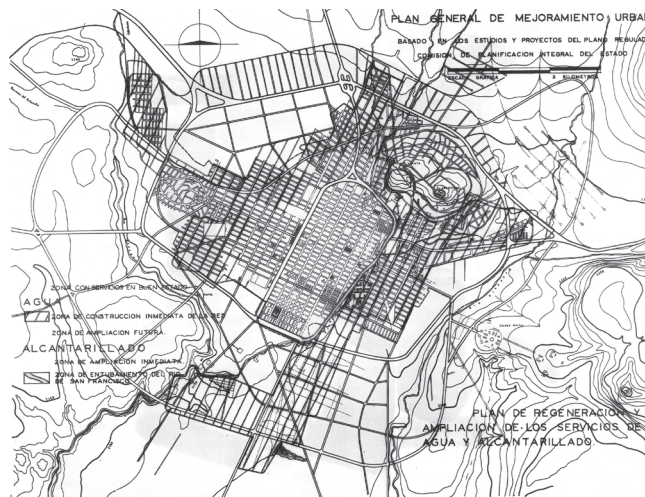
Fuente: Archivo personal del Ing. Enrique Estrada Cuesta, miembro del Comité Técnico de la Comisión de Planificación Integral del Estado de Puebla.

Este documento abordaba los mismos temas que el Plan de 1952, aunque reconociendo, muy desdibujadamente, la existencia de algunas actuaciones existentes en la periferia, como la colonia la Libertad, el fraccionamiento San Manuel y el proyecto de la autopista México-Veracruz.

El plan conservaba el proyecto de los tres anillos viales de la ciudad, entre los cuales se incorporaba a la calle 11; definía algunas intervenciones para mejorar los equipamientos urbanos, como salud, mercados y parques que ya se encontraban en la ciudad central. Incorporaba el término de Unidades Piloto de Vivienda Popular, auspiciadas por el gobierno del estado. Una superficie importante de éstas se ubicaría en las inmediaciones de la zona industrial, al norte, que conformaría claramente un borde urbano a lo largo de la nueva autopista proyectada.

El plano muestra la insistencia en la idea un proyecto de ciudad terminada,³⁹⁹ cerrada a su espacio territorial, aunque se ponían todos los elementos para cualificarlo como superficies urbanizables. En el Plan de Regeneración y Ampliación de los Servicios de Agua y Alcantarillado se proyectaba la ampliación de esas infraestructuras, lo que cualificaba al territorio periférico y provocaría la expansión.

52. *Plan de Regeneración y Ampliación de los Servicios de Agua y Alcantarillado elaborado a partir del Plano Regulador de la ciudad de Puebla donde se cualificaban espacios periféricos para la conformación de nuevas fracciones para la edificación*



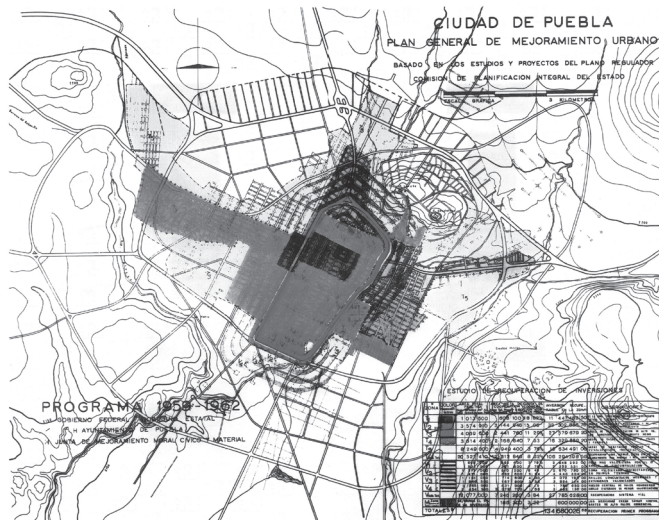
Fuente: Archivo personal del Ing. Enrique Estrada Cuesta, miembro del Comité Técnico de la Comisión de Planificación Integral del Estado de Puebla.

³⁹⁹ Conforme a la entrevista con el ingeniero Estrada, en la Comisión Técnica se tenía la idea de un plan que permitiera ordenar a la ciudad ante el caos que se percibía, limitándola en su crecimiento por las vialidades, carreteras, autopistas y el ferrocarril, y separando los usos de la tierra en industrial, comercial, habitacional y recreo.

Con respecto al cambio en el valor del suelo que estos proyectos implicaban para las superficies afectadas, existió un estudio que tuvo la intención de generar los recursos financieros para el programa a través del incremento en el impuesto predial sobre las propiedades que se beneficiaban con las infraestructuras propuestas.

El criterio era bastante simple, aunque no por ello consistente y, mucho menos, justo. Se trataba de incrementar este impuesto en función de la accesibilidad a la ciudad central que se mejoraría, supuestamente, con el proyecto del anillo vial interior. Así, a las superficies inmediatas a esta nueva vialidad se les incrementaría en 1.5 veces el valor catastral del suelo. Enseguida, trazando un perímetro imaginario, alejándolo 500 metros del anillo, se aplicaría un incremento de 1 vez, y así sucesivamente, hasta llegar a cinco perímetros, dejando el valor catastral de la periferia sin ninguna afectación. Frente al programa de mejora de otras infraestructuras que se habían proyectado, como el de agua y alcantarillado, este criterio no se soportaba.

53. Plano de Estudio de Recuperación de Inversiones a partir de la conformación de los anillos de circunvalación proyectados para la ciudad de Puebla del Plan de Mejoramiento urbano 1959-1962



Fuente: Archivo personal del ingeniero Enrique Estrada Cuesta, miembro del Comité Técnico de la Comisión de Planificación Integral del Estado de Puebla.

Este criterio desconocía la diversidad de calidades de los barrios, de usos urbanos y de equipamientos existentes, algunos de ellos hasta históricos. Además, se temía por las repercusiones que tendría sobre las propiedades que se afectarían de las clases sociales poderosas e influyentes.⁴⁰⁰ Esta actitud de rechazo, mostrada por

⁴⁰⁰ Sobre este asunto, en la entrevista con el ingeniero Estrada, me comentó que en las audiencias privadas que sostuvo con el gobernador Fausto Ortega para la explicación del Plan,

algunos sectores de la sociedad poblana, se manifestó de manera generalizada en México hasta la década de 1970.⁴⁰¹

Algunas de estas propuestas tuvieron una objetivación que se reflejaron en el proceso de conformación de la ciudad actual:

El programa de vialidades hizo que el río San Francisco finamente se embovedara en la década de los sesenta. Se proyectó y nombró como Circuito Interior a un conjunto de angustiadas calles de la periferia inmediata a la declarada Zona Monumental (1971) con la intención de transformarla en una vialidad primaria, expropiando superficies que dividieron barrios y colonias, terciarizando funciones propias de la calle, cuya consecuencia ha sido la sobrecarga vehicular por la desarticulación con el resto del sistema de movilidad de la ciudad.

Al final de la década de 1990 se proyectó el Anillo Periférico “ecológico”, edificándose el arco poniente y sur que conecta a la autopista México-Veracruz. Su trazo es muy cercano al propuesto el Plano Regulador. En esa misma década, la calle 11 sería ensanchada y declarada corredor vial con carácter comercial y de servicios.

El estudio y tratamiento del centro histórico, a partir de entonces, ha sido segregado del conjunto de la ciudad, continuando su proceso de terciarización y consecuente deterioro, a pesar de los esfuerzos de la diversidad de oficinas de gobierno, municipales, estatales y federales, que intervienen en su desafortunada gestión.

La autopista México-Veracruz se ubica al norte de la ciudad, consolidando ese sector como uno de los corredores industriales más relevantes en la región. Como hemos mencionado, hacia el lado poniente, al espacio cualificado por esta

éste mostraba una seria preocupación por las posibles intervenciones que afectarían a familias como los Azcué, Díaz Barriga, Balderrama, O’Farril, entre otros.

⁴⁰¹ El presidente de la República, José López Portillo (1976-1982), en la presentación del Plan Nacional de Desarrollo Urbano a los gobernadores de los estados, en la Primera Reunión de la República celebrada el 6 de febrero de 1978, en Querétaro, aclaró que el plan no había sido rechazado en la presentación del 11 de enero de 1978. Sus palabras textuales se transcriben a continuación: “Es oportuno, ante este foro, hacer una aclaración por parte del presidente de la República. Por un defecto de comunicación que nos es imputable, se dejó la impresión de que se había desechado el Plan Nacional de desarrollo Urbano presentado por la secretaria de Asentamientos Humanos y Obras Públicas. Quiero precisar ante ustedes, señores gobernadores, por la trascendencia de este instrumento de desarrollo, que no fue así. Simplemente, al considerar que en fuerte medida el PNDU es la proyección en el espacio, de las acciones del gobierno federal, de los gobiernos estatales y municipales, en el tiempo, hemos querido cuidar el proceso de participación para exigir oportunamente responsabilidades. Es, sin duda, una de las medidas más importantes de este régimen, y en la proporción en que el plan lo indica, se determinarán los regímenes subsecuentes. Cualquier modalidad en el ángulo de inflexión para el año 2000, que ya está ahí a la vuelta, podrá ser seria y comprometida si no la cuidamos.” En: Aguilar Narváez, J. A. *Pedro Ramírez Vázquez en el Urbanismo. Conversaciones con J. A. Aguilar Narváez*. Instituto de la Administración Urbana, Studio Beatrice Trueblood, Editorial a todo Color, México, 1995, Apéndices, Nota 13 Aclaración Presidencial, pp. 148 y 149.

infraestructura se le declaró como un eje industrial en donde, además del establecimiento de parques industriales como FEMSA, fueron llegando industrias como la de automóviles vw, la de acero HYLSA, Cerámica Santa Julia y una planta de Petróleos Mexicanos (PEMEX). Hacia Veracruz, en el oriente, se fundó el Parque Industrial 5 de mayo en donde se asentaron Cementos Mexicanos (CEMEX), Bimbo, Industrias Químicas Manchester, Química Idesa, Chicles Adams, Italpasta, Cervecería Moctezuma, Pélikan y Textiles Marilu. Además de todas aquellas pequeñas empresas periféricas que pertenecen a los ramos automovilístico, del acero y el concreto, químico y petroquímico, alimentario, sin olvidar el textil.

Para acercarnos más a este fenómeno, analizaremos la evolución de una instalación industrial que contribuyó en la transformación territorial para concluir con un trozo de ciudad proyectado para la vivienda.

VII.3. La industria metropolitana

Recordemos que la vinculación primitiva entre industria y ciudad, en diversos niveles e intensidades, sucedía por el hecho de que las zonas urbanas poseían aquello que el capital industrial demandaba: el control de un territorio desde la perspectiva espacial, económica, política y social; es decir, una superficie de tierra “culturizada”.

Puebla, como hemos revisado, habría desarrollado una infraestructura significativa en el ramo textil durante el siglo xix y las primeras décadas del xx, precisamente al amparo de esa condición de un territorio “cultural” específico. Las características del nuevo impulso industrializador que se desarrollaría a partir de la segunda mitad del siglo xx repercutirían en la construcción del espacio urbano de Puebla, de manera peculiar sobre el sector poniente y norte.

Por el significado que tuvo en el futuro de la ciudad de Puebla, nos aproximaremos a las consideraciones que orientaron la localización de la industria automotriz, especialmente durante los años de su instalación en nuestro país.

Adelantábamos en el capítulo anterior que la introducción del automotor en la ciudad no sólo introdujo un sistema de transporte novedoso, sino que trajo consigo un nuevo impulso al proceso de industrialización nacional que, en regiones como Puebla, originó el establecimiento de, al menos, esa nueva industria.

Las razones que Dombois⁴⁰² (1990) maneja para explicar el desplazamiento de las firmas automotrices norteamericanas y posteriormente las europeas (Volkswagen, Renault) y de la única asiática (Nissan) hacia el territorio mexicano son:

⁴⁰² Dombois, R. Economía política y relaciones industriales en la industria automotriz mexicana. Carrillo, J. Coord. *La nueva era de la industria automotriz en México*. El Colegio de la Frontera Norte, Baja California, México, 1990.

1. Reducción de costos de producción. Dado que a través de la importación de los juegos Completely Knocked Down (CKD)⁴⁰³ para el montaje, los costos de importación se reducen en comparación con los pagados por la importación de autos terminados.

2. Bajos costos de transporte. Dados los precios y tarifas vigentes en el país, comparadas con otras naciones.

3. Bajos salarios. Los cuales y desde entonces, eran aún más bajos en tareas de montaje.

4. Unas prometedoras expectativas de un mercado factible de monopolizar o “cuasi” monopolizar.

El establecimiento de las plantas europeas instaladas en el país, también se caracterizó, al igual que las americanas, por el bajo nivel productivo, reflejado en parte por su baja dotación de capital y de mecanización. Para este periodo la industria automotriz mexicana era insignificante comparada con la de los países desarrollados, sin embargo, a escala nacional empezaba a despuntar.⁴⁰⁴

Esta industria, primero armadora, después de producción en serie y hasta la robotizada de nuestros días, se estableció “fuera” de la ciudad, como un trozo o fracción desprendida de la ciudad central, demandando mano de obra y una peculiaridad que la ligaría necesariamente al conjunto urbano: infraestructuras, concretamente comunicaciones.

Desde ese momento las exigencias de las instalaciones industriales extendían las posibilidades de la relación entre la ciudad y el territorio con aquellas superficies y recursos mucho más allá de sus bordes edificados y límites inmediatos. El horizonte que se dibujaba para la ciudad sería mucho más amplio y rico, también más complejo de gestionar. La clave de ello serían las infraestructuras que permitieran la aproximación a la ciudad central aunque, sobre todo, a un mercado-región significativo. A partir de ello, y especialmente sobre el poniente, sucede la ampliación del ámbito urbano para Puebla.

En particular, la empresa que se establece en Puebla es Volkswagen, de capital alemán. Se instala, primero, en Xalostoc, Estado de México (1955) como una armadora en la planta de la ya existente firma norteamericana Automex (Chrysler), justamente en la periferia de la Ciudad de México. Al año siguiente se trasladó el ensamble a Studebaker-Packard de México que continuó armándolos hasta octubre

⁴⁰³ “El conjunto CKD está integrado por juegos completos de partes y piezas de automóvil, los cuales son despachados en tal estado y posteriormente montados” en el país de destino. *Ibid.* p. 37.

⁴⁰⁴ Vieyra, Antonio. *El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial*. Universidad Nacional Autónoma de México, México, Abril 2004, antonio.vieyra@correo.unam.mx

de 1961, como la empresa denominada Promotora Mexicana de Automóviles. Finalmente ya como planta fabricante, Volkswagen de México, SA (1967),⁴⁰⁵ se traslada al municipio de Cuautlancingo en vecindad al correspondiente de la ciudad de Puebla, en el kilómetro 116 de la autopista México-Veracruz (1962) y en la frontera con el estado de Tlaxcala.

La resultante de esta actuación inmobiliaria-territorial se da en una ecuación compuesta por, al menos, dos componentes socio-espaciales, además de los beneficios fiscales publicados por la ley: el bajo costo de las amplias superficies adquiridas en aquellos días y lugares (300 hectáreas); y sobre todo, a la clave de la infraestructura que, en este caso, se trataba de la cuarta autopista federal de altas especificaciones que se construía en el país, en las inmediaciones al mercado nacional más importante, la Ciudad de México y en cercanía a las capitales de dos estados de la federación en el centro de la República que garantizaban abundante mano de obra.

Aunque esta fase (1960-1976) se caracterizó por la consolidación y expansión de las cinco firmas automotrices transnacionales que llegaron al país, la localización de sus nuevas plantas no varió, concentrándose al igual que en la primera fase en el Distrito Federal y el Estado de México, sólo la planta que Nissan instaló en el estado de Morelos y la de Volkswagen en Puebla se salen de este patrón. Sin embargo aun con esos cambios la industria automotriz se seguía localizando, durante esos años, exclusivamente en la región centro del territorio nacional. Región que, sin duda, era el escenario económico más importante de la nación, ya que concentraba gran parte de las actividades emergentes como eran las del sector industrial, sobre todo, en la Ciudad de México.⁴⁰⁶

El capital industrial miraba como un recurso fundamental para su desarrollo ya no sólo a la ciudad comprendida como el entorno edificado “culturizado”, sino como región, en este caso, el centro del territorio nacional. Además, la infraestructura de la autopista construida por el estado sería financiada por un impuesto de peaje para los vehículos que circularan por ella, que duraría “mientras se recupera el costo de inversión de la infraestructura invertida en ella”.⁴⁰⁷

Otros ejemplos de industrias como HYLSA (Hojalata y Lámina, SA), vinculada con la producción de acero; Santa Julia, fabricante de tabique y losa, o la misma planta de PEMEX en San Martín Texmelucan, responden a un esquema similar para

⁴⁰⁵ Volkswagen de México S.A. de C.V, www.vw.com.mx. Junio de 2004.

⁴⁰⁶ Vieyra, Antonio. *El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial*. UNAM, México 2003, p.5.

⁴⁰⁷ Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Historia, Carreteras*, www.sct.gob.mx. Junio de 2004.

su establecimiento y desarrollo en lo que ya se asumía como el espacio territorial de la ciudad de Puebla.⁴⁰⁸

Para el sector poniente de la ciudad y en específico a la calle 11, estas conexiones a las infraestructuras regionales promoverían su transformación definitiva en un eje articulador entre el norte que se perfilaba industrializado y el sur de la ciudad, de carácter habitacional.

Aunque la gestión de las superficies ocupadas por estas fábricas correspondían en estos casos a otras administraciones municipales (Cuautlancingo, Xoxtla y San Martín Texmelucan respectivamente), sería una ingenuidad el ignorar la influencia que tendría sobre el desarrollo del espacio de la capital del estado de Puebla y sobre la noción del espacio territorial que se perfilaba. Se abría la puerta al proceso de metropolización de la región centro del país, de ahí la relevancia del tema.

Así se dispuso, aunque no se pensó en sus implicaciones:

Artículo 5º. La aplicación de un Plano Regulador, consiste, en la adopción de normas que rijan el crecimiento de la Ciudad con miras a fomentar, mediante la zonificación el uso conveniente de la tierra; asegurar a las edificaciones condiciones razonables de aire, luz y accesos adecuados, a procurar la seguridad contra accidentes y otros riesgos; a evitar la congestión de las construcciones y facilitar una lógica distribución de la población [...]⁴⁰⁹

La planificación en México y en particular en Puebla, se colocaba en un espectro de consideraciones correspondientes a la planificación urbanística con las limitantes tradicionales modernas, la zonificación y la cuantificación, minimizando las condicionantes territoriales, diversas y contradictorias, que, en clave de infraestructuras de acceso hacia la ciudad central, repercutirían sobre la ciudad total. Por otra parte, es imprescindible anotar que el mercado inmobiliario inscribía en sus proyectos de desarrollo a un nuevo y poderoso cliente: la industria de la transformación.

VII.4. Una fracción del territorio proyectada para la habitación

¿Quién se atrevería a señalar los artificios del arte de vender que con frecuencia llevan al arquitecto a hacer una desgraciada elección?

LEWIS MUMFORD

⁴⁰⁸ Se mencionan intencionadamente estos ejemplos por estar ubicados justamente en el poniente de la ciudad de Puebla y en dirección a la Ciudad de México.

⁴⁰⁹ *Ley de Planificación Integral y Mejoramiento Urbano del estado de Puebla*. H. Congreso del Estado de Puebla, Secretaría General, 14 de diciembre de 1956, p. 4.

Revisar una de las actuaciones que sirvieron como paradigma en la construcción de la ciudad y la transformación territorial a partir de la década de 1950, como el caso del fraccionamiento Jardines de San Manuel, resulta importante para intentar comprender el desarrollo de la ciudad de Puebla hacia la segunda mitad del siglo xx.

Su desarrollo es significativo por la dimensión misma de la superficie transformada, la puesta en marcha de algunas estrategias planificadoras orientadas por el movimiento moderno que pretendieron ordenar a la ciudad y los actores que intervienen en su promoción y habitación.

La superficie fraccionada era parte del Rancho de San Manuel, propiedad de Carmen López Blumenkron que obtiene el permiso de la Dirección de Obras Públicas del Ayuntamiento en 1953 para fraccionar el terreno calificado como rústico por la Ley de Fraccionamientos.⁴¹⁰

Se trataba de una superficie a urbanizar cuyas dimensiones eran significativas para ese momento, 1,665,946 m². y que, según su programa arquitectónico, se distribuían de la siguiente manera:

Tabla 21. *Uso, cuantificación y porcentaje de distribución de los lotes puestos a la venta en la colonia San Manuel conforme al proyecto inicial (1953)*

Destino	m ²	%
Lotes (3,388) uso habitacional:	911 538	54.71
Calles y avenidas	508 060	30.49
Superficie no lotificada	125 728	7.54
Jardines	80 150	4.81
Camellones y glorietas	32 470	1.94
Escuelas públicas	4 000	0.24
Servicios municipales	2 000	0.12
Templo católico	2 000	0.12
Superficie total	1 665 946	100.00

Lo importante de este listado es la dotación de superficies que incorporaban un conjunto atractivo de equipamientos dentro de los límites del mismo fraccionamiento, singularidad que no había sido ofertada antes en la ciudad. De la superficie definida como “no lotificada” se reservaron áreas para zonas comerciales, seis en particular se publicitaban en la promoción del fraccionamiento, así como otras para

⁴¹⁰ Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Aprobado el 14 de enero de 1959, por el secretario del Cabildo, Mario Salazar Riveroll.

aplicar esta estrategia muy particular en la promoción inmobiliaria. Ésta consistió en procurar terrenos para la instalación de instituciones cuyos objetivos y tareas tenían, de algún modo, una orientación de servicio a la comunidad; en el caso de Jardines de San Manuel las “bondades” fueron: la Universidad Femenina de Puebla (3.5 hectareas) y el Instituto Oriente (7 000 m²).

Sin dejar de reconocer a estas instituciones de carácter educativo que requerían en esos años de espacios adecuados para desarrollar su labor social, no dejan de ser organizaciones que atienden en su servicio a una mayoría de grupos socioeconómicos medios y altos, lo que coincidía con el perfil del habitante al que se apuntaba en la promoción específica de este fraccionamiento. Las instituciones otorgaban la posibilidad de ofrecer educación desde el nivel de la formación primaria hasta carreras universitarias, evitando el desplazamiento a la ciudad de los hijos de las familias de esa clase media asalariada, como los empleados del estado o profesionistas independientes.

Con ello se resolvían asuntos importantes para alcanzar éxito en la operación inmobiliaria: la oferta de suelo amplio, a precio asequible y a una distancia razonable de la ciudad central a instituciones educativas, de carácter privado con recursos limitados y dependientes de la capacidad económica de las familias que atenderían. Al aceptar la oferta de suelo e instalarse en esas condiciones, cualificarían una superficie “rural” con un equipamiento educativo reconocido, prestigiado socialmente y atractivo para los futuros residentes. Esta estrategia que mezclaba la oferta de suelo accesible con servicios urbanos funcionando, equipamientos educativos, comerciales y espacios públicos abiertos, atrajo a la clase media asalariada y de hecho fue de gran éxito; por ello se repetiría hacia el futuro en otros puntos de la ciudad.

Además de los espacios destinados para la habitación, el programa contempló áreas verdes, intentando conformar un sistema de jardines con cierta continuidad entre las manzanas. Lo que pretendía era acercarse al carácter del concepto de la “ciudad jardín”, con las interpretaciones propias de la cultura y economía de Puebla. De hecho el proyecto fue dictaminado por el modernismo de la firma del arquitecto Mario Pani, quien en esos años desarrollaba en la Ciudad de México proyectos de la escala del Conjunto Habitacional Tlateloco, sobre la avenida Reforma-norte.

[el proyecto Tlatelolco] es la respuesta y solución política a la presión de la población en su lucha por vivienda...lejos de atender realmente a la población a la que se pretendía ayudar (la población residente en el área de implantación de este conjunto la cual en su mayoría vivía en condiciones miserables), sirvió, más bien a un estrato de los trabajadores asalariados, e inclusive, a la propia especulación inmobiliaria.⁴¹¹

⁴¹¹ Baraganca Pérez, Lino F. *La vivienda y reproducción de la fuerza de trabajo: consumo de objetos*

El fraccionamiento San Manuel, como fragmento del territorio, estaba separado por una distancia cercana a 1 kilómetro de la “zona de la ciudad ya construida o urbanizada”, lo que generó una serie de discusiones y desavenencias entre los promotores y el ayuntamiento. Especialmente con lo que tuvo que ver con los intereses de los propietarios de los terrenos de la ruta entre el rancho de San Manuel y la ciudad. Los desacuerdos estuvieron centrados en cuanto a los beneficios y costos generados por la construcción de las infraestructuras de servicios básicos y sobre todo las vialidades que tendrían que tenderse para “conectar” ese trozo de ciudad al conjunto.

Por ley correspondía hacerlas y financiarlas al promotor de San Manuel, obligando a los propietarios de terrenos beneficiados por las obras construidas a pagar proporcionalmente a la superficie total beneficiada con la intervención del ayuntamiento para autorizar en su caso, el fraccionamiento de dichas zonas beneficiadas.

Sin embargo, el promotor argumentó que la habilitación de esas infraestructuras correspondía al gobierno municipal, ya que se trataba de dar continuidad a una de las calles de la ciudad —Bulevar Valsequillo— cuyo destino final era la “Presidencia Manuel Ávila Camacho” de reciente construcción. Finalmente, la presión de los promotores, el interés de las instituciones educativas aunada al interés de algunos grupos de burócratas en edificar en esa colonia sus casas obligó al ayuntamiento a cubrir el costo de esa vialidad. El erario público beneficiaba una actuación de promoción inmobiliaria de carácter privado.

Además, las políticas de vivienda del Estado mexicano, a finales de la década de los cincuenta, respondieron a la necesidad de activar la industria de la construcción que tiene la posibilidad de generar empleos poco calificados, consumir importantes volúmenes de insumos intermedios y contribuir al producto nacional bruto sin ocupar mayores cantidades de capital.⁴¹²

En la consideración de la totalidad del espacio de la ciudad de Puebla, lo que parece ser que se plantea con la colonia San Manuel, es un ensayo de aquel modelo de desarrollo del espacio que aporta un pedazo de ciudad proyectado, con un programa urbano-arquitectónico más amplio que el de un singular edificio para el equipamiento de la ciudad. Este trozo de ciudad promueve la cualificación de un espacio del territorio de carácter rural, que separado de la trama urbana, va dejando superficies intermedias vacías de dimensiones importantes y de propiedad privada. Al paso del tiempo se verían beneficiadas en su valoración comercial, una vez que se construyeron las infraestructuras necesarias para transformarse en espacios propios para la edificación urbana.

Es el modelo que facilita el crecimiento de la ciudad a saltos, sin involucrarse

arquitectónicos en Tlatelolco. Tesis de maestría, Facultad de Arquitectura, UNAM, México, 1986.

⁴¹² *Ibid.*, p. 123.

o siquiera interesarse en la continuidad espacial con lo ya construido pues, aparentemente, es autosuficiente en cuanto a que plantea cubrir las exigencias de habitabilidad del sector socioeconómico de sus futuros habitantes.

Si bien el programa de la colonia residencial La Paz plantea características similares, algunas de las diferencias observables con Jardines de San Manuel radican en lo siguiente:

1. La dimensión total de las superficies urbanizadas en relación al número de propietarios beneficiados. Esto es: la diferencia entre los 1,665,946 m² de San Manuel con sus 3,388 lotes habitacionales y los correspondientes 1,229,798 m² de La Paz, con sólo 1,739 predios residenciales.⁴¹³

2. La distancia de uno y otro proyecto a la ciudad central y, por tanto, de su impacto en la continuidad de la ciudad edificada: los tres y medio kilómetros que separan a La Paz de la Plaza Mayor estarían articulados, en línea recta, por la avenida de mayor valor en la ciudad, avenida Juárez (La Paz); frente a ello, los cuatro kilómetros a San Manuel, considerados en línea recta, pero que se desarrollaron con infraestructuras que tuvieron que ser extendidas para conectarla a la ciudad edificada, a través de la calle 11. En pocos años se planearon y desarrollaron otras vialidades que, a manera de red, cualificaron esa superficie periférica, correspondiendo a las estrategias del Plan Regulador de 1952.

El costo de ello obligaba al promotor de San Manuel a cubrirlo, conforme a la ley, pero frente a la ventaja que obtenían las superficies cualificadas, la negociación se centraba, precisamente, en el pago de esas infraestructuras en función de la totalidad de las superficies beneficiadas. Además, las calidades espaciales entre la avenida Juárez y la que se abriría para San Manuel (Bulevar Valsequillo) respondían a diferentes destinatarios y funciones urbanas, sin considerar su genealogía.

3. El perfil socioeconómico que se tuvo como objetivo de mercado en su oferta de suelo en cada una de ellas: de alta capacidad socioeconómica para La Paz y de clase media para San Manuel, diferenciada por la tipología proyectada en las dimensiones de las superficies destinadas para la habitación.

4. La diversidad del programa urbano-arquitectónico inicial: uno era exclusivamente residencial, que se servía de infraestructuras y equipamientos inmediatos de la ciudad central, mientras que el otro ofertaba terrenos con dimensiones modestas pero con equipamientos más abundantes dentro del mismo fraccionamiento.

5. Los beneficios que se obtendrían a futuro, en cuanto a la cualificación de superficies se refiere, y que en su trayectoria de aproximación a la ciudad edificada, irían dejando a otros promotores: servicios terciarios con la implantación de explotaciones aisladas y centralidad para La Paz en el eje Bravo-Juárez. En el caso de

⁴¹³ Datos obtenidos de planos informatizados del Catastro de Puebla, Arc View, Puebla, 2004.

San Manuel, continuidad del espacio edificado a través de promociones privadas destinadas a la habitación para clase media.

Como hemos visto, la mayor cantidad de superficies habilitadas para la edificación urbana, durante las primeras décadas del siglo xx, surgieron como agregados a la ciudad a partir de la reconstrucción de los caminos de acceso a la ciudad. La claridad de las estrategias planteadas por los promotores de la colonia Jardines de San Manuel les permitió desarrollar mayores superficies, alcanzar, con éxito, consumidores específicos y diferenciar oferta de suelo con lo que claramente organizaba categorías segregación socio-espacial en la ciudad de Puebla.

VII.5. La resultante

El desarrollo del capital industrial y la creciente población optan por desarrollarse y establecerse en el espacio urbano. Ambos son la genealogía de un modelo de ciudad disperso, yuxtapuesto, tanto al espacio de la ciudad histórica colonial como al del que hemos identificado aquí con la “primera” modernidad.

Se puede decir que en México el proceso de crecimiento económico mediante la industrialización se inició con una fuerza laboral calificada, en el mejor de los casos, para realizar actividades agrícolas y sin experiencia ni conocimientos tecnológicos. Sin embargo, por extraña pretensión, la política de crecimiento del país se orientó hacia la industrialización, medida que resultó costosa, inequitativa e ineficaz. Resulta difícil de entender porque un país con una población agrícola activa de 40% concentró su esfuerzo educativo y tecnológico en la industria, el comercio y los servicios de los medios urbanos.⁴¹⁴

Por una parte, la propuesta del Plano Regulador para la ciudad de Puebla que miraba hacia el futuro un espacio cerrado, estático e inamovible, encontraba, por otra, una contraposición en la dinámica de las actuaciones de estas piezas sueltas, industriales o habitacionales, edificadas aparentemente en cualquier parte del territorio periférico a la ciudad que se adherían a las infraestructuras de comunicación para articularse con el territorio y la ciudad central, concibiendo un nuevo espacio urbano territorial.

Este modelo, identificado con lo que llamamos “fragmentos autónomos articulados en el territorio”, con la “ciudad dispersa”, para mejor entendernos,

⁴¹⁴ Gollás, Manuel. “Breve relato de cincuenta años de política económica”. Bizberg, Ilán y Meyer, Lorenzo. En: *Una historia contemporánea de México: transformaciones y permanencias*. Editorial Océano, México, 2003, p. 234.

responde a una fase del desarrollo del capital caracterizada por su interés en invertir en el conjunto del territorio, no tanto en la ciudad... Lo habitual, hasta ahora, referido al uso de la práctica urbanística más convencional, es el hecho de identificarla, sobre todo, con el llamado “Plan general de Ordenación municipal”, con el “Plan Regulador General [...]”

Este modelo se caracteriza por eso, porque el protagonista, el ámbito espacial objeto de proyecto, ya no es la ciudad sino el territorio en el que está asentada y al que tenemos que referirnos, necesariamente, para entender, a partir de ahora, cualquier tipo de dinámica urbana propiamente dicha.⁴¹⁵

Veamos en síntesis las condiciones socio-espaciales a partir de las cuales se plantea el primer esfuerzo planificador de Puebla:

1. Una condición demográfica que había venido prevaleciendo en Puebla a partir la segunda mitad del siglo xx, de altas tasas de crecimiento, que se acentuaría en los siguientes años.

2. Un conjunto de características geográficas territoriales, que además de caracterizarse por superficies regulares que facilitan la extensión de la ciudad edificada, se localiza en la región centro del país. Esto es, en las inmediaciones del mercado nacional más importante de México.

3. El sometimiento de los espacios territoriales por desarrollar a nociones “zonificadoras” que parten desde una perspectiva exclusivamente económica, que dieron como resultado la concepción de la ciudad como una entidad cerrada y con una “morfología” acabada, que respondían impecablemente a las propuestas de los ensayos urbanísticos que realizó Le Corbusier en Europa.

Le Corbusier tuvo la oportunidad de llevar a cabo sus ideas sobre viviendas urbanas. Se le ofreció un lugar para un proyecto para la clase trabajadora cerca del corazón de la ciudad (Marsella), donde la tierra era irregular y la oportunidad de usar distintos niveles de suelo pudo haberlo tentado, pero prefirió una zona suburbana más mansa hacia el sur de la ciudad en un área destinada a vivienda de clase media. [...] La *Unity House* [*Maison de l'Unité d'Habitation*] proporciona alojamiento para mil seiscientas personas, pero resultó tan costosa que hasta con un fuerte subsidio sólo se pudo ofrecer a gente con entradas elevadas o funcionarios públicos cuyos apartamientos son parte de su salario.

⁴¹⁵ Álvarez Mora A. “Modelos de desarrollo urbano. De la ciudad compacta al metropolitano disperso”. En: Álvarez Mora, Alfonso, Francisco Valverde Díaz de León (coords.) *Ciudad, Territorio y Patrimonio: materiales de Investigación II*. Colección Lupus Inquisidor, Universidad Iberoamericana Puebla, México, Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid, España, México, 2003, pp. 233-234.

[...] Para llegar a la *Unity House* se necesitan quince minutos de taxi, tranvía desde el Puerto Viejo.⁴¹⁶

Estas condiciones y las propuestas aprobadas en la ley, pero sobre todo en la práctica urbanística, provocarían que el ámbito urbano de la ciudad de Puebla tendiera a llegar hasta las fronteras mismas de lo que se había determinado como “zonas” industriales.

La ciudad desde entonces y hasta ahora se encuentra en un proceso conocido, aunque más complejo, que observamos en la consolidación de la ciudad moderna: “rellenando los intersticios” dejados por aquella zonificación, trozos de superficie territorial, que pretendían hacer uso conveniente de la tierra, desagrega la complejidad funcional de la ciudad para simplificarla en distritos y zonas especializadas funcionalmente en donde se localizan las industrias, viviendas, comercio, recreación y, aun, la segregación del espacio patrimonial del centro histórico.

La transformación territorial en superficie urbanizable se convertiría, al paso de los años, en una práctica común, como recurso del ayuntamiento para dotar a los habitantes de las infraestructuras y equipamientos necesarios. Los indicadores demográficos que se dinamizarían, ya en la segunda mitad del siglo xx, entre 1940 y 1980 sería contundentes:

el número de mexicanos viviendo en una entidad federativa distinta a la de su nacimiento pasó de un poco más de dos millones de personas a cinco y a 11.6 millones respectivamente en 1940, 1960 y 1980. Este incremento, que en su totalidad representó 558%, fue superior al de la población nacional en el mismo intervalo (342%). Por lo anterior, la proporción de migrantes con respecto a los residentes en el interior del país aumentó en los mismos años de 10.7% a 14.5% y 17.5% respectivamente.⁴¹⁷

Las transformaciones implicadas a través del sistema infraestructural de comunicaciones, que se inició con el Programa de Caminos y Carreteras de los años veinte, contribuyó a los procesos de absorción de superficies para la expansión física de la ciudad. Hemos mencionado la autopista México-Veracruz, que más tarde incorpora un ramal a la ciudad de Tehuacán (sur-norte) integrando localidades regionales como Amozoc y Tepeaca, distantes a 17 y 30 kilómetros de la ciudad central.

En la ciudad edificada se intensificaría la habilitación de vialidades primarias dotando a la ciudad de accesos regionales e intercomunicaciones locales. Recorde-

⁴¹⁶ Munford, Lewis. *La carretera y la ciudad*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1966, pp. 80-83.

⁴¹⁷ Borizovna, Ludmila. “Migración interna”. En: *Boletín Municipal*. Programa de Estudios Municipales, Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, 1990.

mos la apertura de la vialidad diagonal Defensores de la República, antes la salida del desmantelado Ferrocarril Interoceánico que, una vez inaugurada la autopista a Ciudad de México, se traza y construye el bulevar Hermanos Serdán (1963). También, paralela a la calle 11 pero en el norte de la ciudad, se decide el embovedar el río San Francisco argumentando la habilitación de otra calle de dirección norte-sur que integraría el centro con esos sectores.

Implicaba un desafío en la gestión de una superficie que rebasaría los límites edificados y sus bordes inmediatos, conformando, intencionadamente, un nuevo espacio urbano intermunicipal. Se expande el territorio del municipio de Puebla sobre el territorio de San Felipe Hueyotlipán, San Francisco Totimehuacán, Ignacio Zaragoza, San Baltasar Campeche, Santa María Xonacatepec.⁴¹⁸

la ciudad de Puebla como pionera de la industria textil del país y la posterior diversificación de sus actividades industriales le ha permitido jugar un papel de complementariedad funcional respecto a la Ciudad de México y desarrollar un proceso creciente de influencia regional e integración territorial sobre municipios circunvecinos.

Los gobiernos estatales han fomentado esa interrelación funcional e integración territorial con el objetivo de fortalecer sus funciones económicas y políticas. En esta perspectiva, durante los últimos treinta años, la estrategia de ocupación territorial ha tenido como eje reforzar la función industrial de la capital y la región circundante.⁴¹⁹

Los límites de los reconocimientos anotados arriba fueron concebidos precisamente a partir de la noción que se tiene de la ciudad y su espacio en la planificación que se plantea en los años cincuenta. Es decir, a partir de zonificaciones, usos de suelo específico y que se vaciaron en metros cuadrados de fracciones de territorio periférico, fuera de la mancha urbana.

Una novedad que aparecería a partir de esta estrategia planificadora que, como apuntamos, se identificaría hasta años más tarde, fue la incorporación de los espacios y recursos de los núcleos rurales, que en el caso de Puebla, incluyeron los creados por las dotaciones de tierras a campesinos a través de los ejidos. Estas poblaciones de carácter rural irían abandonando su condición de territorio independiente para responder a la lógica funcional y expresiva de la centralidad metropolitana de la ciudad de Puebla, como un fragmento más de ella.

⁴¹⁸ Periódico Oficial del Estado de Puebla. 30 de octubre de 1962.

⁴¹⁹ Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología del Estado de Puebla (SEDUEEP). Angelópolis, Programa Regional de Ordenamiento Territorial, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, BUAP, CEDUR, Puebla, 1995.

de una declaratoria de reservas territoriales para la región centro poniente de la ciudad (21 de diciembre de 1990). En la misma declaratoria se establece que “es de utilidad pública y beneficio social, la constitución de reservas territoriales para ordenar el crecimiento urbano de estos municipios (denominadas más tarde Atlix-cáyotl y Quetzalcóatl).⁴²⁰

Con todo lo visto hasta ahora, en cuanto a los primeros esfuerzos de planeación para el desarrollo urbano de Puebla, podemos concluir que se ha carecido de una perspectiva que plantee el potencial conflicto que estas acciones podrían traer; tema que ha puesto en evidencia la dificultad de su ejecución y elevado costo social.

La práctica planificadora que partió de unos principios económicos excluyentes ha dado como resultado la objetivación de las “zonificaciones”, usos especializados y “cuantificaciones” de superficies para dotación de espacios para la industria, la habitación segregada y en condiciones de un mercado inmobiliario abierto e incontrolado.

Estas actuaciones fueron abordadas desde la perspectiva centralizadora de la gestión de la metrópoli, representada por la Ciudad de México, para posibilitar el control de la economía y la política en todo el territorio nacional.

La dotación de infraestructuras ha continuado siendo a cuenta de erario público. Desde la perspectiva de una estructura social con enormes diferencias socioeconómicas, es un saldo siempre pendiente, entre las exigencias y condiciones del capital que continúa su desarrollo en los nichos más convenientes y la satisfacción de las necesidades de la mayoría de la población que se encuentra en condiciones de sobrevivencia.

Al igual que otras ciudades en la república, Puebla con su dinámica espacial urbana están en espera de una revisión profunda de la práctica urbanística que deberá partir de una lectura comprensiva de los recursos y características socioespaciales con que cuenta su espacio y su población.

Esta búsqueda del conjunto de planes y programas urbanos que articulen las potencialidades de los recursos materiales y humanos del territorio y que conducirán a la conformación de los espacios para la habitación, necesariamente tendrá que considerar los niveles de bienestar suficientes para la mayoría de sus habitantes, aun en las condiciones y exigencias de un capital que mira frívolamente al conjunto de la humanidad.

⁴²⁰ Recomendamos leer el trabajo de investigación presentado en el Seminario de Evaluación del Doctorado en Ciudad, Territorio y Patrimonio de Jorge Arceo Tena. “El proceso de incorporación urbana de la zona de Cholula a la ciudad de Puebla”. Puebla, septiembre de 2004.

Tabla 22. Esquema del comportamiento poblacional de las comunidades rurales absorbidas por el espacio urbano de la ciudad de Puebla. 1910-2000

AÑO - DÉCADA:	→	1910	1920	10 20	1930	20-30	1940	30-40	1950	40-50	1960
Población / Municipio	Categ.	No. Habit.	No. Habit.	% anual	No. Habit.	% anual	No. Habit.	% anual	No. Habit.	% anual	No. Habit.
Puebla**/Puebla	Capital	96,121	95,535	0.06	114,793	2.02	138,491	2.06	211,331	5.26	289,049
2o. RANGO											
Cholula de Rivadavia*/San Pedro Cholula	Ciudad	6,282	3,731	6.84	7,197	9.29	8,424	1.70	11,615	3.79	12,833
San Martín Texmelucan*/San Martín Texmelucan	Ciudad	3,339	2,625	2.72	6,841	16.06	7,572	1.07	11,343	4.98	13,786
Huejotzingo*/Huejotzingo	Ciudad	1,749	1,892	0.82	1,957	0.34	2,373	2.13	3,061	2.90	3,596
San Andrés Ch.*/S. Andrés Cholula	Pueblo	1,528	1,893	2.39	1,941	0.25	1,884	0.30	2,596	3.78	3,030
SUMA 2o. Rango		11,370	8,248	3.79	15,995	9.39	18,369	1.48	26,019	4.16	30,215
3er. RANGO											
Sta.Ma. Coronango*/Coronango	Pueblo	1,343	1,520	1.32	1,790	1.78	2,072	1.58	2,728	3.17	3,244
San Juan Cuautlancingo*/Cuautlancingo	Pueblo	2,141	2,264	0.57	2,612	1.54	2,726	0.44	3,589	3.17	4,203
S. Miguel Xoxtla*/S. Miguel Xoxtla	Pueblo	888	1,058	1.91	1,322	2.50	1,406	0.64	1,599	1.37	1,903
Sta. Ana Xamimilulco/Xalmimilulco Sanctorum/Cuautlancingo	Pueblo-i. Pueblo-i.	2,371 652	2,511 778	0.59 1.93	2,507 812	0.02 0.44	3,023 910	2.06 1.21	3,922 1,409	2.97 3.16	4,625 1,973
SUMA 3er. Rango		7,395	8,131	1.00	9,043	1.12	10,137	1.21	13,247	3.16	15,948
4o. RANGO											
Sta. Clara Ocoyucan*/Ocoyucan	Pueblo	1,172	1,241	0.59	1,394	1.23	926	5.05	1,171	2.65	1,925
Cuanala*/ Juan C. Bonilla Domingo Arenas*/ Domingo Arenas	Pueblo	903	884	0.21	1,109	2.55	1,227	1.06	1,582	2.89	1,730
Tlaltenango*/ Tlaltenango	Pueblo	787	806	0.24	918	1.39	1,032	1.24	1,939	8.79	2,431
Tlaltenango*/ Tlaltenango	Pueblo	1,410	1,617	1.47	1,850	1.44	1,938	0.48	2,209	1.40	2,478
San Bernardino Tlaxcalancingo/S. Andrés Cholula	Pueblo-i.	1,567	1,617	0.32	1,796	1.11	1,929	0.74	2,243	1.63	2,880
SUMA 4o. Rango		4,272	4,548	0.65	5,271	1.59	5,123	0.29	6,901	3.47	8,564
TOTAL		119,158	116,462	0.23	145,102	2.46	172,120	1.86	257,498	4.96	343,776

Notas:

1. Se asignaron los rangos de acuerdo a su relevancia como cabeceras municipales y número de habitantes inicial (1910).
2. Los porcentajes de variación anual fueron calculados conforme a los datos del Archivo Histórico de Localidades de INEGI www.inegi.gob.mx. Junio 2004.
3. Los números en rojo indican porcentajes negativos.
4. La categoría es la asignada por INEGI. (i.) indica que actualmente está indefinida. (*) indica que la población es cabecera municipal.

AÑO – DÉCADA:	→	50-60	1970	60-70	1980	70-80	1990	80-90	2000	90-00
Población / Municipio	Categ.	% anual	No. Habit.	% anual	No. Habit.	% anual	No. Habit.	% anual	No. Habit.	% anual
Puebla**/Puebla	Capital	3.68	401,603	3.89	772,908	9.25	1,007,170	3.03	1,271,673	2.63
2o. RANGO										
Cholula de Rivadavia*/San Pedro Cholula	Ciudad	1.05	15,399	2.00	26,748	7.37	53,673	10.07	70,715	3.18
San Martín Texmelucan*/San Martín Texmelucan	Ciudad	2.15	23,355	6.94	36,712	5.72	57,519	5.67	70,713	2.29
Huejotzingo*/ Huejotzingo	Ciudad	1.75	s.d.	s.d.	6,093	s.d.	8,188	3.44	9,631	1.76
San Andrés Ch.*/S. Andrés Cholula	Pueblo	1.67	4,001	3.20	5,912	4.78	18,259	20.88	29,251	6.02
SUMA 2o. Rango		1.61	38,754	2.83	69,553	7.95	119,380	7.16	151,059	2.65
3er. RANGO										
Sta.Ma. Coronango*/ Coronando	Pueblo	1.89	3,932	2.12	5,361	3.63	9,229	7.22	6,014	5.35
San Juan Cuautlancingo*/ Cuautlancingo	Pueblo	1.71	4,929	1.73	8,193	6.62	10,437	2.74	16,297	5.61
S. Miguel Xoxtla*/S. Miguel Xoxtla	Pueblo	1.90	3,108	6.33	6,272	10.18	7,478	1.92	9,274	2.40
Sta. Ana Xalmimilulco/Xalmimilulco	Pueblo-i.	1.79	6,040	3.06	8,950	3.80	10,648	1.80	13,001	2.21
Sanctorum/ Cuautlancingo	Pueblo-i.	1.71	2,296	1.72	4,669	6.62	12,645	2.73	21,083	6.67
SUMA 3er. Rango		1.71	20,305	1.72	33,445	6.62	50,437	2.73	65,669	3.02
4o. RANGO										
Sta. Clara Ocoyucan*/ Ocoyucan	Pueblo	6.44	2,596	3.49	3,159	2.17	3,321	0.51	4,363	3.14
Cuanala*/ Juan C. Bonilla	Pueblo	0.94	2,235	2.92	3,281	3.70	4,081	2.20	4,807	1.78
Domingo Arenas*/ Domingo Arenas	Pueblo	2.54	2,750	1.31	3,849	4.00	4,438	1.53	5,342	2.04
Tlaltenango*/ Tlaltenango	Pueblo	1.22	2,771	1.18	3,674	3.26	4,338	1.81	5,340	2.31
San Bernardino Tlaxcalancingo/S. Andrés Cholula	Pueblo-i.	2.84	3,912	3.58	5,374	3.10	14,350	10.10	18,718	3.04
SUMA 4o. Rango		2.41	10,352	2.09	13,963	3.49	16,178	1.59	19,852	2.27
TOTAL		3.35	471,014	3.70	889,869	8.89	1,193,165	3.41	1,508,253	2.64

Ver notas en tabla superior.

VIII. CONCLUSIONES

El análisis y estudio de un espacio libre, como el caso de la calle 11 en la ciudad de Puebla, da como respuesta la posibilidad de revelar, efectivamente, las transformaciones socio-espaciales del lugar que constituye la síntesis más compleja de una cultura: la ciudad.

Este espacio es una representación comprensible de aquellos cambios que suceden en el pensamiento del grupo humano que tiene la posibilidad de definir las maneras en que la ciudad se construye, no sólo en función de las personas que la habitan, sino también por las variables que la condicionan y que, consecuentemente, generan un espacio para el habitar humano.

Estas condicionantes son dinámicas en el desarrollo histórico de la ciudad. Responden en el espacio libre de la ciudad, precisamente en el de la calle, en cuanto a su función, como expresión de una infraestructura básica en la ciudad y, a su forma, como un referente representativo en el modo de construcción de la ciudad.

La transformación de Puebla como ciudad moderna está implícita en la conformación de la calle 11. Hemos evidenciado el proceso de transformación histórica de la calle 11 que, de un espacio libre caracterizado como borde al poniente de la ciudad colonial americana, cambia su carácter a otro: aquél que conforma una de las centralidades del conjunto urbano de la ciudad de Puebla del siglo *xxi*.

El camino seguido para estos cambios asume, en el tiempo, las visiones y condicionantes de las personas y los lugares que, finalmente, son objetivadas en el espacio, tanto edificado como libre: en el continente y en el contenido urbano.

Primero, el proceso de transformación sucede con un conjunto de actuaciones puntuales localizadas en la periferia de la ciudad histórica, sobre la calle 11, que dotaron a la ciudad de una serie de edificaciones que fueron incorporando el programa urbano aquellas infraestructuras que modernizaron a la ciudad: estaciones de ferrocarril, cementerios, colegios, baños, paseo, entre otros.

Cambiaría la estructura territorial y la relación de la de la ciudad con éste. En una escala amplia, se rompía con la estructura y funcionalidad del espacio colonial americano, aquel de las audiencias, ayuntamientos y parroquias. Nos referimos, específicamente, al fenómeno que hemos definido aquí como el primer quiebre tecnológico, objetivado con la irrupción del ferrocarril como medio de transporte y que aportó una nueva estructura básica territorial. Recordemos, finalmente, cómo

el proyecto ferrocarrilero se orientó por las condiciones de desarrollo de un capital y hacia un mercado específico.

Este objeto estructurante sustituyó al anacrónico y deteriorado sistema caminero colonial que había dejado durante las dos terceras partes del siglo XIX un amplio territorio nacional aislado, desarticulado y, sobre todo, fuera de control.

En la escala urbana, el entorno inmediato a la ciudad de Puebla se miraría como un potencial para desarrollar, diverso al que tradicionalmente había dado sustento propio a sus habitantes a través de los espacios dedicados a la habitación de los pobladores al “servicio de la ciudad”, el de las huertas, los ranchos y los sembradíos. También, pero en otro sentido, transformaría a los espacios degradados en la ciudad, destinados a los tiraderos de las inmundicias y lugares de asalto para ladrones y vagabundos.

Era esa una ciudad “moderna”, de inspiración en la bastida aragonesa y estructura espacial renacentista. Moderna pues estaba concebida de forma racional para individuos diferenciados por las rigurosas categorías sociales coloniales, en un espacio compacto y de funcionalidad compleja.

Las infraestructuras urbanas que componían aquellos antiguos caminos coloniales de acceso a la ciudad, orientaron la localización de las edificaciones propias del nuevo sistema de transporte de la ciudad: el ferrocarril. La calle 11 como borde y acceso a la ciudad albergaría a esas inmensas construcciones que renovarían la relevancia del borde, especialmente, por su capacidad de dotar a la ciudad de superficies que, en la compacta ciudad histórica, simplemente no existían.

Esta transformación del borde fue conformando los primeros rasgos de una nueva centralidad alternativa a la integrada en la ciudad histórica. Una centralidad que no pretendía competir con la que albergaba el espacio y representación del poder político, religioso ni aun el económico; aunque sí complementarlo.

El quiebre tecnológico que implicó esta primera industrialización, que abandonaba la ancestral relación con el entorno periférico de la ciudad, fue la activación de la economía capitalista industrializada y, con ello, se habilitaba esa característica complementaria de la nueva centralidad que se conformaba. El pensamiento científico, pero sobre todo el técnico, ocupaba un lugar central en la sociedad decimonónica mexicana. No había este antecedente en la centralidad de la ciudad histórica.

Se edificaron espacios que representan ese quiebre científico, particularmente en el entorno de la calle 11: la Penitenciaría de Puebla, en donde se introducen los estudios antropológicos y de la conducta humana; el Panteón Municipal, que incorporaba las normativas de higiene generadas por la ciencia médica propia del siglo XIX o, el Panteón Francés, que además de segregar el espacio para los muertos, enaltecía con ornamentos de gusto clasista —griegos o romanos— el espacio mortuario de la burguesía poblana.

El espacio de la ciudad de Puebla exigía su reconstrucción, después de más de setenta años de guerras; higienización, por el deterioro de sus infraestructuras coloniales, que se aprovechó para algunas tareas de ornamento, aspiración de la nueva burguesía dirigente que además exigía un espacio propio y característico de su clase para la habitación.

El rompimiento del orden social de la dictadura porfiriana con la Revolución Mexicana, trajo un nuevo grupo dirigente que decidió sobre los términos del desarrollo del territorio y del espacio en la ciudad.

En su consolidación como hegemonía de partido-gobierno en el poder durante las tres primeras décadas del siglo xx, le acompañaría un segundo quiebre tecnológico, tan poderoso y de mayor trascendencia socio-espacial que el prestigiado “caballo de hierro”: el vehículo automotor que, junto con el desarrollo del capital industrial, pondrían en marcha un nuevo proceso modernizador del espacio urbano.

El nuevo orden jurídico territorial, impulsado por la normativa constitucional de 1917, pretendía una distribución más equitativa de las superficies que habían sido acaparadas, hasta entonces, por los grupos beneficiados durante el orden porfiriano. Esas disposiciones crearon los ejidos, espacios socioeconómicos públicos, dedicados a la producción agrícola que fraccionaron las superficies de los latifundios existentes. Para la ciudad implicó la pulverización de las superficies de aquellas ricas y extensas haciendas y ranchos ubicados en su periferia. La actividad agropecuaria sufrió un colapso, producto de la transformación en la tenencia de la tierra, a la que se le sumaría la escasez de capital para desarrollar a la propiedad ejidal.

Paralelo a este fenómeno, el dinero, producto de las expropiaciones para la dotación de tierras ejidales, junto con el capital que anteriormente se destinaba a la producción agrícola de los ex-hacendados, se dirigió a la producción de un bien en un nicho económico que ya había mostrado sus bondades en la periferia de la ciudad, cuando se fundó la colonia Pensador Mexicano.

La periferia urbana de la Puebla posrevolucionaria había dejado espacios intersticiales comprendidos entre la ciudad central y las infraestructuras modernas edificadas durante la última década del siglo xix y hasta antes de la Revolución de 1910. Esos intersticios fueron el origen para la fundación de las primeras colonias adyacentes a la ciudad edificada que permitieron consolidar el espacio de la ciudad moderna.

Aparecieron en la ciudad de Puebla, en las dos primeras décadas y aun durante el periodo de guerra revolucionaria, colonias en el lado poniente sobre la calle 11: Progreso, Rivera de Santiago, San Miguel Hueyotlipan y Los Ángeles Mayorazgo. En las siguientes dos décadas se reproduciría este fenómeno periférico, llegando a constituirse cincuenta y cinco barrios nuevos para todas las clases socioeconómicas.

El quiebre tecnológico que sucedió durante las primeras décadas del siglo xx,

representado por la introducción del automóvil, promovió el desarrollo de un sistema de transporte que, hasta entonces, había descansado fundamentalmente en el ferrocarril. Deteriorado durante el periodo de guerra de la Revolución Mexicana, mal gestionado por autoridades, un sindicato aristocrático y sin posibilidades de arreglo a corto plazo para recapitalizarlo, el gobierno se decidió a desarrollar una alternativa que enlazaría al territorio nacional a través del proyecto caminero.

Esta infraestructura caminera implicaba para la ciudad una transformación formal, en cuanto se cambiaba el adoquín por la tecnología del asfalto y, funcional, pues al introducir esta infraestructura carretera se facilitaba el acceso al espacio periférico de la ciudad, lo que condujo a su cualificación e inminente integración al espacio edificado.

La calle 11 se transformó formal y funcionalmente. Se colocó el asfalto sobre la calle desde el barrio de Santa Ana hasta el Panteón Municipal. Atrás de esta mejora le siguieron un conjunto de proyectos de fraccionamientos de superficies para colonias destinadas a la vivienda: Santa María, El Carmen, El Ingeniero, Molino de Enmedio, etcétera. La legislación y normativas siempre aparecieron tardíamente al fenómeno socio-espacial, la primera Ley de Fraccionamientos se publicó hasta 1932.

Perpendicular a la calle 11 se acabaría por definir la nueva centralidad en la ciudad, el eje Bravo-La Paz, cuyo origen tecnológico se transformaría en signo y función del poder económico. Para ello, convergieron una serie de actuaciones inmobiliarias que concluyeron en dos hechos socio-espaciales significativos: la ampliación de la avenida de La Paz para comunicar, con otra vía el acceso, la carretera a la ciudad de México a la ciudad central. Con ello se hacía posible, además, el acceso al nuevo fraccionamiento Residencial La Paz, sobre el cerro de San Juan, autorizado desde 1932. En este eje se localizarían las empresas y los servicios que aglomeran un conjunto representativo de las actividades económicas y financieras características de esta nueva centralidad: bancos, seguros, casas de bolsa, restaurantes y tiendas exclusivas sobre la calle más distinguida, proyectada durante el porfiriato.

El contexto de la II Guerra en Europa, la mejora de las relaciones con los Estados Unidos y la pacificación cristera en todo el país abrió un horizonte para México que no se esperaba. La demanda de productos manufacturados y la búsqueda de refugio del capital que salía de la zona de guerra hicieron al territorio mexicano un lugar donde era viable establecer al capital de la industria manufacturera.

La decisión del gobierno al inclinarse por la industrialización con importantes estímulos fiscales para el capital industrial, pero sin control para la transformación espacial, trajo como consecuencia, además del cambio del modelo de desarrollo, la transformación del espacio habitable.

El impulso de un proceso de industrialización implicaba una nueva modernización del espacio en las ciudades que pasaba, necesariamente, por la dotación de

superficies para una economía industrial: polígonos industriales, habitación para obreros, infraestructuras de transporte y de servicios básicos. A cambio de ello, el abandono, descapitalización y consecuente pobreza del recientemente creado ejido mexicano.

Los millones de mexicanos que habían esperado el reparto de tierras para mejorar una economía de subsistencia, esperaban la capacitación, capitalización y modernización infraestructural para terminar de construir, en el ámbito rural, la plataforma básica para su desarrollo.

Sin embargo, el modelo se desechó, se manipuló políticamente y, desvirtuándose, el campesino se vería subyugado en el espacio de la ciudad. La migración campo-ciudad no se dejó esperar y contribuyó integrando su inmensa población, empobrecida, ignorante y en sobrevivencia a las posibilidades que daba la construcción de la ciudad industrial moderna.

La ciudad estaba preparándose para un nuevo proceso de modernización de carácter industrial y, nuevamente, el hecho socio-espacial se adelantó al programa económico oficial. El deterioro de la ciudad histórica, invasión de superficies periféricas, irregularidad en la tenencia de la tierra por la venta ilegal de ejidos, insuficiencia en los servicios de las infraestructuras fueron las fuerzas que promovieron el “proyecto” de la ciudad moderna industrializada. Sólo una parte, muy pequeña, era la que respondería a los planes y proyectos oficiales. La ciudad se caracterizaría por la irregularidad.

Aparecen los trozos de ciudad proyectados que, desprendidos del espacio edificado, se agregarían a éste a través de los caminos y calles. Curiosamente, estas infraestructuras eran promovidas por las juntas de caminos que controlaba la administración central. Fraccionamientos industriales y habitacionales abrieron el espectro de la ciudad de Puebla sobre un amplio territorio. El modelo de ciudad cambia y mira al conjunto del territorio de la ciudad como parte de la totalidad de ésta.

La calle 11 se amplió y extendió, en el sur, hasta la misma presa de Valsequillo y se toparía, al norte, con la nueva estación del ferrocarril y la autopista de altas especificaciones México- Veracruz, transformando, entre otros, a la romántica colonia Santa María, de inspiración en el modelo de la ciudad jardín. Sería en el futuro un sector urbano de carácter popular en proceso de terciarización.

Años más tarde, el fraccionamiento Jardines de San Manuel tipifica el esquema de desarrollo que continuaría impulsándose en la ciudad. De carácter habitacional, esos trozos de ciudad proyectados se repetirían, indistintamente, por la promoción pública o privada. Surgen, en el ámbito de las entidades públicas, los conjuntos habitacionales del Instituto Nacional de Fomento a la Vivienda (INFONAVIT) o los del Fondo de Vivienda del Instituto de Seguridad Social al Servicio de los Trabajadores del Estado (FOVISSSTE).

El capital privado continuó su actividad inmobiliaria, como la empresa Fraccionamientos de Puebla, con la exclusiva tarea de la aplicación del asfalto en las calles de la ciudad que aprovecha para la promoción de las nuevas colonias.

La legalidad o la irregularidad sucederían con ambos promotores, como la colonia Emiliano Zapata en la calle 11 Sur, nacida de una invasión ilegal sobre terrenos municipales que promovida por partidos políticos, o, el fraccionamiento residencial Arcos de la Noria en el poniente, que invade terrenos federales sobre el río Atoyac.

Sabemos ahora que la modernidad en la ciudad no es un hecho concluido, ni un estado. Ni siquiera es un continuo. Aparece, como proceso, dependiendo de la orientación del pensamiento de quienes tienen la posibilidad de transformar a la ciudad y el territorio, bajo condicionantes económicas de un capital que busca, inefablemente, su desarrollo y que no mira sólo más que su inefable reproducción. Modernizar es, por tanto, una decisión humana. Puede ser orientada por la emancipación política, el desarrollo de la técnica o la propagación del capital mercantil o industrial. Aparecerán en la objetivación del espacio urbano.

Si bien la modernización, como proceso yuxtapuesto, se puede diferenciar por las orientaciones de quienes la promueven, el método de análisis histórico de la conformación del espacio urbano nos permite observarlos, para comprenderlos, desagregados uno a otro en un espacio unitario, continuo a su carácter socio-espacial que representa a la ciudad total.

A pesar de la desaparición de una buena parte de los testimonios edificados, con valor patrimonial o sin él, el surgimiento de estilos arquitectónicos o las innovaciones tecnológicas para la edificación de esas modas, las posibilidades de lectura desde una perspectiva concreta, como es el análisis histórico del espacio urbano, nos dibuja la imagen completa y unitaria de la complejidad de la ciudad.

Por la relevancia que tiene el espacio en la construcción de una cultura, podemos concluir que la urbanística es una ciencia complementada por diversas disciplinas y, al mismo tiempo, complementante para la comprensión y el aporte hacia una cultura universal más humanizante.

IX. BIBLIOGRAFÍA

La bibliografía responde de manera eficaz y completa con la temática de este trabajo, esto es, el desarrollo histórico de la ciudad de Puebla como ciudad moderna desde la perspectiva de la construcción de la calle 11. La delimitación en el tiempo, aunque se constituye como límites el último tercio del siglo XIX y hasta la mitad del siglo XX, es insoslayable referirnos a los documentos que hablan de la ciudad colonial americana así como a las consecuencias del proceso modernizador en la ciudad contemporánea.

Sin pretender conformar el núcleo de la investigación, pero con la intención de comprender los conceptos y delimitar los términos de referencia urbanísticos, se encuentran los textos que abordan el tema de la modernidad desde el horizonte filosófico, sociológico e histórico. En este sentido los escritos de Weber, Lonergan, y Habermas son los que mayor influencia tuvieron en la argumentación.

La lectura del texto de Marshal Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la Modernidad*, merece una especial mención. En sus planteamientos, actúa como un pivote entre los libros de los autores que abordan el tema de la modernidad, desde las ciencias sociales y, la experiencia espacial a la que se refiere M. Berman. Si bien en otro contexto, como son las ciudades de los Estados Unidos de Norteamérica, lo que me parece que nos une es la posibilidad de construcción de una cultura de la modernidad en una América más amplia, de interacciones socio-espaciales comunes y con historias convergentes.

Por otra parte, el significado de modernidad y su objetivación en el espacio urbano que se verifica en el conjunto de procesos que transforman a la totalidad de la ciudad. Se atendió con interés los planteamientos sobre la perspectiva fenomenológica del espacio que propone Ch. Norberg Shultz, el análisis sociológico en la conformación de las ciudades de Henri Lefebvre, las transformaciones en las funciones sociales del espacio de José Luis Lezama.

Los textos de Alfonso Álvarez Mora, donde propone los modelos espaciales para la comprensión del desarrollo histórico de la ciudad, han sido inspiradores para este trabajo. Muestran claridad de pensamiento después de una profunda y larga reflexión basada en la experiencia de estudio y análisis de la ciudad, tanto la europea como americana, lo que abre horizontes para el trabajo de investigación colaborativa hacia el futuro.

Se intensificó la búsqueda sobre aquellos textos que abordan la problemática de las periferias, de la conformación de las calles y, en particular, lo relativo a la ciudad de Puebla desde la construcción específica de la calle como espacio público y borde de la ciudad.

Desde una perspectiva general del espacio en las ciudades, se revisaron las contundentes ideas que expone Le Corbusier, la propuesta para el diseño espacial de las calles desarrolladas con Krier o la profunda sensibilidad hacia la apropiación del espacio público de Jane Jacobs. Contrastando a estos autores concluimos que equilibran las consideraciones para la comprensión del fenómeno que atiende el texto.

En el ámbito de la ciudad de Puebla, el libro de Hugo Leicht: *Las Calles de Puebla*, aún no ha sido superado. Además de contener una importante cantidad de información sobre los orígenes y el sentido de los nombres de las calles, describe la evolución que van teniendo los espacios que las conforman: edificios, plazas y paisaje. El cuidado que tiene en las referencias bibliográficas y documentales, aporta orientaciones fundamentales para el interesado en el tema de la ciudad de Puebla.

Aunque lo que parece más interesante es la articulación del tiempo con el espacio. El texto se constituye como un puente temporal con estructura espacial; logra una síntesis sobre las condiciones que mantenía la última versión de Puebla como ciudad colonial americana, la evolución de ésta durante el siglo xix y, finalmente, deja al lector ubicado en pleno proceso modernizador de la ciudad, durante las primeras décadas del siglo xx.

Refiere también las normativas correspondientes al ordenamiento urbano: desde aquellas disposiciones señaladas por las constituciones generales vigentes durante el período de tiempo comprendido, hasta sus desprendimientos en las leyes y reglamentos del estado y municipio de Puebla. Es relevante el número de decretos y órdenes que se extendieron durante el siglo xix y que condicionaron, directa o indirectamente, el ordenamiento del espacio en la ciudad de Puebla. Sobresalen las relativas a las medidas sanitarias para mejorar las condiciones de higiene de la ciudad.

Con respecto al conjunto de legajos, carpetas y planos del Archivo del Ayuntamiento de Puebla (AAP) correspondientes al siglo xix y la primera década del siglo xx, destaca la sistematización que elaboró el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, el Instituto de Investigaciones Luis Mora y la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla que, en colaboración con el Municipio, han puesto a disposición pública y en formato electrónico, la serie de expedientes del Archivo General del Ayuntamiento a través del documento titulado *Memoria Urbana de Puebla (1591-1910)*. Esta memoria, además de ser un documento valioso por la sistematización del Archivo, permite acceder con agilidad en el sitio a los documentos originales que más puedan interesar.

Reproducen, en facsímiles electrónicos, los textos de *Las Calles de Puebla*, que ya hemos comentado. Las *Ordenanzas de 1787*, bajo cédula Real y las de 1796 o de don Manuel Flon, que establece el ordenamiento de los cuarteles de la ciudad. El libro de las *Efemérides Sanitarias*, de trascendencia para la conformación del espacio moderno en la ciudad durante el siglo xix. Asimismo, *Las Efemérides de la ciudad*, escritas por Mendizábal, testimonio de los acontecimientos relevantes de la ciudad. Finalmente, el informe del Francisco de Velasco, presidente municipal de Puebla (1912); en este último se describen los proyectos de algunas de las infraestructuras modernas que se construyeron así como las dificultades que se tuvieron para su gestión.

Los textos que abordan la conformación de la nación mexicana durante el siglo xix, así como los referidos a los orígenes de la Revolución, su desarrollo e institucionalización como partido-gobierno, hasta la primera mitad del siglo xx, describen las orientaciones generales sobre las políticas públicas y señalan a los agentes que mayor influencia tuvieron durante esos años. Interesa referirlos en este trabajo puesto que son fuentes que analizan las causas que condicionaron la conformación del territorio nacional y la gestión del espacio urbano, como es el caso de la ciudad de Puebla. Asimismo, presentan a los personajes que tanta influencia tuvieron en el reacomodo de las fuerzas sociales, característica peculiar en México.

Indudablemente que los textos de Daniel Cosío Villegas sobre el análisis del periodo de la dictadura de Porfirio Díaz, son un clásico para el estudio de la historia mexicana. El mismo Cosío Villegas trasciende en sus análisis al abordar, años más tarde, las consecuencias de la conducta que asumen las personalidades que montan la silla presidencial en el país, ya como gobiernos “revolucionarios”.

Son de un gran valor la colección de textos de la Revolución Mexicana publicada por El Colegio de México en la década de 1970, bajo la coordinación de los historiadores Jean Meyer y Luis González. Además de la sistematización de los datos nacionales y del trabajo investigativo sobre los personajes que construyeron a México durante setenta años, la aportación más significativa para nuestro documento está en las posibilidades de relacionar el fenómeno político, social y económico al hecho espacial o urbanístico concreto de la ciudad de Puebla, tan dependiente a la centralidad de la capital de la República.

Aparecen las referencias a los artículos de prensa diaria y revistas de divulgación especializadas que se consultaron, principalmente, en las hemerotecas universitarias: Universidad Iberoamericana, planteles de Puebla y Ciudad de México; Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Universidad Nacional Autónoma de México e Instituto de Investigaciones Luis Mora. De ahí se obtuvieron las informaciones de los diarios *El Imparcial*, *El Monitor de Puebla*, *La Opinión de Puebla*. Asimismo, las localizadas en las empresas periodísticas como: *Excelsior*, *El Sol de Puebla* o *El Universal*.

A pesar de la concentración de la información en archivos generales en las instituciones internacionales, nacionales o locales, se facilita la consulta para la localización de sus documentos a través de una ventana de Internet que ellas mismas proporcionan, como el caso de: Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos de Norteamérica, Universidad de Valladolid, Archivo General de la Nación (AGN), Presidencia de la República, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), Secretaría de Educación Pública (SEP), Secretaría de Salubridad y Asistencia (SSA); Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), Congreso del Estado de Puebla, Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas del Estado de Puebla (SEDURBECOP), Colegio de México (ColMex) y el Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM.

Las instituciones académicas de mayor alcance, cuentan con publicaciones electrónicas específicas. Además de las citadas en el párrafo anterior, aportaron datos para este trabajo las que ofrece la Universidad de Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos, *Mexican Archives at Benson Latin American Collection*, Instituto Tecnológico de Monterrey. También están revistas informáticas diversas, como la que presenta la interesantísima síntesis del desarrollo histórico de los ferrocarriles nacionales.

Los datos duros que sostienen las afirmaciones del documento han sido verificados en el Archivo Histórico para el Estado de Puebla, publicado en papel y electrónicamente por el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, amén del mismo Ayuntamiento así como en los informes de los gobernadores y presidentes municipales de Puebla. Es de un gran valor el Archivo del Registro Nacional Agrario del Estado de Puebla, de donde se puede extraer información precisa sobre la evolución del territorio periférico de la ciudad a partir de los orígenes dados por la Reforma Agraria promovida al terminar la Revolución Mexicana con la legislación correspondiente.

Es importante comentar que, durante el siglo XIX, las condiciones para el seguimiento estadístico nacional y local no fueron fáciles, por ello son datos variables y hasta inconsistentes por la diversidad de las escasas fuentes encontradas; aun con esto, dan una aproximación estadística a la realidad de ese tiempo. Afortunadamente esta tarea se hace sostenida y más sistemática a partir de 1895 e irían variando los referentes conforme se mejoraban las metodologías para la medición.

Las fuentes cartográficas a las que se tuvo acceso son muy pertinentes, especialmente al estar digitalizadas. Esta presentación electrónica permite trabajar en detalle las transformaciones que los autores de esos planos comunicaban con sus dibujos. Además, con los sistemas informáticos actuales, el banco de información catastral es bastante exacto y, con ello, es posible yuxtaponer las cartas históricas con las actuales de manera rápida y precisa.

Vale la pena mencionar a los trabajos de tesis como objetos que permiten abrir horizontes a la investigación. Asimismo, los trabajos publicados en las revistas especializadas en artículos que no necesariamente vienen de urbanistas o arquitectos; los geógrafos, sociólogos, economistas, historiadores y personas de otras disciplinas contribuyen con sus análisis a la comprensión del complejo fenómeno que ocurre en las ciudades. Sus perspectivas son complementantes al arte de la investigación urbana.

Los últimos trabajos consultados son libros, artículos de revistas especializadas e investigaciones de publicación reciente. Inquietante es la preocupación que aparece en ellos sobre las tendencias en las funciones, expresiones y valoraciones que sobre el espacio de las ciudades se hace en países desarrollados, poniendo en relieve los desafíos de un nuevo quiebre tecnológico, el informático.

Para las ciudades latinoamericanas, como Puebla, sin duda se abre la oportunidad de planear un desarrollo equilibrado para su espacio, de modo que se garantice que los beneficios de las transformaciones modernizadoras, lleguen a la mayoría de la población que habita en nuestro territorio. Por ello, el trabajo de la investigación puede conducir al conocimiento de aquellas respuestas que urgen a nuestras empobrecidas poblaciones.

IX.1. Textos

- Aguilar Narváez, J. A. *Pedro Ramírez Vázquez en el Urbanismo. Conversaciones con J. A. Aguilar Narváez*. Instituto de la Administración Urbana, Studio Beatrice Trueblood, Editorial a todo Color, México, 1995.
- Alcocer Martínez, José Alfonso. *El Paseo de la Reforma de la ciudad de México, de su trazado originario y paseo decimonónico a su condición actual de área de centralidad*. Tesis doctoral, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de Valladolid, 2000.
- Altamira y Crevea, Rafael. *Ensayo sobre Felipe II Hombre de estado. Su psicología general y su individualidad humana*. México, 1950.
- Álvarez Mora, Alfonso. De la ciudad compacta al metropolitano disperso. En: Álvarez Mora, Alfonso, Francisco Valverde Díaz de León, (coords.) *Ciudad Territorio y Patrimonio: materiales de Investigación II*. Universidad Iberoamericana, Puebla, Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Puebla, México, 2004.
- Madrid: las transformaciones del centro-ciudad en el modo de producción capitalista*. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Madrid, 1979.
- Álvarez Mora, A. Roch, Fernando. *Los centros urbanos: hacia la recuperación popular de la ciudad*. Editorial Nuestra Cultura, Madrid, 1980.
- Álvarez, Florencio M. Chantre de la Basílica Catedral Angelopolitana, *Reseña Histórica Episcopologio Angelopolitano*. Puebla 1925.
- Anguiano, Arturo. *El Estado y la política del cardenismo*. Era, México, 1975, p. 89. En: González, Luis. *Historia de la Revolución Mexicana 1934-1940. Los días del presidente Cárdenas*. El Colegio de México, México 1988.
- Ascher, Francois. *Los nuevos principios del urbanismo*. Alianza Editorial, Madrid, 2004.
- Baraganca Pérez, Lino F. *La vivienda y reproducción de la fuerza de trabajo: consumo de objetos arquitectónicos en Tlatelolco*. Tesis de maestría, Facultad de Arquitectura, UNAM México 1986.
- Berman Marshal. *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la Modernidad*. Siglo XXI, Editores, México, 1995.
- Bernard, G. *L'aventure des bastides*. Privat, Toulouse, 1993.
- Bielza de Ory, V. "De la ciudad ortogonal aragonesa a la ciudad cuadrícula hispanoamericana como proceso de innovación-difusión, condicionado por la utopía". *Scripta Nova*, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, Vol. VI, núm. 106, 15 de enero de 2002.
- Bishop, William Henry. "Old Mexico and Her Lost Provinces, a Journey in Mexico, Southern California and Arizona by way of Cuba". En: Ignacio Ibarra Mazari. *Crónicas de Puebla de los Ángeles, según testimonios de algunos viajeros que la visitaron entre los años 1540-1960*. Gobierno del Estado de Puebla, México, 1990.

- Buve, Raymond. Asociación de Historiadores Latinoamericanistas Europeos. Cuaderno 1. 7. "Transformación y patronazgo político en el México rural: continuidad y cambio entre 1867 y 1920". México, 2004. www.ahila.nl
- Campos Venuti, Guiseppe. "La planificazione urbanistica como qualificazione urbana". En: *Ciudades 3*. Revista del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid, 1995.
- Capel, Horacio. *La morfología de las ciudades. I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Ediciones del Serbal, Barcelona 2002.
- Castells, Manuel. *La cuestión urbana*. Siglo XXI, México, 1988.
- Castillo Velasco, José María. *Ensayo sobre el derecho administrativo mexicano*. Tomo II. México 1874. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. Serie C. Estudios Históricos No. 46. 1ª Edición facsimilar 1994.
- Castrillo Romón, María, coord. *Ciudad, territorio y patrimonio. Materiales de Investigación*. Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid. Universidad Iberoamericana Golfo-Centro, Valladolid, 2002.
- Centro de Estudios Económicos y Demográficos. *Dinámica de población en México*. El Colegio de México, 1970.
- Chabrand, Émile. *De Barceloneta a la República Mexicana*. Banco de México, México, 1987.
- Chubb, Judith. *Patronage, Power and Poverty in Southern Italy*. Cambridge, 1982.
- Chueca Goitia y Torres Balbás. *Planos de las ciudades iberoamericanas y filipinas*. Ministerio de Fomento, Madrid, 1951.
- Collin, C. *Ciudad collage*. Gustavo Gili, Barcelona 1981.
- Contreras Cruz, C. *La ciudad de Puebla estancamiento y modernidad de un perfil urbano en el siglo XIX*. Cuadernos de la Casa Presno, Centro de Investigaciones Históricas y Sociales. BUAP, Puebla, 1986.
- *La estructura ocupacional y productiva de la ciudad de Puebla en la primera mitad del siglo XIX, Puebla en el siglo XIX, Contribución al estudio de su historia*. Centro de investigaciones Históricas y Sociales-Instituto de Ciencias, UAP, 1983.
- *Memoria Urbana de Puebla*. H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Investigaciones Dr. Luis Mora, Puebla, 2003.
- Cordero y T., Enrique. *Historia Compendiada del Estado de Puebla*. Tomo I, II y III, Publicaciones del Grupo Literario "Bohemia Poblana", Imprenta Universitaria "Benito Juárez", Puebla, 1965.
- Córdova, Arnaldo. *La política de masas del cardenismo*. Era, México, 1974.
- Cosío Villegas, Daniel. Ahora los gobernadores. En: *Historia Moderna de México. El Porfiriato: Política Interior*. 1ª parte. Joaquín Mortiz, México, 1974.
- *El estilo personal de gobernar*. Joaquín Mortiz, México, 1974.
- *El sistema político mexicano*. Cuadernos de Joaquín Mortiz, México, 1972.

- Cruz Barrera, Nydia E. "Indígenas y criminalidad en el porfiriato. El caso de Puebla". *Ciencias* 60-61, Octubre 2000 - marzo 2001. www.ejournal.unam.mx/ciencias/no60-61
- Cuadros Caldas, Julio. *México Soviet*. Santiago Loyo, Puebla, 1926.
- De la Fuente, Jesús M. *Efemérides Sanitarias de la ciudad de Puebla*. Presidente de la Comisión Municipal de Salubridad, Talleres de imprenta y encuadernación de El Escritorio, Puebla, 1910.
- De Mendizábal Tamborrel, José. *Efemérides del Estado de Puebla y especialmente de su capital*. Transcripción e introducción de María del Socorro Juárez Díaz, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, 2000.
- De Velasco, Francisco. *Mis proyectos y mi gestión en el Ayuntamiento de Puebla de 1907 a 1910*. Talleres de imprenta y encuadernación El Escritorio, Puebla, México, 1912.
- Del Valle, Juan N. *Guía de forasteros de la capital de Puebla para el año de 1852*. Imprenta del Editor, Calle de la Carnicería núm. 12, Puebla.
- Dombois, R. "Economía política y relaciones industriales en la industria automotriz mexicana". Carrillo, J. Coord. *La nueva era de la industria automotriz en México*. El Colegio de la Frontera norte, Baja California, México, 1990.
- Ethan Allen Hitchcock en George Baker, *México ante los ojos del ejército invasor de 1847 (diario del coronel Ethan Allen Hitchcock)*. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1978.
- Fernández de Echeverría y Veytia, Mariano. *Historia de la fundación de la ciudad de Puebla de los Ángeles en la Nueva España, su descripción y presente estado*. Puebla, 1931.
- Flores González, Sergio. (compilador). *Desarrollo regional y globalización económica*. Universidad Autónoma de Tlaxcala, B. Universidad Autónoma de Puebla, México 1995.
- García Barragán, Elisa. "La ciudad republicana". En: *La Ciudad, Concepto y Obra*. UNAM, México 1987.
- García Zarza, E. *La ciudad en cuadrícula o hispanoamericana*. Universidad de Salamanca, 1996.
- Garza, G. y Rivera S. *Dinámica macroeconómica de las ciudades en México*. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), México, 1994.
- Gil Pihaloup, A. *El general Calles y el sindicalismo*. Herrero Hermanos, México, 1925.
- Glyn, Daniel. *The first civilizations: The archeology of their origins*. Electra Rizzoli, New York 1995.
- Gollás, Manuel. "Breve relato de cincuenta años de política económica". En: Bizberg, Ilián Meyer, Lorenzo, (coords.) *Una historia contemporánea de México: Transformaciones y permanencias*. Tomo I, Océano, México, 2003.
- Gómez Haro, Eduardo. *Puebla y sus gobernadores*. S. E. Puebla, 1915.
- *La ciudad de Puebla y la guerra de independencia*. S. E. Puebla, 1912.
- Gómez, Marte R. *Seis años de producción nacional*. Secretaría de Gobernación, México, 1946.

- González Aragón, Jorge. *La urbanización indígena de la ciudad de México. El caso del Plano en papel maguety*. Biblioteca Memoria Mexicana, México, Julio 1999.
- González, Luis. *Historia de la Revolución Mexicana período 1934-1940. Los artífices del cardenismo*. Vol. 14, El Colegio de México, México, 1979.
- *Historia de la Revolución Mexicana. Los días del presidente Cárdenas*. El Colegio de México, México, 1988.
- Gottman, J. *L'Amérique*, Hachette, Paris, 1965.
- Gravagnuolo, Benedetto. *Historia del urbanismo en Europa. 1750-1960*. Akal Arquitectura núm. 14. Ediciones Akal, Madrid, 1998.
- Gutiérrez, Natividad. *Memoria indígena en el nacionalismo precursor de México y Perú*. London School of Economics. Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe, octubre de 2003. <http://www.tau.ac.il>
- H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla. *Programa Parcial de Desarrollo Urbano y Conservación del Centro Histórico de la Ciudad de Puebla*. Dirección General de Desarrollo Urbano y Ecología, Puebla, México, 1995.
- H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla. *Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de la Zona Nororiente de la ciudad de Puebla*. Dirección General de Desarrollo Urbano y Ecología, Puebla, México, 1995.
- H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla. *Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de la Zona norte de la Ciudad de Puebla*. Dirección General de Desarrollo Urbano y Ecología, Puebla, México, 1995.
- H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla. *Programa Sectorial de la Subclasificación de Densidades Urbanas de la Ciudad de Puebla*. Dirección General de Desarrollo Urbano y Ecología, Puebla, México, 1995.
- Habermas, Jürgen. *El discurso filosófico de la modernidad*. Taurus, Argentina 1989.
- Hernández Enríquez, Gustavo Abel. *Historia moderna de Puebla (1917-1920)*. Baraquiel Alatraste, Puebla, 1986.
- Humboldt, Alexander. *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*. Editado en Casa de Rosa, París, 1882.
- Ibarra Mazari, Ignacio. *Crónicas de Puebla de los Ángeles, según testimonios de algunos viajeros que la visitaron entre los años 1540-1960*. Gobierno del Estado de Puebla, México, 1990.
- Jacobs, Jane. *Vida y Muerte de las Grandes Ciudades*. Península, Madrid, 1978.
- Secretaría de Educación Pública, *Historia Sexto Grado*, México, 1999. www.sep.gob.mx noviembre 2003.
- Krauze, Enrique. *Biografía de poder. La presidencia imperial. Ascenso y caída del sistema político mexicano (1940-1996)*. Colección Andanzas, Tusquets Editores, Barcelona, 1997.
- *Biografía del Poder. Caudillos de la Revolución Mexicana (1910-1940)*. Colección Andanzas. Tusquets Editores, Barcelona 1997.

- Siglo de caudillos. Biografía política de México (1810-1910)*. Colección Andanzas. Tusquets Editores, Barcelona 1994.
- Krauze, Enrique, Jean Meyer, et al. *Historia de la Revolución Mexicana 1924-1928. La reconstrucción económica*. El Colegio de México, México, 1995.
- Krier, R. *Urban Space*. Academy Editions, London, 1979.
- Lázaro Cárdenas. *Apuntes*. Vol. 1. Universidad Autónoma de México, México 1972-1974.
- Mensajes, discursos, declaraciones, entrevistas y otros documentos: 1928-1940*. Siglo XXI Editores, México, 1978.
- Le Corbusier. *Cómo concebir el urbanismo*. Editorial Infinito, Buenos Aires, 1967.
- El espíritu nuevo en arquitectura; en defensa de la arquitectura*. Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Murcia, Murcia, 1993.
- El urbanismo de los tres establecimientos humanos*. Poseidon, Barcelona, 1981.
- Principios de urbanismo (La carta de Atenas)*. Espulgues de Llobregat. Ariel, Barcelona, 1989.
- Lefebvre, Henri. *De lo rural a lo urbano*. Península, Barcelona, 1978.
- El derecho a la ciudad*. Península, Barcelona, 1978.
- Leicht, Hugo. *Las Calles de Puebla*. Comisión de Promoción Cultural del Gobierno del Estado de Puebla, Puebla 1967. Quinta reimpresión Secretaría de Cultura/Gobierno del Estado de Puebla/H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla, 1999.
- Lezama, José Luis. *Teoría social, espacio y ciudad*. El Colegio de México. Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, México, 1993.
- Lonergan, Bernard. *Collected works of Bernard Lonergan*. Vol. 10. University of Toronto Press 1993.
- López de Villaseñor, Pedro. *Cartilla vieja de la nobilísima ciudad de Puebla (1781)*. Edición e índices de José I. Mantecón, Introducción de Efraín Castro, Jr. Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM, Imprenta Universitaria, México, 1961.
- Loreto López, Rosalía. *La distribución de la propiedad en la ciudad de Puebla en la década de 1830*. Tesis de licenciatura. Escuela de Filosofía y Letras, BUAP 1983.
- Lynch, Kevin. *La buena forma de la ciudad*. Colección Arquitectura/Perspectivas. Gustavo Gili, Barcelona 1985.
- Martínez Caro, Carlos. De las Rivas, Juan Luis. *Arquitectura urbana. Elementos de teoría y diseño*. Bellisco Ediciones, Madrid, 2ª Edición 1990.
- Melé Patrice. *Puebla: urbanización y políticas urbanas*. B. Universidad Autónoma de Puebla. Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco, México, 1994.
- Meyer, Jean y Reyes Cayetano. *Historia de la Revolución Mexicana 1924-1928. La reconstrucción económica*. El Colegio de México, México 1995.
- Meyer, Lorenzo. *Los grupos de presión extranjeros en el México revolucionario*. SRE, México, 1973.
- México y los Estados Unidos en el conflicto petrolero (1917-1942)*. El Colegio de México, México, 1972.
- Monnet, J.: *La ville et son double. La parabole de Mexico*, Natham, Paris, 1993.

- Montero Pantoja, Carlos. *Colonias de Puebla*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Dirección General de Fomento Editorial, Museo Amparo, Puebla, 2002.
- Morachiello, Paolo e Teyssot, Georges. *La macchine imperfette. Architettura, programma e istituzioni, nel XIX secolo..* Dipartimento di analisi critica e storica, Atti convegno Venezia, ottobre 1977. Officina Edizioni, Roma, 1980.
- Morris, A. E. J. *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*. George Godwin Limited, London, 1979.
- Moya López, Laura A. Pedro Henriquez Ureña: La identidad cultural Hispanoamericana. En *La Utopía de América*. www.ejournal.unam.mx enero 2004.
- Mumford, Lewis. *La carretera y la ciudad*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1963.
— *Ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1979.
- Norberg-Schulz, Christian. *Genius Loci. Towards a Phenomenology of architecture*. Rizzoli, New York, 1984.
- Orozco, Wistano Luis. *Legislación y jurisprudencia sobre terrenos baldíos*. Título duodécimo. Últimas leyes sobre colonización. Edición facsimilar de 1895 por Ediciones El Caballito, México 1974.
- Palomera, Esteban J. *La obra educativa de los jesuitas en Puebla (1578-1945)*. Universidad Iberoamericana ciudad de México, Instituto Oriente, Universidad Iberoamericana Golfo-Centro, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México, 1999.
- Paz, Octavio. *El laberinto de la soledad*. Fondo de Cultura Económica, México, 1969.
- Poinsett, Joel R. *Notas sobre México (1822)*. Jus, México, 1950.
- Quesada, S. *La idea de ciudad en la cultura hispana en la Edad Moderna*. Col. Geocrítica, Textos de apoyo, núm. 11, Universidad de Barcelona, Barcelona, 1992.
- Rossi, Aldo. *Arquitectura de la Ciudad*. Gustavo Gili, Barcelona, 1997.
- Rubio Martínez, Carlos. *Ferrocarriles Mexicanos Inicios y Nacionalización*, En: <http://estacion-torreon.galeon.com>
- Sabaté Bel, Joaquín. *El proyecto de una calle sin nombre*. Tesis doctoral. Laboratorio de Urbanismo de Barcelona, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, julio 1986.
- Sáez de Nanclares, Mauricio. “Vestigios de doscientos años: México, historia política y biografía”. Presentación del libro: *Siglo de caudillos. Biografía Política de México*. Universidad de Salamanca, Salamanca, España, 2000.
- Sánchez Flores, Ramón. *Puebla, antología de una ciudad (1531-1992)*. H. Ayuntamiento de la ciudad de Puebla de Zaragoza, Talleres de Mundo Color Gráfico, Puebla, 1991.

- Santos y Ganges, Luis. *El ferrocarril en la ciudad: estudio de las ciudades medias españolas*. Tesis doctoral, Universidad de Valladolid, España, 2002.
- “Una gran instalación productiva en la ciudad. La estación de la Compañía del norte y sus talleres”. En: *La Ciudad y el Tren. Talleres ferroviarios en Valladolid (1856-1936)*. Colección de Publicaciones Municipales núm. 26, Ayuntamiento de Valladolid, 2003.
- Secretaría de Hacienda. *La deuda exterior de México*. Cultura, México, 1926.
- Secretaría de Programación y Presupuesto. *Antología de la Planeación en México 1917-1985*. Vol. I. 1ª Edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1985.
- Simpson, Eyster N. *The ejido; México's way out*. The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 1937.
- Soberanes Fernández, José Luis. *Los bienes eclesiásticos en la historia constitucional de México*. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 2004.
- Soto Badillo, Oscar D. “Crecimiento urbano y conflictividad en la periferia surponiente de la ciudad de Puebla”. En: Álvarez Mora, Alfonso, Valverde Díaz de León, Francisco. *Ciudad territorio y patrimonio. Materiales de Investigación II*. Universidad Iberoamericana Puebla, Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Puebla, 2004.
- Sutcliffe, A. *Ocaso y fracaso del centro de París*. Gustavo Gili, Barcelona, 1989.
- Télez Pizarro, Mariano. *Breves apuntes históricos sobre ferrocarriles de la República Mexicana*. S. E. México, 1906.
- Terán, Fernando. *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*. CEHOPU, Madrid, 1989. Reedicción de 1997.
- Valdiviezo Sandoval, René, Flores González, Sergio (comps.). *Importancia y perspectivas del desarrollo sustentable en México*. Universidad Autónoma de Tlaxcala, Centro de estudios para el desarrollo sustentable, México, 1996.
- Vieyra, Antonio. *El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial*. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004.
- Villa Sánchez, M. R. P., Juan Fray. *Puebla Sagrada y Profana*. Convento de Santo Domingo, Impreso de José María Campos, 1835. Reedicción: Centro de Estudios Históricos de Puebla, 1967.
- Vives Azancot, Pedro. “La ciudad Iberoamericana: Expresión de la expansión ultramarina”. En: *Historia Urbana de Iberoamérica*. Tomo I. Comisión Nacional del Quinto Centenario, Junta de Andalucía Consejería de Obras Públicas y Transporte, Colegio Superior de Arquitectos de España, Madrid, 1987.
- Weber, Max. *La ciudad*. Colección “Genealogía del Poder”. Ediciones de la Piqueta, Madrid, 1987.
- La ética protestante y el espíritu del capitalismo*. Coyoacán. 6ª edición, México, 1999.

Yanes Díaz, Gonzalo. *El desarrollo urbano de Puebla y Tlaxcala durante el Virreinato*. Tesis doctoral. División de estudios de postgrado, Facultad de Arquitectura, UNAM, México 1993.
—“La cultura de los barrios históricos de Puebla”. En: Pérez, Salvador, Polése, Mario. *Modelos de análisis y de planificación urbana. Estudios sobre la evolución y tendencias de la ciudad de Puebla*. Plaza y Valdés, BUAP, Puebla, México, 1996.

XI.2. Fuentes

XI.2.1. Archivos

- Archivo del Ayuntamiento de Puebla, *Expedientes de Sanidad*. T 82. Legajo 920. 1828. f.13
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla, *Segundo Informe de la Administración del doctor Rafael Artasánchez Romero*. 1958.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Acta de Cabildo*. 28 de noviembre de 1811. Libros del Cabildo. Tomo 80. 1811. foja 491.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Acuerdo del 15 de septiembre de 1932*.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Boletín del Ministerio de Fomento*, Puebla. 1878.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Boletín Municipal*, Órgano Especial de la Asamblea de Concejales, Puebla 1900-1909.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Cédula para el establecimiento en esta ciudad del alumbrado de la luz eléctrica por el señor Manuel Cuevas en nombre y representación de la compañía que organice*. Tomo B.M. 13-Fojas 2-3 Bo. 9-10. Sin fecha. Emite el Ayuntamiento de Puebla. Promulga la Secretaría del Ayuntamiento.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Decreto*. 23 de agosto de 1947. Colección Leyes y Decretos.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Diversiones*. Tomo 598. Casillero 11. Legajo 6, Exp. 33, 1918, Fojas 563/567. Bermúdez, Guillermo, inspector.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Ex conventos*. Casillero 12, Legajo 43, año 1872, foja 13.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Expediente 30*, letra D. Comisión de Paseos. 1897.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Expedientes de los Libros del Ayuntamiento*. Expediente 51, folio 100.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Expedientes de Sanidad*. T.81, Lej. 943. 1833. f. 174.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Expedientes del Archivo del Ayuntamiento*. Exp. 133. f. 23
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *H. Consejo Municipal*, sesión del 10 de septiembre de 1927.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Inventario de bandos, leyes, decretos y ordenanzas*. Tomo L y D 39-Fojas 35r. 26 de junio de 1879 —Emite Porfirio Díaz— Promulga Juan Crisóstomo Bonilla.

- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Libro de los Censos de 1584*. Acuerdo del Ayuntamiento de 1546.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Libro de los Censos*. Libro 10 foja 202 y libro 44 foja 200.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Libro de los Censos*. Libro 45, foja 281.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Libro de los Censos*. Libro 46, folio 26.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Libro de los Censos*. Libro 49 foja 496.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Listado de cuadernos de libro de texto para las escuelas primarias*. Gobierno del Estado Libre y Soberano de Puebla. Secretaría de Fomento. 24 de febrero de 1884.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Lo relativo a la apertura de la vía del Paseo Bravo al cerro de San Juan*. Tomo 506. Casillero 9. Legajo 31. Año 1904. Fojas 105/247. Especial. 29 de abril de 1903.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Los Efemérides o tablas históricas en los Almanagues de José de Mendizábal*. 1902.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Obras Públicas*. Tomo 591, casillero 11. Legajo 357. Año 1917. Folios 298/2.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Remate San Javier*. Tomo 241, casillero 12, Legajo 147, año 1868, foja 24.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Testimonio*. Tomo 241, casillero 12, Legajo 166, año 1868, foja 4.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Tomo B.M. 13. Fojas 3-4 Bo. 8. 21 de febrero de 1893. Emite el Ayuntamiento de Puebla. Promulga la Secretaría del Ayuntamiento.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. Tomo L y D.44-Fojas 69r. 4 de mayo de 1884. Emite VII Congreso Constitucional- Promulga Juan N. Méndez.
- Archivo del Ayuntamiento de Puebla. *Venta del Colegio de San Luis*. Tomo 170, casillero 11, Legajo 1713, año 1862, foja 6.
- Archivo del Registro Público de la Propiedad del Estado de Puebla.
- Archivo General de la Nación. *Boletín Semestral de la Dirección General de Estadística de la República Mexicana*. Secretaría de Fomento. México 1892.
- Archivo Judicial del Estado de Puebla. *Averiguación del delito de Luciano Carretero o de Santos Rodríguez*. Expediente No. 55 11 marzo 1910.
- Borizovna, Ludmila. Migración Interna. En: *Boletín Municipal*. Programa de Estudios Municipales. Universidad Autónoma de Puebla. Puebla 1990.
- Breve Noticia del recibimiento y permanencia de ssMMII en la ciudad de Puebla*. Tipografía de T.F. Neve. Puebla. 1864.

XI.2.2. Cartografía

Cartografía Histórica de la ciudad de Puebla. Gobierno del Estado de Puebla. H. Ayuntamiento del Municipio de Puebla. Digitalización de Alejandra Céspedes Sánchez. Puebla. 2003. Instituto del Catastro de Puebla. *Planos catastrales del Municipio de Puebla.* Archivos electrónicos. Puebla. 2004.

Museo Nacional del Ferrocarril. Archivo cartográfico. Puebla 2004.

XI.2.3. Censos

Censo del Estado de Puebla, 1900, Boletín de estadística del Estado de Puebla. Puebla, III época, T. I No. 1, 15 de enero 1900.

Censo General de la República Mexicana del 28 de octubre de 1900. Secretaría de Fomento. México 1901.

Censos Nacionales de Población, 1895, 1900 y 1910. Archivo Histórico de Localidades. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, Dirección General de Estadísticas.

Censos Generales de Población y Vivienda. 1920, 1930, 1940, 1950, 1960. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, Dirección General de Estadísticas.

XI.2.4. Normativas: constituciones, decretos, leyes y reglamentos

Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos, sancionada y jurada por el Congreso General Constituyente, el día 5 de febrero de 1857.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Versión original de 1917. UNAM. México. www.juridicas.unam.mx. (Consulta: febrero 2004).

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla. Versión original de 1917. Congreso del Estado de Puebla. www.congresopuebla.gob.mx. (Consulta: marzo 2004).

Decreto para la formación de Nuevos Centros de Población Agrícola. Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Edo. L. y S. de Puebla. Sección leyes. Leónides Andrew Almazán. 15 de septiembre de 1931.

Decreto por el cual se modifican los municipios de San Jerónimo Caleras, San Felipe Hueyotlipan, San Miguel Canoa, Resurrección y Totimehuacán, los que se anexan al municipio de Puebla. Periódico Oficial del E. L. y S. del Edo. de Puebla. 30 de octubre de 1962.

Decreto relativo a la urbanización de las colonias del Municipio de Puebla, junio 9 de 1936. Archivo Ayuntamiento de Puebla. Noviembre de 1933.

Decreto y Reglamento para la Formación de Colonias Urbanas y Nuevos Centros de Población. 1931 y 1932 respectivamente.

Ley Catastral del Estado. Leónides Andrew Almazán. Periódico Oficial. Sección Leyes, Puebla 12 de enero de 1932.

Ley Catastral del Estado. Maximino Ávila Camacho. Periódico Oficial. Sección Leyes. Puebla 31 de marzo de 1939.

- Ley de Fomento Industrial y de Protección de Conjuntos, Parques, Corredores y Ciudades industriales del Estado.* Periódico oficial del Estado L. y S. de Puebla. 31 octubre de 1972.
- Ley de Fomento Industrial.* Periódico oficial del Estado L. y S. de Puebla. 17 de septiembre de 1957.
- Ley de Fraccionamientos del Estado de Puebla.* H. Congreso del Estado de Puebla. Secretaría General de Apoyo Parlamentario e Informática. Diciembre 20, 1974.
- Ley de Instrucción Pública del Estado.* Folleto. Tomo L. y D 39-Fojas 09r. 5 de abril de 1879. Emite Juan Crisóstomo Bonilla-Promulga Ramón Gómez Daza.
- Ley de Nuevos Centros de Población Agrícola.* Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado Libre y Soberano de Puebla. Sección Leyes. Leónides Andrew Almazán. Junio de 1932.
- Ley de Planificación Integral y Mejoramiento Urbano del Estado de Puebla.* H. Congreso del Estado de Puebla. Secretaría General. 14 de diciembre 1956.
- Ley para la Administración Obrera de Ferrocarriles Nacionales de México.* Periódico Oficial de la Federación. México D. F. 1938.
- Ley sobre Ferrocarriles.* Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Tipografía de la Dirección General de Telégrafos. México. 1899.
- Ley sobre Fraccionamientos Urbanos para la Ciudad de Puebla.* Maximino Ávila Camacho. Periódico Oficial. Sección leyes. 2 de agosto de 1940.
- Reglamento de Construcciones para el Estado de Puebla.* H. Congreso del Estado de Puebla. Oficialía Mayor. Dirección de Apoyo Parlamentario. Sistema de Informática Legislativa. Puebla. Junio 18 de 1935.
- Reglamento de Construcciones para el Estado de Puebla.* Junio 18 de 1935. Gustavo Ariza. H. Congreso del Estado de Puebla. Oficialía Mayor. Dirección de Apoyo Parlamentario. Sistema de Informática Legislativa, marzo 1995.
- Reglamento de la Ley Catastral del Estado.* Maximino Ávila Camacho. Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado L. y S. de Puebla. 29 de diciembre de 1939.
- Reglamento de la Ley Catastral para el Estado.* Leónides Andrew Almazán. "Periódico oficial". Sección leyes. Puebla de Z. enero 12 de 1932.
- Reglamento para la Formación de Colonias Urbanas y Nuevos Centros de Población..* "Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Edo. L. y S. de Puebla". Sección leyes. Leónides Andrew Almazán. Junio 26 de 1932.
- Reglamento para la Ley Catastral del Estado.* Leónides Andrew Almazán. Periódico Oficial. Sección leyes enero 12 de 1932. Puebla.

XI.2.5. Diarios, informes, periódicos y revistas

- Diario Oficial de la Federación,* 17 de febrero de 1940.
- Diario Oficial de la Federación.* 30 de abril de 1938.

- Diario Oficial de la Federación*. 30 de diciembre de 1948.
- Informe de Gobierno al H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Puebla 1919*. Cabrera Lobato, Alfonso. Puebla. 1921.
- Informe de Gobierno*. Carlos I. Betancourt. Puebla. Enero 1947.
- Periódico *El Monitor de Puebla*, a de agosto de 1891.
- Periódico *La Opinión de Puebla*, 1931
- Periódico *La Opinión de Puebla*, 1950.
- Periódico *La Opinión de Puebla*. 7 de junio de 1934.
- Periódico *La Opinión de Puebla*. Sábado 9 de marzo 1929.
- Periódico *Oficial del Estado de Puebla*. 30 de octubre de 1962.
- Periódico *oficial del Estado L. y S. de Puebla*. 11 de mayo de 1945.
- Periódico *Oficial del Estado L. y S. de Puebla*. 2 de octubre de 1934.
- Primer Seminario sobre Cultura de la Ciudad*. Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Puebla. 2002.
- Publicación: *Bohemia Poblana*, órgano del grupo. Director Enrique Cordero y T., año III, núm. 18. Puebla de los Ángeles y de los Azulejos. 31 marzo de 1944.
- Revista del México Agrario*. México. 1979. número 1.
- Revista Octanaje* núm. 7. Petróleos Mexicanos. 29 junio 2001.
- Segundo Informe de Gobierno al H. Congreso del Estado*. Rafael Ávila Camacho. Puebla. Enero 1953.
- Informe de Gobierno*. Carlos I. Betancourt. Puebla. Enero 1947.

XI.2.6. Entidades públicas y privadas

- Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Junio 2004.
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología del Estado de Puebla. (SEDUEEP). *Angelópolis. Programa Regional de Ordenamiento Territorial*. Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades BUAP. CEDUR. Puebla. 1995.
- Sindicato Único de Trabajadores del Gobierno del Distrito Federal. "Sección Uno". Limpia y Transportes. Noviembre. 2003.

XI.2.7. Sitios en Internet

- México, DF: Archivo General de la Nación, Archivo electrónico. <http://www.agn.gob.mx> (Consulta: 2003-2004).
- México, DF: Cámara Nacional de la Industria de Radio y Televisión (CIRT). Historia. <http://www.cirt.com.mx> (Consulta: marzo 2004).
- México, DF: Centro Universitario de Investigaciones Bibliotecológicas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Revista Investigación Bibliotecológica. <http://www.>

ejournal.unam.mx (Consulta: 2003-2004).

México DF: Revista Conciencia en Arquitectura. México D. F. <http://www.concienciaenarquitectura.aztecaonline.net> (Consulta: septiembre 2004).

Puebla: Congreso del Estado de Puebla. Documentos en línea. <http://www.congresopuebla.gob.mx> (Consulta: 2003-2004).

Torreón: Estación Torreón. Historia. <http://www.estaciontorreon.galeon.com> (Consulta: noviembre de 2003).

Aguascalientes: Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática. Estadísticas históricas en línea. <http://www.inegi.gob.mx> (Consulta: 2003-2004).

México DF: Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Biblioteca en línea. <http://www.juridicas.unam.mx> (Consulta: 2003-2004).

México DF: Petróleos Mexicanos. Estaciones de gasolina. <http://www.pemex.gob.mx> (Consulta: marzo 2004).

Puebla: Organización Radio Oro, Puebla. Historia. <http://www.radiooro.com.mx> (Consulta: mayo 2004).

México DF: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Historia. Carreteras. <http://www.sct.gob.mx> (Consulta: enero 2004).

Barcelona: Universidad de Barcelona. Revista de Geografía. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-106.htm> (Consulta: enero de 2004).

Puebla: Volkswagen de México S.A. de C. V. Historia. <http://www.vw.com.mx> (Consulta: junio 2004).

XI.2.8. Entrevistas

Enrique Estrada Cuesta. Coordinador de la Comisión Técnica para la conformación del Plano Regulador de la Ciudad de Puebla (1952-1955), 23 de septiembre de 2004.

Este libro es la demostración de un hecho fundamental en la disciplina del Urbanismo [...]: la verificación, desde un punto de vista histórico, de los procesos de producción que la han conformado como entidad espacial.

La llegada del ferrocarril a Puebla [...] que comunicaba Veracruz con México, benefició a aquella, si no directamente, al menos, a través del ramal Apizaco-Puebla, lo que contribuyó a transformar el carácter de “borde” [urbano], hasta ese entonces, representado por la Calle 11 [Norte-Sur], para ir adquiriendo [...] la referencia de un nuevo espacio urbano alternativo al que representaba la herencia de la ciudad colonial. [...] tras [la construcción de] las estaciones ferroviarias, las industrias, las residencias obreras, los servicios a ellas vinculados, etc., [y] siguiendo, siempre, la referencia de la Calle 11, se van incorporando equipamientos y servicios que responden [...] a necesidades de más alto nivel, como determinados parques emblemáticos y Avenidas-Bulevares, caso del Paseo Bravo y de la Avenida de la Paz, colegios, instituciones municipales, con los que se intentan introducir variables de calidad que influyan en el valor inmobiliario [...]. La Calle 11, por tanto, como un eje donde se concentran los nuevos valores de “centralidad”, expresión urbana de la “modernidad”, que vincula la nueva sociedad con los intereses del mundo europeo, pero, también, como alternativa socio-espacial que se presenta como el referente de lo que debe ser la nueva ciudad [...].

Alfonso Álvarez Mora

