

01059

1
207

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS



ORIZABA, PERFIL DE UNA CIUDAD MEXICANA



T E S I S
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRIA EN GEOGRAFIA
P R E S E N T A
EULALIA LUISA CARMEN RIBERA CARBO

MEXICO, D. F.

1994

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A Lorenzo

INDICE

Prólogo.....	1
Introducción	2
ANTECEDENTES: LA CIUDAD NOVOHISPANA Y EL MEXICO DECIMONONICO	8
1. Un pais en debate	9
2. Los procesos urbanos.....	14
3. Orígenes de Pluviosilla.....	18
4. El auge de la villa.....	27
LA ORIZABA DEL SIGLO XIX	32
Primera parte. Las actividades económicas y la oligarquía urbana	33
5. La tierra y sus señores.....	33
Un suelo pródigo.....	33
"La hoja"	34
Cosecheros y terratenientes.....	37
6. La industriosa Orizaba	43
Una tradición manufacturera	43
La gran fábrica.....	45
Un crecimiento discreto	53
7. El mundo del comercio	57
El centro de una región	57
Las leyes.....	59
En la plaza	62
Tiendas y tienditas, ¿de quién?.....	65
8. Unos cuantos servicios.....	75
"El matadero"	73
Los negocios del transporte.....	74
Albergue para los de fuera	78

Segunda parte. La morfología urbana.....	85
9. El plano. Calles, Casas y solares.....	85
Orizaba en el mapa.....	85
La rectitud del trazado.....	90
Cambios en el plano.....	94
Ordenamiento de las calles y sus casas.....	98
10. Ocupación del espacio, usos del suelo y segregación.....	102
El uso agrícola del suelo urbano.....	102
El lugar de las manufacturas, el comercio y los servicios.....	105
Los ricos y los pobres.....	114
11. Construcción y reparación de la ciudad.....	120
Los espacios construidos y las construcciones.....	120
Las obras públicas.....	127
Los particulares, la construcción y la autoridad.....	137
12. La imagen de Orizaba.....	144
Aspecto físico de la ciudad.....	144
La preocupación por el ornato.....	149
Vida y movimiento.....	153
Un jardín con hermosos paisajes.....	156
Conclusiones.....	160
Anexo 1.....	167
Anexo 2.....	169
Bibliografía.....	171
Documentos.....	176
Cartografía.....	178
Índice de figuras.....	179
Índice de cuadros.....	180

PROLOGO

Al presente trabajo deben anteceder las palabras con las que quisiera expresar mi reconocimiento a las personas y a las instituciones que contribuyeron a su realización.

A Horacio Capel le agradezco los muchos y amistosos ratos dedicados a la orientación de esta investigación. Pero sobre todo le debo la pasión por los temas urbanos que me descubrió en las aulas de la Universidad de Barcelona y caminando por las calles de aquella ciudad.

El señor Josué López Brunet me abrió sin restricciones las puertas del Archivo Municipal de Orizaba e hizo que sintiera mía la vieja y hermosa casona que lo alberga. Junto con Rita Villalobos y Araceli Rodríguez acompañó e hizo sencillas las largas horas de trabajo. A todos ellos un profundo agradecimiento y mi sincera amistad.

El Instituto de Geografía me brindó todas las facilidades necesarias y María Teresa Gutiérrez de MacGregor me dió su apoyo constante y el tiempo para la discusión de cada capítulo.

Margarita Carbó, Omar Moncada, Aurea Commons y Teresa Sánchez revisaron y comentaron el texto, y Atlántida Coll me ayudó además a resolver el trabajo cartográfico.

La Mapoteca Orozco y Berra es la depositaria de algunos de los mapas con los que trabajamos y su encargado Víctor Hernández hizo posible su consulta y su reproducción.

También mi gratitud para Lorenzo Vázquez, que con infinita paciencia me guió por los complicados caminos de la computadora y resolvió todos los entuertos, haciendo del trabajo algo propio.

Gracias a las señoras Alicia y Carolina Ojeda por las interesantes y agradables tertulias pasadas al lado del floripondio en el patio de su conspicua casa orizabeña.

Y a la querida Elisa Parra, que mucho antes de yo soñar con hacer un estudio como este, con las historias que nos contaba, y sin saberlo, me acercaba a su entrañable Orizaba.

INTRODUCCION

De todos los fenómenos históricos de organización territorial, la ciudad es sin duda el más complejo. En ella convergen las fuerzas económicas que organizan y mueven a la sociedad, en ella el ejercicio del poder se manifiesta elocuentemente en la intervención humana sobre el espacio, y en la ciudad, como en ninguna parte, la evolución del conocimiento, de las ideas y del arte alcanza sus más extraordinarias manifestaciones.

Pero si partimos del hecho de que la ciudad es un organismo dialéctico cuyo dinamismo básico depende del desarrollo productivo de la comunidad, para comprender los fenómenos urbanos no podemos constreñirnos a hechos meramente técnicos, arquitectónicos o funcionales, estamos obligados a insertar su estudio también en el marco de un proceso económico, que determina las relaciones sociales de producción y que genera necesidades dentro del ámbito ciudadano.

En ese sentido, las grandes transformaciones urbanas y territoriales del siglo XIX se centran en la dinámica capitalista, que si bien en cada país y en cada circunstancia histórica concreta asume características que la distinguen, todas responden a la lógica de ese modo de producción que se impone. Y es tal vez el crecimiento de las ciudades asociado a los fenómenos de industrialización la más innovadora de esas transformaciones. La aglomeración en la ciudad representa grandes ventajas porque aumenta la velocidad de la circulación económica, la producción encuentra enseguida mercados consumidores, y la oferta de la fuerza de trabajo siempre es superior a la demanda, lo cual automáticamente abarata el precio de la mano de obra. En pocas palabras, es en la ciudad donde se puede completar el ciclo del capital, desde la producción hasta la distribución, el consumo y la reproducción de la fuerza laboral.

Cuando se lleva a cabo la revolución industrial y el antiguo sistema artesanal va dejando el lugar a la producción concentrada en una fábrica, las ciudades, caracterizadas por una estructura más unitaria y compacta, rompen sus equilibrios e inician un crecimiento complicado siguiendo los patrones de una organización impuesta por la burguesía, que exige la adecuación de la traza, de las infraestructuras, de los servicios, de las viviendas y de los espacios de uso colectivo.

Pero inclusive allí donde la industria moderna no se instaló, los efectos del nuevo sistema productivo se dejaron sentir cuando las grandes potencias, ávidas de materias primas y mercados para los excedentes de su producción, se lanzaron a la competencia por repartirse al mundo y todos los pueblos precapitalistas fueron incorporados a las formas de trabajo e intercambio de un mercado internacional que determinó, en mayor o menor medida, alteraciones en el orden y el equilibrio al interior de las ciudades y a lo largo de los territorios.

Desde principios del ochocientos, cuando México se independizó de España, los mexicanos que aspiraban al poder y que lograron ejercerlo en medio de los interminables conflictos políticos y militares de que el país fue escenario, se plantearon su futuro inmediato como un futuro "moderno", que implicaba seguir las pautas de desarrollo de las grandes cabeceras del capitalismo en el mundo y de las cuales Francia e Inglaterra constituían modelos deslumbrantes. Dos proyectos se debatían. El liberal se sustentaba fundamentalmente en la necesidad de desamortizar los bienes corporativos, con el fin de poner en movimiento cuantiosos capitales susceptibles de ser invertidos en actividades agrícolas y agroindustriales enfocadas al mercado. Los conservadores por su parte, aferrados a una nostalgia que los hacía mirar hacia España, fueron quienes desarrollaron importantes esfuerzos económicos y políticos, con el fin de crear una industria mexicana que utilizara la tecnología de la revolución industrial sin afectar los capitales amortizados por la Iglesia.

Así transcurrió la centuria, entre los esfuerzos por hacer de México un país competitivo y la ineludible realidad mundial que le obligaba a mantener su lugar en la jerarquía de naciones. No fue sino hasta los años de la "paz" porfiriana, cuando la mano dura de Díaz creó la estabilidad política necesaria, no sólo para consolidar la unidad económica y la integración del territorio nacional, sino también para atraer a un gran flujo de capitales extranjeros seducidos por las facilidades que les ofrecía el Estado mexicano.

Entonces, el proceso de acumulación originaria de capital instrumentado con la reforma agraria y la implantación del trabajo asalariado, que en los países europeos de avanzada llevó siglos, fue simultáneo en México a la acumulación de capitales a través de formas de explotación plenamente capitalistas como la fábrica, y simultáneo también a la integración territorial a través del ferrocarril. Todo en cuestión de escasas décadas, porque el capitalismo pudo articularse, más que por una dinámica interna, por las

exigencias externas de una división internacional del trabajo, que facilitó a los liberales y sus teorías libre-cambistas a consolidarse en el poder y a crear, a través de dictadores como Porfirio Díaz, Estados nacionales en un capitalismo dependiente.

Es aquí donde nuestro interés se acercó a Orizaba. Durante esos años de finales de siglo, el valle donde se encuentra enclavada la ciudad se convirtió en un verdadero centro industrial y obrero, claramente evidenciado cuando las fuerzas revolucionarias sacudieron al país a principios de nuestra centuria. En treinta años se construyeron cinco fábricas nuevas manejadas por grandes sociedades anónimas y la región se convirtió en el escenario de un proletariado textil inestable que venía de fuera. Las industrias, la llegada de trabajadores y la diversificación económica debieron sin duda romper y alterar el equilibrio de Orizaba, para darle otra dinámica y una nueva imagen.

Pero para poder estudiar la forma en que Orizaba crecía y se transformaba a raíz del desarrollo industrial, se hacía necesario conocer las estructuras urbanas previas al cambio. Ello nos sumergió en un apasionante y amplio universo del que todavía no hemos salido.

Se trata del estudio de una ciudad que después de terminada la guerra de independencia y hasta antes del primer gobierno de Porfirio Díaz en 1877, inició el proceso de cambio que la llevaba a convertirse en una población de concepción moderna, adecuada a los años de innovación que se imponían inexorablemente: un primer arranque industrial alrededor de 1840, la entrada paulatina de un comercio extranjero que nos traía novedosas modas en el consumo, en los años sesenta la desamortización de espacios conventuales que se incorporaron a los "usos laicos" del suelo, y en 1872 la llegada del símbolo del progreso: el ferrocarril.

Todos, no cabe duda, son hechos trascendentales que apuntan hacia un proyecto renovado de ciudad. Sin embargo, con este estudio pretendemos demostrar que un importante contrapeso mantenía a Orizaba a caballo entre la "modernidad" y su enraizada herencia de la villa colonial de otros tiempos. Los cambios, encabezados por la fundación de la fábrica textil de Cocolapan, no fueron lo suficientemente exitosos como para lograr que en la ciudad se rompiera la unidad orgánica típicamente preindustrial. El crecimiento a lo largo de casi sesenta años no fue en absoluto espectacular, la traza permaneció con pocas alteraciones, y no hubo una especialización funcional del espacio realmente significativa, porque los usos del suelo mantuvieron un equilibrio

alejado de los intensos procesos de segregación que suelen acompañar a la industrialización.

Nuestro interés se centró en el análisis de los elementos básicos que definieron la estructura y la actividad de la ciudad, haciendo énfasis en los grupos sociales con poder para incidir en su evolución durante el período marcado. ¿Cuáles eran los motores económicos en Orizaba? ¿Cómo se articulaban? ¿Quiénes decidían los destinos urbanos? ¿Dónde se acomodaba cada quien y cada cual? ¿Cómo era y cómo se veía la ciudad? ¿Quién la cuidaba?

Buscamos ejemplificar en Orizaba las consecuencias de coyunturas y procesos históricos generales, en el terreno de una población mediana en nuestro país durante aquellos años en que se definía un proyecto de nación. También intentamos, en la medida de lo posible, reconstruir el ambiente que se respiraba por las calles y los rincones de la población con los vaivenes de la vida diaria.

Después de una revisión general de textos que nos acercara a las cuestiones urbanas decimonónicas, a los procesos históricos de la época y a la temática de la región orizabeña -que por cierto sobre la ciudad en concreto se reducen apenas a unos cuantos artículos o a referencias cortas- nos dedicamos a rastrear textos y mapas del siglo pasado.

Es necesario hacer una mención especial sobre dos historias de Orizaba: la de Joaquín Arróniz publicada en 1867 con el título de *Ensayo de una Historia de Orizaba* y reeditada por Leonardo Pasquel en 1980, y la de José María Naredo, *Estudio geográfico, histórico y estadístico del cantón y de la ciudad de Orizaba*, que salió a la luz pública en 1898 y que todavía espera una nueva impresión. Estas extensas y magníficas obras, junto con unos *Apuntes estadísticos de Orizaba*, formados el año de 1839 por Manuel de Segura y aparecidos en un Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística en 1854, salvaron del olvido hechos y datos imprescindibles para la reconstrucción histórica y geográfica de la ciudad, y nos tendieron la plataforma de apoyo para internarnos en el extenso mundo del archivo.

En vista de las posibilidades de explorar fuentes diversas y ante el peligro de dispersarnos por caminos alejados, pero no por ello menos interesantes, optamos por escoger y restringirnos a la mejor opción para alcanzar los objetivos que nos habíamos planteado: el archivo municipal. Y con tal suerte, que cuando hicimos el primer viaje a Orizaba en febrero de 1992 nos

encontramos con que el archivo acababa de ser inaugurado apenas unos meses atrás, después de dos años de un arduo e invaluable trabajo encabezado por el señor don Josué López Brunet, para salvarlo del abandono y la ruina total.

La lectura y el contacto con documentos de primera mano ignorados hasta ahora fueron emocionantes y enriquecedores. Existieron dificultades, sobre todo porque para antes de 1850 el material es escaso. Rebasada la primera mitad del siglo se va haciendo mucho más abundante y poco a poco más ordenado en los diversos ramos municipales. En este trabajo aparecerán las referencias del archivo entre paréntesis, primero con el nombre abreviado del Archivo Municipal de Orizaba, AMO, después el número de caja, el ramo y finalmente el año del documento.

Otros hallazgos importantes se hicieron en la Mapoteca Orozco y Berra. En primer lugar y especialmente, un *Plano General de la Ciudad de Orizaba y sus alrededores, levantado expresamente para la Historia de Orizaba de Joaquín Arróniz*, del que no conocemos ninguna referencia, ni siquiera en la historia para la que se hizo y de la que ya hablamos más arriba. En este plano nos basamos, así como en la carta topográfica *Orizaba E14B56* escala 1:50 000 del INEGI, para construir el mapa base sobre el que hicimos todo el trabajo cartográfico de la tesis. Y diremos también lo laborioso que resultó, para efectos de localización, rescatar los nombres que las calles orizabeñas tenían durante el siglo pasado, cuando hoy, y desde hace décadas, se adoptó el sistema poblano de numerarlas de acuerdo a los cuatro puntos cardinales.

Hay lugar para decir por último, que los resultados obtenidos en este trabajo son sólo la primera parte de una investigación más amplia que ya está en curso, y que contempla temas como el de la infraestructura de servicios, el de la preocupación por la salud pública, el de la seguridad ciudadana y el control policiaco de la población en Orizaba durante el siglo pasado. El estudio completo con referencias a la importancia que tienen, no sólo el análisis teórico de los agentes que intervienen en el ordenamiento de un espacio urbano, sino también la ideología, la legislación y las teorías urbanísticas de la época, nos permitirá plantear modelos generales para México, y hacer comparaciones interesantes respecto a aquellos formulados a partir de los contextos urbanos de otros países.

Estamos convencidos de la importancia de abocarse a los temas en esta línea historiográfica que se ha dado en llamar historia urbana. Especialmente la del siglo XIX nos brinda la posibilidad de aprehender, de manera más cabal, la

compleja realidad de las ciudades del presente. Nos ayuda a hacer conciencia del valor que tiene la herencia del pasado plasmada en una ciudad actual, para saber respetarla y darle el peso adecuado en los intentos por rescatar un patrimonio que nos pertenece a todos.

No es necesario discutir dónde están las fronteras entre una historia urbana o una geografía urbana histórica. En México su campo ha sido abordado principalmente por historiadores, y es hora de que los geógrafos le brindemos atención y aportemos nuestra preparación académica a una corriente del saber trascendental para la comprensión de nuestros espacios.

**ANTECEDENTES: LA CIUDAD NOVOHISPANA Y
EL MEXICO DECIMONONICO**

1. UN PAÍS EN DEBATE

Desde la última década del Siglo de las Luces el control de España sobre sus vastos territorios americanos se degradó rápidamente. La guerra con la Gran Bretaña, señora del Atlántico, dificultó enormemente el sostenimiento del monopolio comercial y una serie de medidas obligadas fueron abriendo y diversificando el intercambio mercantil de las colonias con el mundo. Un nuevo sentimiento de autosuficiencia y confianza en las posibilidades propias fue permeando el espíritu criollo, que aunado al descontento provocado por el despotismo impositivo que habían generado las reformas borbónicas en la administración de las Indias, fraguó el espíritu independentista.

Pero el movimiento de independencia rebasó el marco de las oligarquías criollas que intentaban reemplazar a los peninsulares, para convertirse en una complicada revolución en la que participaron indios, mestizos y castas representando el descontento de las clases más oprimidas de la Colonia. Entonces criollos y peninsulares cerraron filas frente a una amenaza común que peligrosamente encontraba eco en la nueva constitución liberal española, y en 1821 fue declarada la independencia de México.

Nació un país profundamente convulsionado: las estructuras coloniales rotas, los sistemas mercantiles transformados, una militarización generalizada y la violencia apoderada de todos los ámbitos (Halperin, 1969).

El centralismo despótico tan bien instrumentado en las postrimerías del siglo XVIII se resquebrajó por todos lados y el poder se fragmentó por regiones; las clases dominantes estaban globalmente debilitadas después de que los españoles, dueños mayoritarios de los capitales invertidos y circulantes en la Nueva España se fugaran con cifras calculadas entre 200 y 300 millones de pesos en metálico (Argüello, 1989; Ortega, 1987). Así es que una nueva estructura definió el perfil de los poderosos.

Estaban los grandes terratenientes apropiados, muchos de ellos, de las tierras abandonadas por los peninsulares, los generales victoriosos, y el alto clero reaccionario fortalecido con el debilitamiento del poder colonial y convertido en la única institución cohesiva en aquel desorden que alcanzaba todas las esferas de la vida mexicana. También estaban los mineros, los altos funcionarios y los grandes comerciantes, con los agiotistas que se aprovechaban de la ruina de los tesoros del Estado y del marasmo económico

general, y que ofrecían financiamiento al gobierno, con tasas hasta del 50% de interés. Todos juntos representaban la continuidad del viejo orden (Argüello, 1989).

Sin embargo, esas oligarquías más tradicionales encontraban tropiezos para ejercer su exclusividad en grupos que ahora pretendían disputarles el poder: contrabandistas y arrieros enriquecidos, rancheros ricos, políticos y militares hechos al calor de la guerra, y que hacían una especie de frente común con las clases medias urbanas de profesionistas, pequeños comerciantes y artesanos. Era una burguesía en ascenso que aspiraba a la organización de un Estado federal y a una reforma agraria que acabara con los bienes corporativos de campesinos y clero para estructurar un agro exportador (Argüello, 1989).

Querían los liberales convertir a México en un país exportador de las materias primas del campo y las minas, al tiempo que importador de bienes manufacturados; estaban por el libre cambio y profesaban una gran admiración por "la gran república del norte" como modelo de democracia y federalismo, y como protectora frente a las posibles agresiones de ultramar. Así que le facilitaron las cosas a la rapaz república que intentaba adueñarse del control comercial de nuestro país (Ortega, 1987).

Después de los diez años de guerra de independencia el comercio estaba prácticamente arruinado y aunque aún por un tiempo los españoles siguieron monopolizando las importaciones y exportaciones y controlando las rutas comerciales y las corresponsalías, las naciones en plena expansión capitalista estaban efectivamente al acecho. México vio llegar viajeros, aventureros y negociantes de fuera como puntera del capitalismo mercantil e industrial que penetraba y que cambió para siempre la relación del país con el resto del mundo; finalmente puso en manos extranjeras buen número de los circuitos mercantiles regionales. (Ortega, 1987).

La rivalidad enseguida fue clara entre una Gran Bretaña en pleno auge industrial y comercial, y los Estados Unidos de América que iniciaban su expansión imperial; y así como los liberales fueron los amigos de los norteamericanos, los conservadores vieron en los ingleses la fuente de capitales y tecnología que la nación necesitaba. Creían en la reconstrucción con una Gran Bretaña aliada y sustituta de España, pero aquel país se encontraba en plena fase de innovación ferroviaria y apenas podía satisfacer sus propias necesidades de capital. En vez de tecnología y capital llegaron únicamente manufacturas (Argüello, 1989; Halperin, 1969; Ortega, 1987).

El conservadurismo se aferraba a la ilusión de recobrar un estado de cosas parecido al viejo orden. Veía con verdadero miedo la intervención en la vida pública que la guerra había dado a las capas populares de la sociedad y la intención de las clases medias urbanas de colocarse en puestos públicos. Buscaba el apoyo de la Iglesia para frenar esa especie de democratización (Halperin, 1969), e intentaba imponer una política económica proteccionista con un Estado central fuerte, que fomentara el desarrollo de un cuerpo manufacturero propio (Argüello, 1989).

A diferencia de lo que ocurrió en otras latitudes hispanoamericanas, en México los conservadores lograron mantener el poder buenas temporadas durante las primeras décadas de vida independiente, y sus esfuerzos alcanzaron algunos logros importantes sobre todo en materia industrial.

En 1830 el general Anastasio Bustamante ocupó la silla presidencial y las políticas gubernamentales en materia de industria cambiaron su orientación: más que la defensa frente a la competencia extranjera mediante una férrea protección arancelaria se propuso la búsqueda de modernización e innovación tecnológica con la ayuda de recursos públicos. Estaba claro que no había capitales privados interesados en la aventura industrial, y por iniciativa del empresario y político conservador Lucas Alamán el gobierno fundó ese mismo año el Banco de Avío, con un fondo de un millón de pesos que debía obtenerse de los impuestos a los géneros importados de algodón. La idea era lograr el establecimiento de industrias mecanizadas y hacer las inversiones atractivas a los particulares mediante los préstamos directos del gobierno, las exenciones de impuestos y la protección mediante aranceles (Argüello, 1989; Potash, 1986; Soberanis, 1988).

El banco funcionó doce años y a pesar de que sus fondos fueron saqueados (Soberanis, 1988) y de todas las dificultades de coyuntura para el arranque del desarrollo industrial mexicano, logró éxitos importantes sobre todo en el terreno de los textiles que eran su objetivo principal. Más de un 65% del dinero prestado se invirtió en textiles de algodón, y de doce fábricas de esta fibra y de lana que recibieron apoyo del banco, nueve lograron ser productivas (Potash, 1986). Una de las más grandes y modernas fue Cocolapan, fundada por Lucas Alamán y los hermanos franceses Legrand en Orizaba en 1839.

Pero el despegue industrial de México no estaba listo todavía. La maquinaria y sus repuestos eran extranjeros y la carencia de una red de transportes moderna dificultaba y encarecía su llegada, la energía hidráulica

utilizada estaba sujeta a las variaciones estacionales en los caudales de los ríos, el combustible para las máquinas de vapor resultaba carísimo; se requería de técnicos especializados del extranjero, la mano de obra se adaptaba con dificultades a la nueva disciplina del trabajo de fábrica, muchas de las máquinas no resultaban adecuadas para procesar el algodón mexicano, y todo, en un país que no lograba alcanzar una cierta estabilidad política que permitiera a su vez definir y asegurar políticas económicas (Argüello, 1989; Keremitsis, 1973; Potash, 1986; Soberanis, 1988).

Otros intentos menos notables hubo después del Banco de Avío para el fomento industrial: la fundación de la Dirección General de Industrias y de la Dirección de Colonización e Industria, pero entre 1850 y 1870 la gran mayoría de las fábricas del país funcionaban a menos de su capacidad y recordaban haciendas de peones acasillados que trabajaban jornadas hasta de 16 horas diarias, con escasos descansos para comer y amarrados irremediamente a las caras tiendas de raya (Argüello, 1989; Keremitsis, 1973; Soberanis, 1988).

Las inversiones particulares siguieron orientadas mayoritariamente al campo y al comercio, y sin embargo en ese mismo período de tiempo hubo un aumento significativo de establecimientos de industrias pequeñas de productos tan variados como el papel, los hilados de ixtle y seda, el aguardiente, el calzado, el jabón y el aceite, y proliferaron las imprentas, las tenerías y las herrerías. (Argüello, 1989; Soberanis, 1988).

Después de treinta años de vida independiente, con alrededor de 45 cambios presidenciales y 3 constituciones políticas, con una contracción económica notable y gran desequilibrio en la balanza de pagos, de considerable aislamiento de los mercados regionales, de desequilibrada concentración de la población y bajos índices de crecimiento demográfico, de azote cíclico de crisis en el campo, de hambrunas y epidemias, de altas rentas de la tierra y gran endeudamiento del gobierno con los acreedores privados, los liberales habían ido ganando terreno con el apoyo de las clases medias urbanas y los sectores de la burguesía a la que representaban (Argüello, 1989; Halperin, 1969).

Estaba a punto de iniciarse el conflicto definitivo entre las oligarquías tradicionales y la burguesía liberal en ascenso, expresado en las Guerras de Reforma (1858-1861) y la guerra anti-intervencionista (1862-1867). Llegaba a su punto máximo el desastre en la organización político administrativa, la quiebra de los fondos públicos, la injerencia política de la Iglesia y el desmembramiento del territorio nacional, y al mismo tiempo se asomaban al

desastroso panorama núcleos urbanos de pequeña burguesía con un protagonismo hasta entonces desconocido.

No era fortuito. Al iniciarse la segunda mitad del siglo la reanimación del comercio a nivel mundial permitió la expansión y la fuerza de la burguesía mexicana y sus proyectos económicos, y los liberales pudieron emprenderla contra las corporaciones, sobre todo contra la de la Iglesia y la de la comunidad campesina, para arrancarles la base de su poderío económico y poner en circulación capitalista las tierras y las propiedades urbanas que mantenían sustraídas, en el caso de la Iglesia, con claros fines especulativos (Argüello, 1989).

El proceso desamortizador duró años. Juárez y sus colaboradores fueron los artífices no sólo de ese paso importante; también decretaron la separación de la Iglesia y el Estado, instrumentaron la escuela laica primaria con una ley de instrucción pública como arma de dominio ideológico, la escuela nacional preparatoria, redactaron las leyes del código civil entre otras y fomentaron el desarrollo del telégrafo y del ferrocarril. Desde la década de los años sesenta la mira de la inversión extranjera estuvo efectivamente centrada en los medios de transporte, en los servicios y en la producción de materias primas. Era evidente el interés por enfocar la economía al comercio exterior (Argüello, 1989; Soberanis, 1988).

La nueva división internacional del trabajo en el último tercio del siglo permitió a los liberales con sus ideas librecambistas afianzarse en el poder para consolidar el Estado nacional moderno, y si bien el equipo juarista, con la posición de fuerza que le daba su triunfo sobre los franceses, había podido resistir la indiscriminada penetración de capitales extranjeros, después la dictadura liberal de Porfirio Díaz (1877-1910) permitiría y buscaría la inversión irrestricta de las empresas extranjeras y se iniciaría una etapa de paz obligada y de crecimiento económico dependiente para México (Carbó, 1988).

2. LOS PROCESOS URBANOS

En el siglo XIX culminó lo que había empezado en el siglo XVI con la expansión de las potencias europeas por el mundo, y la historia se hizo verdaderamente universal. El capitalismo integraba a todos los pueblos en una dinámica compartida que determinaba rasgos comunes para todos, pero que al mismo tiempo forjaba destinos contrastantes para unos y otros. El desarrollo capitalista y la articulación del mercado mundial exigían un espacio adecuadamente organizado para la nueva especialización productiva, y ello provocó grandes procesos de transformación urbana y territorial, que si bien se ceñían a la misma lógica, se diferenciaban de un país a otro y de región a región, por nacer de formaciones históricas propias.

El mundo hispanoamericano se incorporaba a esta "universalidad" estrenando apenas su independencia política y con el equilibrio urbano colonial roto por todos lados. Era Hispanoamérica un continente con ciudades tan numerosas como variadas, pero casi uniformadas por ciertos elementos comunes: una traza cuadriculada sin límites precisos, y una plaza mayor con los edificios públicos y eclesiásticos más representativos, núcleo de la vida económica, política y social, y centro simbólico y rector del ámbito urbano (Aguilera, 1977; Hardoy, 1983).

Las últimas décadas de la Colonia habían sido, sobre todo para México, de considerable crecimiento económico y el flujo de riqueza se había manifestado en el esplendor de las ciudades más favorecidas: construcciones nuevas, alguna reforma urbanística, limpieza y empedrado de calles y el lucimiento de las élites ciudadanas; pero las guerras de independencia interrumpieron y cambiaron el rumbo de las cosas.

Con el fin del gobierno imperial desapareció la burocracia española de gran jerarquía en las ciudades para ser sustituida por otra menos bien pagada y sin el prestigio social de aquella; el clero militarizado por la guerra quedó empobrecido, y entre las clases pudientes irrumpió un sector militar que aunque indudablemente poderoso, era de un extracto mucho más rural que urbano (Halperin, 1980). En las ciudades pequeñas, más que en las capitales, la expulsión de los españoles desmembró a las élites locales, formadas por hacendados regionales, pequeños comerciantes y administradores públicos (Moreno, 1972).

He aquí que el freno al crecimiento urbano no es casual. Las fortunas particulares y públicas quedaron mermadas. Con el marasmo económico provocado por la crisis de las actividades que habían dado el gran empuje urbano a fines del siglo XVIII, las ciudades entraron en un período de abatimiento y de deterioro evidentes.

Hasta la mitad del siglo el estancamiento económico dominó el panorama y las estructuras físicas de las ciudades permanecieron prácticamente intactas, apareciendo única e irremediamente sobre ellas, las ruinosas huellas del paso del tiempo. Físicamente las ciudades cambiaron poco, pero en una traza inalterada se produjeron cambios en el funcionamiento y el uso social de los espacios urbanos (Geisse, 1986).

La apertura comercial que se produjo en esos años trajo aparejada la destrucción de algunos sectores artesanales y la imposición de nuevas modas y pautas de consumo, directamente importadas de otros lugares del mundo, y que exigían la proliferación de ciertos oficios. Un historiador habla, por ejemplo, del aumento en el número de relojeros, de sastres, de modistas y de boticarios. Los comerciantes extranjeros se fueron colocando en lugares clave de las nuevas estructuras mercantiles y paulatinamente se fueron integrando, convirtiéndose en residentes permanentes y miembros indiscutibles de la sociedad urbana (Halperin, 1980).

Al ampliarse la diversidad en el consumo proliferó el número de pequeños comerciantes y sus negocios, que según alguna fuente, fueron en su mayoría criollos, y que evidentemente eran discriminados por las fuerzas vivas tradicionales que veían en ellos el desafío de lo que Halperin ha llamado una nueva "plebe próspera".

Toda esta liberalización comercial, con su ampliación en el consumo y la adopción de nuevos patrones sociales le dió a la vida urbana un novedoso cariz más igualitario (Halperin, 1980).

Al acercarse la mitad del siglo los cambios eran ya más evidentes y se hicieron algunas obras, pocas, de infraestructura urbana, con el claro objetivo de revalorar las zonas centrales, residencia de los grupos socio-económicos más poderosos. Se hicieron algunas mejoras en las casas coloniales y se llegó a construir alguna casa de dos pisos.

Alrededor del centro se extendía la ciudad donde los pequeños comerciantes, artesanos y "gente pobre" vivía en casas más pequeñas y endebles y con escasos servicios e infraestructura (Geisse, 1986).

Entre 1850 y 1875 aproximadamente, las ciudades mexicanas y las de toda la Hispanoamérica vivirían un nuevo período de reacomodo. La expansión económica y comercial del mundo que reanimó también a nuestras economías y favoreció la consecución del ideario liberal, se expresó pronto en una reestructuración y hasta crecimiento urbanos. Todavía no se producía el fenómeno de concentración absoluta de poder en una cuantas capitales principales que se dió a finales de siglo, y la vinculación al mercado mundial fue más repartida.

La expansión mercantil permitió que se incrementaran las rentas personales de sectores medios urbanos y se resarcieran un poco los agotados tesoros del erario público; ello redituó en el mejoramiento de algunos servicios y en el incremento de la construcción.

El crecimiento del mercado interno multiplicó el número de establecimientos comerciales especializados por las calles del centro de las ciudades e hizo aparecer algunas actividades nuevas tanto a nivel artesanal como de pequeña industria manufacturera de productos como cigarros y cerillos, cerveza, azúcar refinada, hilados y tejidos, y azulejos entre otros. Continuaba confirmándose la presencia de la "plebe próspera" de pequeños comerciantes y artesanos, aunque no muy diferenciada todavía de los trabajadores regularmente asalariados (Geisse, 1986; Halperin, 1980).

Las ciudades mantenían su aspecto colonial a pesar de que empezaban a hacerse algunas reformas influidas por los modelos europeos. El Estado y los particulares se esforzaban por dar una imagen más suntuosa a la ciudad y se diseñaron parques y jardines, se construyó algún teatro y los ricos del centro cambiaban si podían sus casonas señoriales de patio central, por mansiones de estilo europeo construídas de materiales importados. Se incrementaron también en el centro las obras de pavimentación, se instauró en muchos casos el alumbrado público con gas, y poco a poco el distrito central de las ciudades se fue expandiendo sobre barrios más pobres que fueron escurriéndose más hacia la periferia (Geisse, 1986; Halperin, 1980).

El triunfo liberal y la estructuración del aparato de Estado permitió suprimir las prerrogativas del clero e instrumentar servicios públicos como el correo, las escuelas, los hospitales y los cementerios. Sobre todo en la región del centro de México, la desamortización de la poderosa corporación religiosa destruyó conventos, vendió terrenos y abatió los precios de los inmuebles

urbanos, afectando significativamente la estructura interna de las ciudades (Geisse, 1986; Moreno, 1972).

Por esos años también se dió impulso a la construcción de las primeras vías férreas que tuvieron sus incipientes repercusiones urbanas. Con la entrada en funcionamiento del ferrocarril México-Veracruz, los caminos locales de origen colonial fueron descuidados y los centros clave en el negocio de la arriería se resintieron. Es fácil suponer que el movimiento de carros y diligencias, que antes recorrían los trayectos a grandes distancias, alteraran sus funciones para dedicarse en mayor medida a dar servicio en el ámbito urbano y entre pueblos en radios más pequeños (Halperin, 1980; Moreno, 1972).

Pero los efectos de los ferrocarriles se harán sentir en forma cabal hasta el último bienio del siglo cuando se construirán redes más completas auspiciadas por un Estado nacional, ahora sí sólidamente consolidado. Será entonces cuando las nuevas economías exportadoras, las cuantiosas inversiones extranjeras y los nuevos transportes ferroviarios, producirán un impacto definitivo, a escalas diferentes, en las ciudades que se integrarán de lleno a la "modernidad" de las urbes del mundo capitalista.

3. ORIGENES DE PLUVIOSILLA

A los pies de la abrupta bajada de la sierra hacia la planicie costera del Golfo de México, se abre espectacular el verde y húmedo valle de Orizaba donde se encuentra la ciudad.

"Alegría sobre el agua" dice la palabra náhuatl Ahuializapan, que seguramente los españoles fueron adaptando a su oído y a su fonética castellanas (Arróniz, 1980). Pluviosilla la llamó la pluma de Rafael Delgado.

Y todos los que han visitado Orizaba sabrán que esos nombres no engañan, porque un frecuente "chipi chipi" y los numerosos ríos que saltan por el lugar, la mojan y le moldean el carácter.

¡Cómo no consagrar desde el fondo de mi alma un recuerdo a ti, Orizaba, la de las cristalinas aguas, la de los dorados naranjos, la de las nieblas blancas y transparentes que velan tus azules montañas, la de los campos tranquilos y apacibles donde la vida se desliza serena tranquila y pura como tu atmósfera en las mañanas de primavera. (Payno, 1864, p.2)

Orizaba es una ciudad de fundación española. Antes de la Conquista, la zona de Ahuializapan estaba habitada por grupos humanos agrupados en aldeas dispersas, que una vez sometidos, fueron reducidos a un pueblo que hasta la primera mitad del siglo XVI, no pasó de ser un pequeño caserío de población mayoritariamente india. (Arróniz, 1867a; Lemoine, 1962; Naredo, 1898).

Pronto el valle resultó estratégicamente atractivo a los ojos de los conquistadores, como un lugar de paso en el camino entre Veracruz y la capital virreinal. La ruta hacia el altiplano pasando por Orizaba, aunque era más larga en distancia que la que pasaba por Jalapa, resultaba más corta en tiempo (Moreno, 1974). Grandes extensiones de pastos, agua abundante y un clima más atemperado, y por ello menos malsano que el de la tierra caliente de la costa, ofrecían a los convoyes la posibilidad de descansar y rehacerse de los ajetreos del camino.

Los transportes no debieron ser abundantes y en la estación lluviosa del año, en que se hacía difícil el tránsito, los arrieros se quedaban por temporadas acampando en el llano de Escamela, acompañados por los que llegaban

infectados de enfermedades tropicales a curarse en tierras más frescas (Arróniz, 1867a).

Así fue como Orizaba vió levantar sus primeras construcciones, que seguramente no fueron más que unas cuantas chozas de madera con sus corrales, una que otra herrería, y algún albergue para los viajeros a lo largo del Camino Real (Arróniz, 1867a; Naredo, 1898). Nació pues como un pueblo de camino que enseguida se rodeó de sembradíos de maíz y algunos de cebada para los animales de las recuas.

Pero pronto, el incipiente desarrollo orizabeño se vió fortalecido por la introducción de cultivos tropicales en la región, siendo el primero el de la caña de azúcar que desde 1540 fue extendiéndose, acompañada por la construcción inmediata de un ingenio para su beneficio, que en su tiempo, llegó a ser uno de los más importantes de la Colonia. Orizaba se convirtió en un centro de comercialización y distribución de productos agrícolas (Lemoine, 1962; Moreno, 1974).

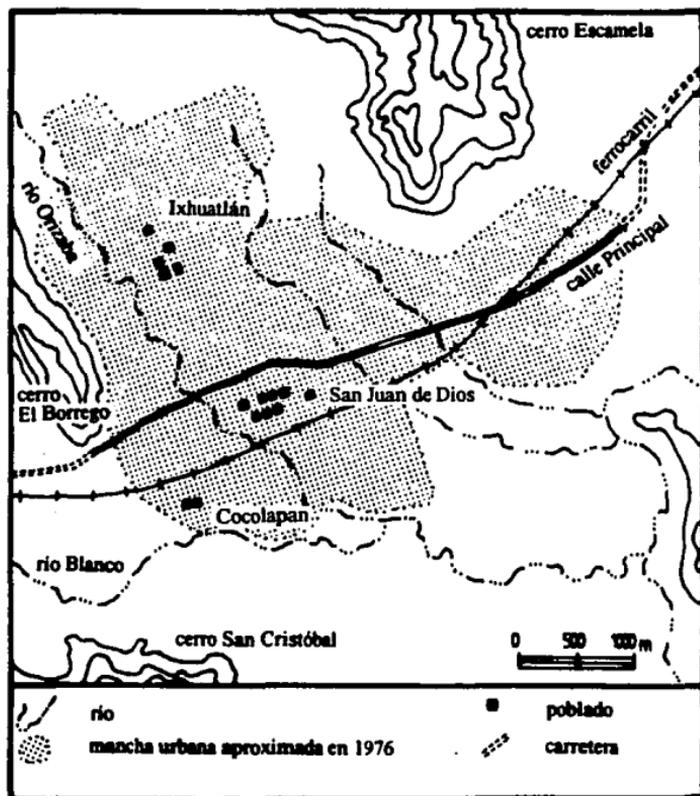
Parece ser que aún antes de que algún español se hubiese establecido formalmente en el naciente pueblo, las tierras ya habían sido entregadas a los conquistadores en repartimiento (Arróniz, 1867a). Los abusos no se hicieron esperar y durante años fue difícil lograr que las víctimas de los nuevos verdugos se asentaran definitivamente en Orizaba.

Una clara separación con tierras vacías de por medio se estableció entre el lugar que ocuparon los españoles al sur, a lo largo del Camino Real, y lo que fue el barrio de Ixhuatlán al norte, donde los indios vivían en jacales cuando no se encontraban huídos escapando de los malos tratos a que eran sometidos. Iniciándose el último tercio del siglo, Cocolapan, un nuevo barrio de indios, fue conformándose y ensanchando la ciudad por el mediodía (Arróniz, 1867a) (Figura 1).

Desde 1553 los indios habían obtenido la autorización para formar República, y así fue como durante toda la Colonia Orizaba vivió dividida entre el pueblo español y el pueblo indio, cada uno funcionando con sus propias autoridades. Al menos *de jure* (Naredo, 1898).

La ciudad fue creciendo. Algunas casas de madera iban siendo sustituidas por otras aún modestas de cal y canto en el barrio español de San Juan de Dios, y una que otra chocita podía verse ya por los rumbos de Jalapilla y Escamela (Arróniz, 1867a).

Figura 1. Extensión aproximada de Orizaba hacia 1570



Observaciones: La reconstrucción de los asentamientos está hecha en base a especulaciones sobre la información con que se cuenta y no pretende ser exacta. La mancha urbana, la calle Principal, la carretera y la línea del ferrocarril son referencias actuales.

Fuente: Arróniz, 1867a, ed.1980

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

De 1555 existe registro del establecimiento de un molino de harina que se abastecía de grano que llegaba de la costa (Naredo, 1898).

Las calles delineábanse de manera espontánea ajustándose al paso de los carros, acercándose irregularmente a la rectitud y siguiendo la dirección este-oeste de la Calle Real vieja, desde el barrio de San Juan de Dios hacia lo que después fue Santa Gertrudis al oriente (Arróniz, 1867a) (Figura 2).

Los españoles prosperaban con los negocios de la arriería y el pequeño comercio de alimentos, y Arróniz arroja la cifra de cuatro o cinco mil habitantes para 1580. Seguramente ese crecimiento y el aumento de su importancia económica en la región, le valieron a Orizaba para obtener el título de cabecera de jurisdicción por esas fechas, título que hasta entonces había detentado el pueblo de Tequila. Se establecieron un archivo y una escribanía pública, y se organizó una especie de consejo vecinal compuesto por doce personas nombradas anualmente para decidir sobre asuntos del municipio (Arróniz, 1867a; Lemoine, 1962).

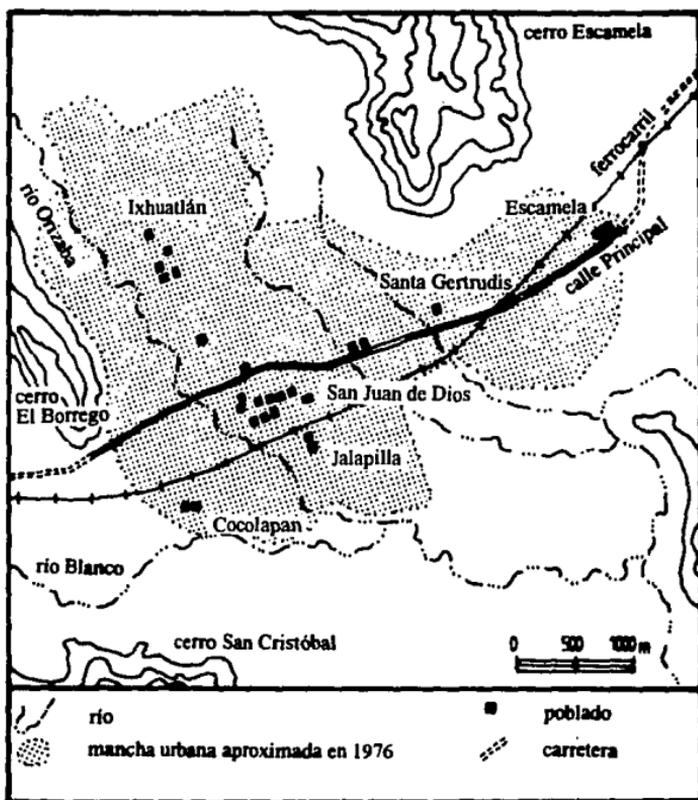
No es de interés aquí pormenorizar sobre dicho asunto, pero sí lo es en cambio mencionar la apropiación de las tierras orizabeñas, que determinó el crecimiento del pueblo hasta bien entrado el siglo XVIII.

Desde muy temprano las fértiles y bien situadas llanuras del valle de Orizaba despertaron interés, y ya Antonio de Mendoza, primer virrey de México, tomó posesión de vastos terrenos entre el Ingenio y Aculcingo. La apropiación de tierras fue continuada, y con el correr del tiempo el valle quedó repartido entre dos grandes propietarios: el Marquesado de Sierra Nevada y el Condado del Valle de Orizaba. La ambición expansiva de ambos poderosos, enfrascados en constantes litigios, literalmente estranguló al pueblo de Orizaba, que por mucho tiempo no pudo contar ni con tierras ejidales (Arróniz, 1867a).

El siglo XVII no fue de progresos sorprendentes para la ciudad, pero su fisonomía continuó definiéndose poco a poco.

Desde que la cabecera de jurisdicción se había trasladado a Orizaba se incrementaba la construcción con cal y canto en el centro de la población, y se definía un notorio contraste con las endeble edificaciones que iban quedando alrededor. Familias españolas "notables" iban llegando para avecindarse en el lugar, y se intentó construir una primera parroquia en forma, más o menos en el lugar de la que hoy existe, y que no pasó de ser un pequeño templo inconcluso de mampostería que nunca se abrió al culto, pero que funcionó como núcleo

Figura 2. Extensión aproximada de Orizaba hacia 1580



Observaciones: La reconstrucción de los asentamientos está hecha en base a especulaciones sobre la información con que se cuenta y no pretende ser exacta. La mancha urbana, la calle Principal, la carretera y la línea del ferrocarril son referencias actuales.

Fuente: Arróniz, 1867a, ed.1980

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

alrededor del cual se levantaron otros edificios: el curato y las casas del cabildo indígena, con su escuela de enseñanza primaria para "niños de razón" y algunos niños indios de familias reconocidas del barrio de Ixhuatlán (Arróniz, 1867a).

Un poco más al sur, sobre la calle del Camino Real, en el punto de origen del pueblo español y donde primero se habían levantado algunas casas de mampostería, también se trabajaba. En 1618 se había concedido la licencia para la erección del convento de San Juan de Dios, iniciada al año siguiente, y casi enseguida se empezó la del hospital que se hacía imprescindible ante la llegada constante de enfermos de la costa veracruzana. El hospital de San Juan de Dios y su botica quedaron, desde aquella centuria, fincados a orillas del río Orizaba (Arróniz, 1867a; Segura, 1854).

En 1696 un fuerte terremoto sacudió a la región. Muchas casas quedaron gravemente deterioradas, y la iglesia y el hospital de San Juan de Dios fueron totalmente destruidos. Su nueva construcción se inició enseguida y Arróniz no vacila en afirmar que fuera el miedo a nuevos sismos el que determinara la decisión, extensiva a toda la ciudad, de no levantar los edificios a más de un piso de altura (Arróniz, 1867a; Naredo, 1898).

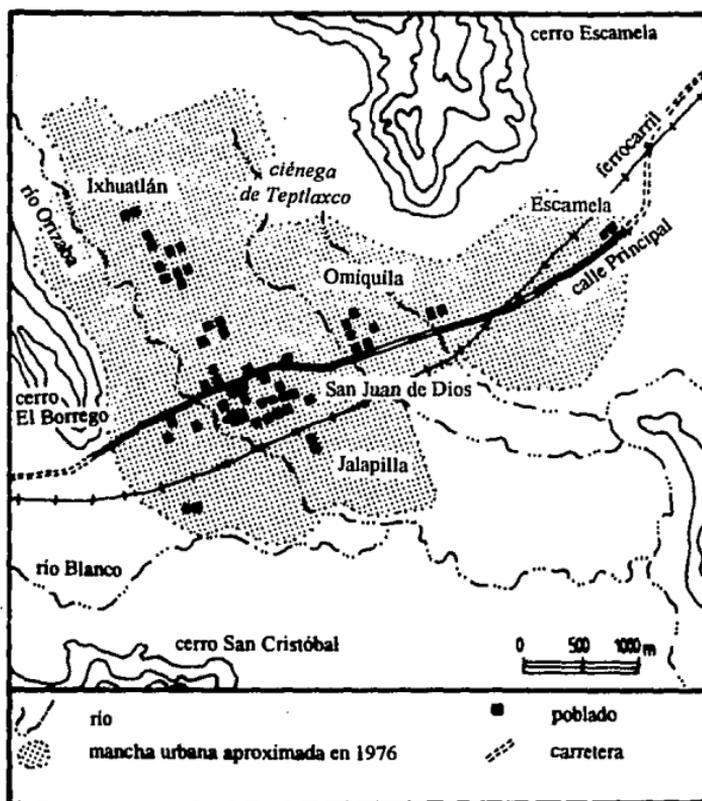
Todo esto pasaba en la Orizaba de españoles y criollos. Pero habitando espacios contiguos y compartiendo lugares comunes, el sector indio de la ciudad también crecía y enfrentaba problemas.

Los esfuerzos de los españoles por asentar en Orizaba población indígena que le era tan imprescindible, no habían cesado. A principios del siglo XVII había 126 familias registradas como tributarias, asentadas en los barrios de Ixhuatlán y Cocolapan (Arróniz, 1867a).

Se acababan de suprimir los repartimiento y las autoridades decidieron trasladar población de los pueblos de Ixhuatlancillo, Tlilapan y Atzacan, que fue reubicada en los barrios de Ixhuatlán, Tlachichilco y Omiquila, este último ubicado desde las ciénegas de Tepatlaxco hasta Santa Gertrudis y Guadalupe (Arróniz, 1867a; Naredo, 1898) (Figura 3).

El corregidor de la jurisdicción de Orizaba dirigía la operación, indicando los solares que debían ocuparse, las tierras que cultivarse -25 varas cuadradas para cada familia- y determinando los límites de las calles. Mientras tanto las casas iban construyéndose de manera comunitaria. Mucho empeño se puso en dejar bien establecida la separación de los españoles; cada barrio indio de la ciudad seguía contando con sus propias autoridades que pasaban informes

Figura 3. Extensión aproximada de Orizaba hacia 1600



Observaciones: La reconstrucción de los asentamientos está hecha en base a especulaciones sobre la información con que se cuenta y no pretende ser exacta. La mancha urbana, la calle Principal, la carretera y la línea del ferrocarril son referencias actuales.

Fuente: Arróniz, 1867a, ed.1980

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

periódicos al corregidor, y a través de ellas se manejaban los asuntos relativos a tributos para la Corona y sus funcionarios (Arróniz, 1867a).

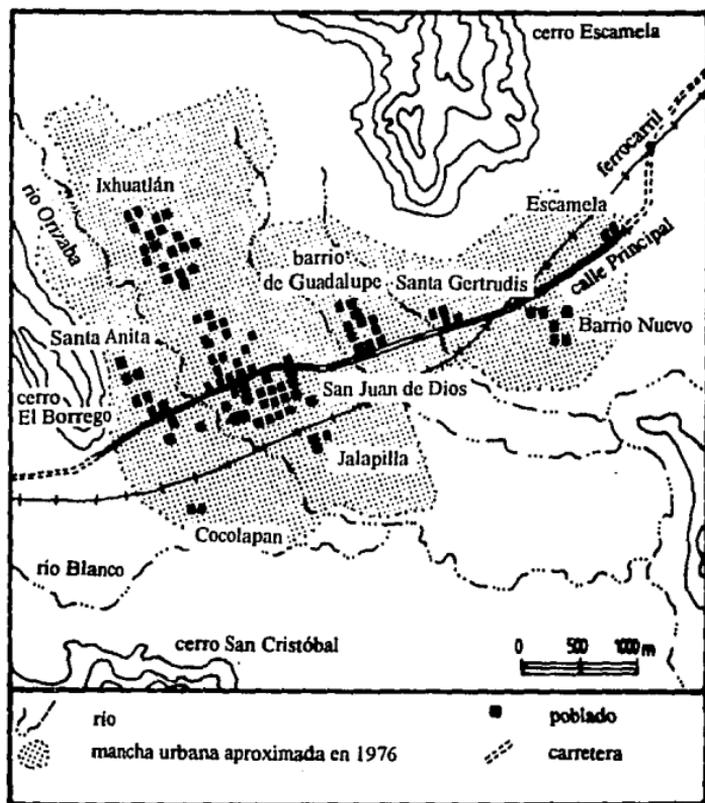
Cuando aún no existía una casa consistorial de los españoles, la república de indios había construido una casa de ayuntamiento para su gobernador y alcalde, que albergaba también una cárcel y que se ubicó al poniente de la plaza principal, y a mediados de siglo se construyó de mampostería la iglesia del Calvario (Arróniz, 1867a; Segura, 1854).

Cuenta el que era prefecto de Orizaba en los años treinta del siglo pasado, que aquel gobierno indio había sido lucido "pues que sus miembros usaban uniformes galoneados, según la costumbre de aquellos tiempos, espadines y sombreros montados, y sus maceros del vestido talar que era corriente." (Segura, 1854, p.19)

Empezando la segunda década del siglo XVIII el barrio de Omiquila, que apenas había sido ocupado hacía cosa de cincuenta años, fue parcialmente abandonado por su mayoritaria población india, que emigró para irse a establecer un poco más al sureste en lo que desde entonces se llamó Barrio Nuevo. ¿Sería por la insalubridad de aquella zona semi-pantanosas? ¿Sería por la presión de la "gente de razón" que se iba asentando en el lugar? No lo sabemos, pero lo cierto es que Omiquila quedó casi abandonado mediando de por sí, entre el barrio y el centro de Orizaba, una extensión de terreno totalmente deshabitada (Arróniz, 1867a).

Mientras esto ocurría al este de la ciudad, por el occidente también nacía un vecindario en tierras del marqués de Sierra Nevada. Emigrados del pueblo del Ingenio, los indios que fundaron el nuevo barrio de Santa Anita, que ocupó desde el Molino de la Marquesa al Camino Real de la Angostura, y desde el río Orizaba hasta el cerro del Borrego, quedaron comprometidos con el marqués a pagar una renta anual y a dejar libre el paso de ganado que rodeaba al cerro. Dedicado a la agricultura, Santa Anita fue prosperando hasta ser un barrio bien consolidado por ahí de 1751, fecha en que fue elevado a categoría de pueblo. Legalmente no volvió a ser un simple barrio de Orizaba sino hasta 1819 (Arróniz, 1867a) (Figura 4). Pero esto se adelanta mucho en el tiempo .

Figura 4. Extensión aproximada de Orizaba hacia 1720



Observaciones: La reconstrucción de los asentamientos está hecha en base a especulaciones sobre la información con que se cuenta y no pretende ser exacta. La mancha urbana, la calle Principal, la carretera y la línea del ferrocarril son referencias actuales.

Fuente: Arróniz, 1867a, ed.1980

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

4. EL AUGE DE LA VILLA

Desde principios del siglo XVII Orizaba funcionaba como corregimiento y se había convertido en la cabeza de una jurisdicción importante. La ciudad crecía y se consolidaba, y no tardó en plantearse su inquietud por obtener el título de villa con las prerrogativas que ello implicaba.

En 1644 Orizaba hizo al virrey de la Nueva España un donativo importante para la Armada de Barlovento que protegía a las costas de las incursiones piratas inglesas y holandesas, y con ello obtuvo la posesión de los terrenos en donde estaba construido el pueblo y algunos ejidos espaciosos. Pero el título de villa nunca llegó.

Estaba planteado el enfrentamiento a los intereses de los dos poderosos mayorazgos, el de los marqueses de Sierra Nevada y el de los condes del Valle de Orizaba herederos de los sistemas de encomiendas y repartimientos, y que funcionaban como verdaderos señoríos feudales (Arróniz, 1867a; Lemoine, 1962). Si Orizaba alcanzaba el título anhelado, se verían obligados a ceder tierras al ejido de la nueva villa a la que tenían totalmente rodeada, y no estaban dispuestos a ello.

El caso es que al principio del setecientos, con sus nuevos barrios de indios, sus casas de cal y canto y sus jacales, y sin categoría de villa, Orizaba alcanzaba casi la misma extensión que mantuvo hasta mediados del siglo XIX, convirtiéndose en un desperdigado pueblo con numerosos y extensos espacios sin contruir en su interior (Arróniz, 1867a), y que sin embargo se transformaban ya en suelo urbano al ir adquiriendo funciones específicas dentro de la vida activa de la población.

Pero Orizaba se acercaba a mejores tiempos, tiempos de abundancia y florecimiento para el pueblo.

El comercio y la arriería eran actividades cada vez más consolidadas y fueron organizándose algunos telares que ocupaban a varios trabajadores (Arróniz, 1867a; Moreno, 1974). Tan era así, que después del fracaso de Jalapa como sede de una primera feria mercantil, se acordó por decisión real en 1725, hacer la segunda en Orizaba que contaba con mejores almacenes y alojamientos para la concurrencia. Intrigas y presiones de poderosos comerciantes con intereses en Jalapa volvieron a cambiar las cosas después,

pero el esplendor orizabeño no estaba cifrado en ferias mercantiles (Arróniz, 1867a; Lemoine, 1962).

Su riqueza la traería el tabaco. La planta de grandes hojas había ido desplazando poco a poco al cultivo de la caña de azúcar en el valle y desde el inicio del siglo Orizaba ya se perfilaba como una ciudad tabaquera de importancia nada despreciable. En 1764 fue creado el estanco del tabaco y las cosas dieron un gran salto. La organización del monopolio estatal del producto formaba parte del plan reformista de la monarquía borbónica para modernizar las estructuras económicas de su imperio, así que se prohibió la siembra de tabaco en el país. Únicamente Córdoba y Orizaba, y un tiempo después también Zongolica y Huatusco, fueron zonas autorizadas, bajo estricto control, a cosechar la preciosa planta. Fue el origen de la consolidación de grandes fortunas (Arróniz, 1867a; Lemoine, 1962).

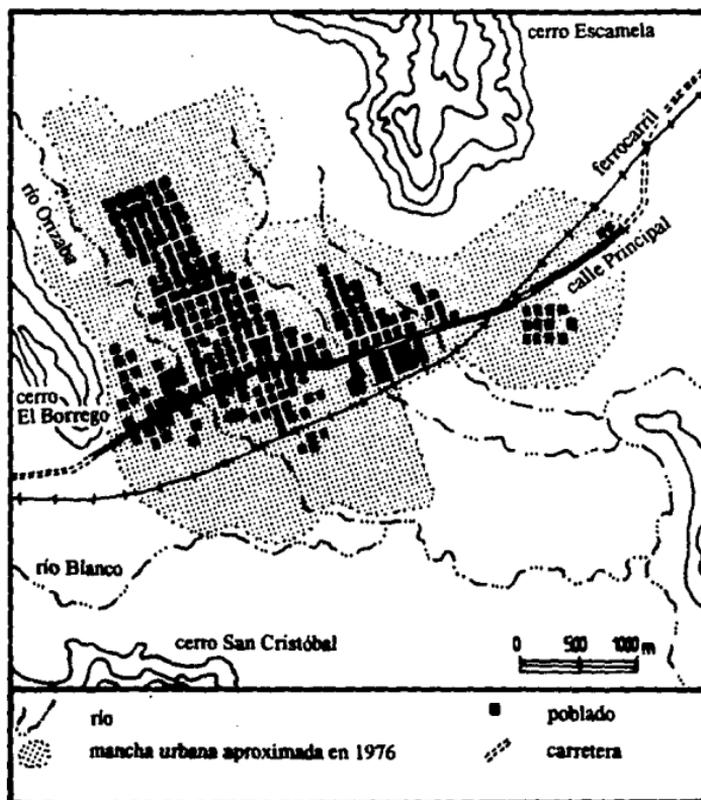
"Las cuatro villas" empezaron a ver fluir dinero y la prosperidad parecía cosa natural. Por si fuera poco en Orizaba se instaló una de las más grandes fábricas de cigarros y puros de la Nueva España, con un número importante de empleados hombres y mujeres, y que procesaba gran parte de las cosechas estancadas (Arróniz, 1867a; Lemoine, 1962; Moreno, 1974).

El "Padrón General de la villa de Orizaba" de 1792 indica un porcentaje importante de "pureros y cigarreros", de arrieros, de herreros y de otros oficios especializados en la ciudad (Lemoine, 1962; Moreno, 1974).

Fueron décadas de auge que duraron hasta el inicio de la Revolución de Independencia. Se construyó por fin la parroquia y otras capillas menores, se construyeron el convento del Carmen, el de San Felipe Neri y el de San José de Gracia, este último con planos de Manuel Tolsá. Se hicieron obras viarias alrededor del templo de la Concordia y del convento de San Felipe Neri levantando un puente, arreglando calzadas y haciendo zanjas. Se construyeron el puente de la Borda, el puente de Santa Anita, los de Escamela y Jalapilla, el puente en la garita de la Angostura, además de uno en el pueblo del Ingenio, uno en la barranca de Metlac y otros. Se abrió una calzada desde la garita de la Angostura hasta el pueblo del Ingenio y con todo ello se facilitó enormemente el tránsito por la ciudad y el valle (Arróniz, 1867a; Naredo, 1898) (Figura 5).

Hubo un aumento importante de habitantes en Orizaba que se fueron distribuyendo por algunos de los terrenos desocupados dentro de la población, llegando a conurbarse barrios hasta entonces separados. A mediados de siglo Villaseñor y Sánchez calculaba una cifra de los habitantes de la ciudad que

Figura 5. Extensión aproximada de Orizaba hacia 1800



Observaciones: La reconstrucción de los asentamientos está hecha en base a especulaciones sobre la información con que se cuenta y no pretende ser exacta. La mancha urbana, la calle Principal, la carretera y la línea del ferrocarril son referencias actuales.

Fuente: Arróniz, 1867a, ed.1980

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

Arróniz redondea alrededor de 15 000, mientras que en 1734, en un informe para la construcción del convento carmelita, se hablaba apenas de un poco más de 9000 (Arróniz, 1867a; Naredo, 1898).

En 1755 el hospital de San Juan de Dios ya tenía en su haber 20 camas y se abrió en lugar céntrico un hospital de mujeres con la donación particular de una casa, que para 1767 ya se había cambiado de domicilio para ser ampliado (Naredo, 1898).

Resulta pues evidente que al mediar el setecientos Orizaba estaba adquiriendo dinámica y fisonomía de verdadera ciudad.

En el *Theatro Americano* se dice que es "Pueblo de los mejores del Obispado, por su opulencia, amenidad, abundancia de víveres, y disposición de sus casas, que forman en rectitud sus calles" , se mencionan la moderna y costosa parroquia, los magníficos templos, el hospital y las aseadas enfermerías, las tiendas de ropa y mercería, el próspero negocio del tabaco y los numerosos oficios de la ciudad. (Villaseñor, 1746-1748, p. 258). Tanta "opulencia" no podía pasar desapercibida.

En 1756 una representación orizabeña solicitó y obtuvo de la Real Audiencia los títulos de propiedad de algunos terrenos que en Rincón Grande, Jalapilla, Escamela, Tlachichilco, San Cristóbal, etc., dentro mismo de la población, pertenecían al Conde del Valle; y poco después, en 1765, se logró también la aprobación para erigir cabildo (Arróniz, 1867a; Moreno, 1974). Se iniciaron sin dilación las obras de construcción de las casas capitulares y la cárcel en la plaza, enfrente mismo de las del gobierno indio de la ciudad, y aunque los pleitos con la familia Mendoza, condes del Valle, representaron fuertes gastos para el naciente ayuntamiento, el curso de las cosas no tenía marcha atrás (Arróniz, 1867a; Segura, 1854).

Por fin en 1774 fue expedida la cédula real que le concedía a Orizaba el anhelado título de villa y cuyo texto habla de una "dilatada y espaciosa población" de 20 000 habitantes, magnífica, hermosa y de floreciente comercio, mencionando por supuesto los almacenes y la fábrica de tabaco, el fielado y los estancos de pólvora y naipes. Sin embargo, no se le concedieron a la villa más ejidos de los que poseía. Se amplió su jurisdicción dos leguas a la redonda, se autorizó el aumento en número de escribanos públicos y se le dió mayor libertad para la elección anual de oficios (Arróniz, 1867a).

Orizaba se vistió de fiesta con celebraciones fastuosas que duraron diez días y que un testigo describe en una detallada y amena relación. Gente de toda

la región abarrotó las posadas de la ciudad y las casas consistoriales se adornaron lucidamente. Se construyó una gran plaza cuadrada con balconerías en la que cada día se celebraron corridas de toros, y las campanas de los templos se organizaron en repiques generales. No faltaron por supuesto orquestas, los castillos de fuego y la iluminación nocturna de la plaza y las calles. En la casa de cabildo se colgaron y encendieron tres magníficas arañas de plata, hubo máscaras y disfraces, y el alférez real dió un elegante sarao con cena en su casa.

Los indios alborotaban con timbales y chirimías, se organizaron carreras de caballos y espectáculos con carros triunfales y escaramuzas de moros y cristianos. También hubo funciones que estuvieron a cargo de los gremios; plateros, cigarreros, los sastres ofrecieron una danza de chinos y pigmeos, los silleros y talabarteros una de monos, los herreros una comedia de locos fingidos, y muy aplaudida fue "una danza de tocotines (...) con su Emperador Moctezuma que fue mui donosa." (Arróniz, 1867a, p. 325)

Se acercaba el fin de siglo y Orizaba lo despedía con su flamante título de villa. La prosperidad no parecía amenazada en aquella ciudad veracruzana reina del tabaco, tal vez la más religiosa y conservadora de la intendencia. Pero tiempos turbulentos y difíciles le reservaba la nueva centuria. Años de revoluciones, de luchas fratricidas, de invasión extranjera, de innovaciones tecnológicas y de entrada a un orden mundial diferente, imprimirían nuevas huellas en la frondosa y húmeda Pluviosilla.

LA ORIZABA DEL SIGLO XIX

Primera parte. LAS ACTIVIDADES ECONOMICAS Y LA OLIGARQUIA URBANA

5. LA TIERRA Y SUS SEÑORES

Un suelo pródigo

Veracruz no era un estado densamente poblado a principios del siglo XIX. La agricultura de subsistencia daba de comer a su gente mientras algunos se enriquecían explotando el suelo con los cultivos comerciales que ya se habían hecho de tradición veracruzana: la caña de azúcar, la vainilla, el café o el tabaco.

En la región orizabeña se habían desintegrado los grandes mayorazgos que acaparaban la tierra, y por aquellos rumbos no se consolidaron haciendas de proporciones inmensas como las hubo en los altiplanos del centro y del norte del país. Orizaba quedó rodeada de haciendas y ranchos relativamente pequeños (Segura, 1854; Weimers, 1985).

Al iniciarse la década de 1840 el tabaco todavía se registraba como el cultivo más importante del distrito, a pesar de las vicisitudes por las que atravesó el ramo después de la independencia con el fin del estanco real. Pero en los ranchos donde crecía el tabaco se cultivaban también maíz, frijol, arroz, "alverjón", chile y legumbres que iban a abastecer los mercados locales, y había frutales que generaban ganancias de consideración con la venta de plátanos, naranjas y limas, inclusive fuera de los límites estrictos del distrito. Cuando Manuel Payno, ilustre literato y político liberal visitó Orizaba en 1864, hizo anotaciones sobre la abundantísima producción de plátanos y naranjas. En tiempos de la cosecha, decía, es imposible cargar en una mano la cantidad que puede comprarse con un real. Los ranchos contaban también con buenos pastos que crecían favorecidos por el clima, en los que agostaba el ganado que se llevaba de tierra caliente (Segura, 1854).

De esta forma, los abastos para el consumo diario llegaban con facilidad desde la hacienda de Jalapilla y ranchos como Rincón Grande, Escamela, El

Espinal, Puerta Chica, Tlachichilco y El Carrizal, ubicados a las puertas mismas de la ciudad.

Adentro, en las calles y solares de Orizaba, la tierra también se aprovechaba. Exuberantes árboles de frutas acotaban los terrenos de los barrios periféricos donde se plantaban algunos cultivos básicos para el consumo de las familias que los habitaban, y la explotación de moreras, que por otra parte crecían silvestres en las inmediaciones de la ciudad, y de múltiples colmenas de abejas, se convirtió en un ramo importante de actividad primaria (Hermosa, 1859; Segura, 1854).

En enero de 1831 el gobierno del estado promulgó un decreto. Se exentaba por diez años de servir a los destinos municipales a todos aquellos propietarios con plantíos de doscientos o más pies de árboles de morera dedicados a la cría de gusanos de seda, y a los que tuvieran dos o más establecimientos con doscientas colmenas de abejas de cera blanca cada uno. También se exentaba de la milicia activa a los pequeños propietarios con cincuenta cajones de abejas o con el mismo número de árboles de morera que criaran al gusano (AMO, 7/75, Decreto, 1831).

En el mismo año el Banco de Avío envió a Orizaba un interrogatorio para censar sus posibilidades agrícolas e industriales. La respuesta exponía lo adecuado de las tierras y del "temperamento" del cantón para el crecimiento de las moreras, pero lamentaba, que habiéndolas en buen número, no se aprovecharan sus hojas sino su madera, haciéndose talas indiscriminadas de los preciosos árboles para abastecer de combustible a los fabricantes de miel y de aguardiente de caña. La misma suerte corrían muchos de los frutales. En cuanto a las abejas, llevadas a Orizaba por un tal Jacinto Font, parece ser que la producción de la cera era considerable, mientras que la miel se desaprovechaba por la falta de costumbre para comerla. En 1839 había ochocientos cajones en la ciudad, pero demasiados se aglomeraban en un mismo colmenar y las huidas del insecto difícilmente podían ser controladas (Chávez, 1965; Segura, 1854).

"La hoja"

Se dijo que Orizaba fue desde muy temprano la capital de una región excepcional y privilegiada por su vocación temprana a los cultivos comerciales, primero el de la caña y más tarde el del tabaco. A mediados de siglo pasado

podían contemplarse desde los puentes de la ciudad los campos de caña que verdeaban hermosos por los rumbos de la hacienda de Jalapilla (Payno, 1864), pero la verdad es que después de la independencia la caña ya había perdido importancia en la región, y aunque siguió sembrándose y algunos ingenios y trapiches continuaron trabajando, no fue su siembra la base fundamental de las fortunas de los terratenientes orizabenses de la época.

La riqueza siguió llegando, como en el siglo anterior, del tabaco.

A fines del siglo XVIII el monopolio del tabaco representaba para la corona española la mayor empresa comercial y manufacturera de todas. Se contrataba a los cosecheros, se recibía el producto en rama en las administraciones generales, y se controlaba la manufactura, la distribución y las ventas, a través de las fábricas novohispanas y los estanquillos (*Atlas del Tabaco en México*, 1989).

Durante la guerra de independencia la plaza de Orizaba adquirió una importancia fundamental por las cuantiosas cantidades de tabaco que guardaba. Morelos la ocupó en 1812 y en su corta estancia requisó todo el tabaco que pudo, vendió buena parte y quemó el resto. Con ello se privó al gobierno virreinal de unos ingresos nada despreciables, pero sobre todo se causaron estragos a la vida económica orizabense, quedando seriamente resentida más de una docena de establecimientos comerciales (Blázquez, 1988).

Se había iniciado la destrucción de un monopolio que por otra parte podía resultar un recurso importante para solucionar los gravísimos problemas que enfrentaba el tesoro público de la nueva nación, así que durante buena parte del siglo las luchas por el control del tabaco se convirtieron en una fuente de conflictos políticos constantes.

En los años veinte se ensayó un arreglo entre los gobiernos estatales y el federal para la comercialización del tabaco, pero la libertad en la cosecha originó una superproducción que llevó a la bancarrota en 1829. Entonces el gobierno abrió el camino a los inversionistas privados para quienes siempre habían estado cerradas las puertas del monopolio, y se creó una Empresa del Tabaco que funcionó con cambios y altibajos entre 1830 y 1856 (*Atlas del Tabaco en México*, 1989; Walker, 1984), y en el seno de la cual se inició una contienda abierta que enfrentaba los intereses de cosecheros, empresarios privados y burócratas.

Durante los últimos años de Colonia, los cosecheros de las villas autorizadas al cultivo habían formado una corporación -el Común de

cosecheros- que negociaba los contratos anuales con la Real renta y asignaba los precios a los cultivadores individuales de sus distritos. Los cosecheros sintieron amenazados sus privilegios cuando los nuevos inversionistas asumieron la administración de la Empresa desde la Ciudad de México, e iniciaron una campaña para acabar con el monopolio. En 1833 lograron que se liberara la comercialización, pero no tardaron en desanimarse cuando les resultó imposible competir en un mercado libre, en el que el tabaco de otras regiones de México abiertas al cultivo competía con precios más baratos y con mejor calidad. Y entonces se quejaban de que sus villas, otrora opulentas, se convertían en ruinas desnudadas por la miseria (Walker, 1984).

Empezó nuevamente la lucha, ahora por reinstaurar el monopolio, al que también apoyaban los viejos burócratas del ramo, ávidos de recobrar sus propios privilegios. Los empresarios apoyaron la gestión, pero presionaron para tener ellos desde el centro la administración, y así fue como en 1837 el gobierno nacional tomó las riendas del asunto y limitó nuevamente el cultivo del tabaco a las "villas cosecheras" veracruzanas, sin satisfacer, a pesar de ello, a las poderosas organizaciones de cosecheros, que se daban perfecta cuenta de que en la capital del país estaban los verdaderos beneficiados con el arreglo.

El caso es que mientras tanto, en Córdoba y Orizaba los cultivadores hacían negocios con la venta ilegal del producto. La presión que ejerció el contrabando logró que se acordara la subida de los precios del tabaco y la realización de contratos colectivos, pero no que la administración del monopolio dejara de estar en manos privadas. Ello implicaba que las cosechas no se compraban cuando el mercado no era seguro, y los cosecheros se lamentaban sin cesar de que se les redujeran las autorizaciones de siembra para evitar excedentes de producción.

En los primeros años de la década de los cuarenta, nuevas reducciones en el cultivo agravaron la crisis económica que se vivía en Orizaba y las otras ciudades tabacaleras, y el contrabando estaba a la orden del día. La compañía no daba, como en tiempos coloniales, ayuda financiera a los cultivadores, les pagaba con pagarés en vez de dinero, y cuando la Empresa tomaba medidas drásticas contra el contrabando como quemar cultivos, fácilmente provocaba levantamientos contra el gobierno. Evidentemente se trataba de una guerra entre los accionistas privados de un monopolio nacional, y los intereses y las necesidades de las economías y las autoridades locales que habían perdido lo que había sido una fuente importante de riqueza (Walker, 1984).

Acabando 1841 el monopolio volvió a ser administrado por el Estado y en pocos años quedó reestructurado al viejo estilo colonial, con factorías y administraciones, fielatos y un gran número de burócratas. Los cosecheros volvieron a plantar tabaco con las ventas aseguradas aún sin tener garantizadas las condiciones del mercado, y se prohibieron las importaciones que se habían estado haciendo del producto. El común de cosecheros recuperó amplios privilegios que sin embargo no durarían demasiado tiempo; la inestabilidad política y la invasión norteamericana acabaron con ello. La Empresa volvió a manos privadas, incluidas firmas inglesas, y en 1856 la siembra y la manufactura del tabaco se liberalizaron definitivamente (*Atlas del tabaco en México*, 1989; Walker, 1984).

Cosecheros y terratenientes

Como ya se explicó al principio, las tierras aledañas a Orizaba estaban divididas en un número relativamente alto de haciendas y ranchos, y es interesante apuntar que también en número considerable estuvieron hipotecadas a lo largo de la centuria. Las hipotecas de propiedad agrícola se hacían con el objetivo de conseguir préstamos para la cosecha de tabaco y otros cultivos, pero también desempeñaban un papel principal en los contratos de compra-venta de tierras; el que compraba hipotecaba una parte con el vendedor a cambio de un crédito para poder comprar (Wiemers, 1985).

Los hacendados orizabeños participaron como los principales prestamistas y deudores en los negocios de hipotecas y créditos, y parece ser que los préstamos a la agricultura tenían en Orizaba un margen de seguridad parecido al de los realizados en otro tipo de transacciones, dado que la agricultura era tan redituable (Wiemers, 1985).

Con todo, a lo largo de todos esos años, en Orizaba se registraban quejas y lamentos por la crisis agrícola, sobre todo por la reducción en el ramo del tabaco. Se le consideraba la causa fundamental de la paralización del comercio y de muchas de las penurias y estrecheces por las que atravesaba la ciudad (AMO, varios).

Pero aunque esto tuviera su parte cierta, el tabaco, cultivado por rancheros y hacendados, seguía siendo renglón principal y los cosecheros gente poderosa en los quehaceres urbanos. Apellidos como Bringas, Cano, De la

Fuente, De la Llave, Iturriaga, López, Madrazo, Mendizábal, Pesado y Vivanco, figuran en listas de matrículas entre los que más tercios de la "hoja" entregaban a la Administración de Tabacos, y a los mismos encontramos repetidamente relacionados con asuntos significativos en la ciudad (Cuadro 1). No es una casualidad que algunos de los tabacaleros más importantes fueran, por ejemplo, los que contribuyeran con más dinero para la formación de las fuerzas de policía y orden de Orizaba. Vicente de la Fuente, Leandro Iturriaga, José Joaquín Pesado, José María Mendizábal y Alberto López encabezan la lista de 1848 con el pago de una cuota de cinco pesos (AMO, 65/64, policía municipal, 1848).

También eran pensionados importantes a servicios como el del alumbrado público y el de agua corriente de que disfrutaban sus casas, y es clara la permanencia de los mismos nombres, y de apellidos seguramente emparentados, hasta la década de los años setenta del siglo.

Aunque no se hizo un seguimiento en registros de propiedad, los documentos sobre temas municipales resultaron ilustrativos al mostrar que los personajes del "campo" eran propietarios de múltiples fincas urbanas. Leandro Iturriaga, por ejemplo, sólo en matrículas de impuestos por agua corriente registra quince casas en 1870.

¿Especulaban los cosecheros y dueños de tierras agrícolas con el suelo urbano? ¿Era el alquiler de las casas un negocio en el que diversificaban su capital?

No lo sabemos con exactitud, pero es evidente que los ricos del tabaco invertían dinero en comprar fincas céntricas de Orizaba, y un hecho que algunos intervenían en el negocio de la construcción (Figura 6; Cuadro 1). En un documento que enlista a las personas que no han cumplido con la ordenanza de construir o reparar las banquetas enfrente de sus casas, se encontró un dato que especifica cuáles de las casas estaban arrendadas por sus dueños. Así tenemos que Leandro Iturriaga, sólo contando las que están en ese caso, tenía alquiladas cinco casas de su propiedad, e Isidoro Sota una (AMO, 15/84, Policía, 1865); en 1865 Mariano de la Llave arrendaba una casa a una escuela que la ocupaba (AMO, 15/84, Instrucción pública, 1865).

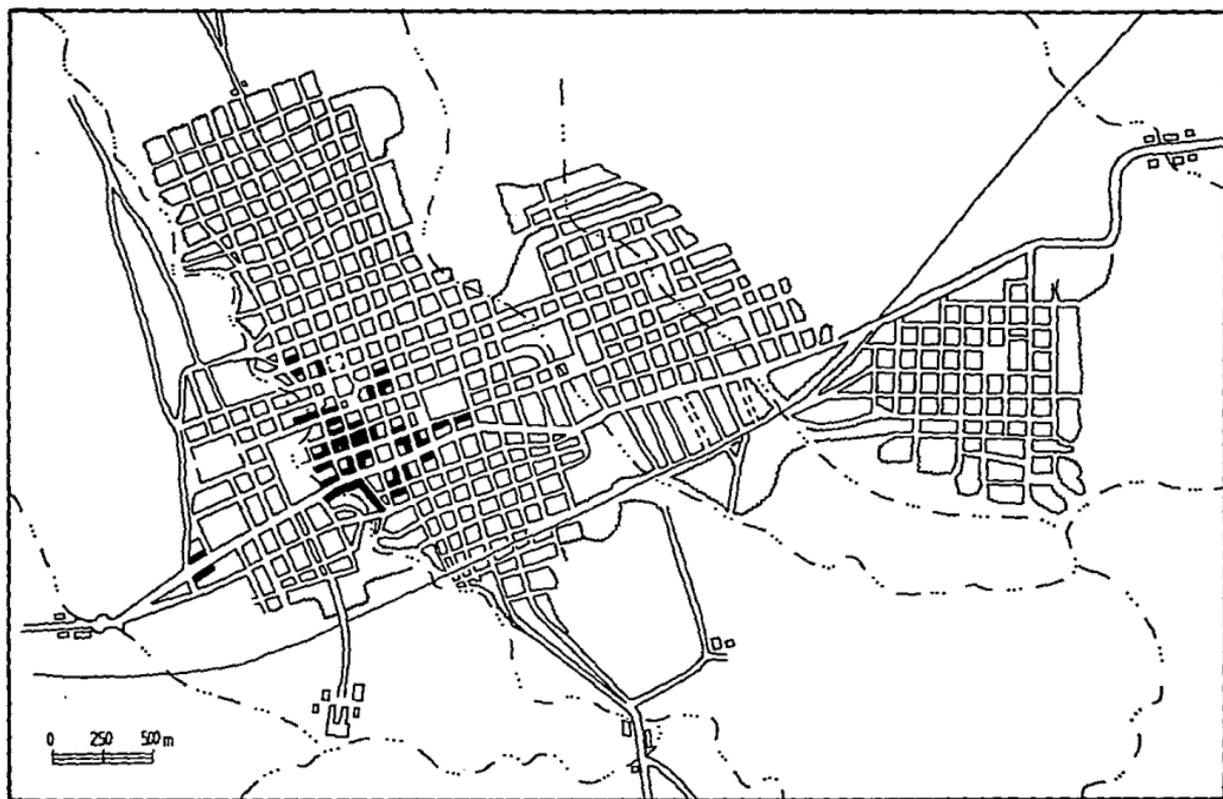
Es evidente pues, que al menos para el señor Iturriaga, la renta de viviendas era un negocio. En febrero de 1857 el juez de policía le había pasado una orden a aquel para que cumpliera con lo que el reglamento de policía mandaba con respecto a las banquetas. El pedía ampliación de plazos para

Cuadro 1. Participación de agricultores y cosecheros del tabaco en asuntos directamente urbanos.

	1847 De los cosecheros que entregaron más tercios de tabaco a la Administración de tabacos	1847 De los firmantes de la solicitud de un nuevo arsenal para continuar con el negocio de extracción de materiales de construcción	1848 De los mayores contribuyentes a la fuerza de policía	1848 De los contribuyentes por propiedad de alguna finca rústica	1849 De los pensionistas del alumbrado público	1861 De los "agricultores" que participaron en la organización de la seguridad pública	1865 De los que repararon y construyeron banquetas para sus casas	1870 De los propietarios de fincas urbanas que pagan impuesto por alumbrado público (no. de casas)	1870 De los propietarios de fincas urbanas que pagan pensión por disfrutar de agua corriente (no. de casas)	1876 De los hacendados que discuten sobre las reglas del tránsito de carros por la ciudad
José María Bringas	X	X	X	X	X			X (2)	X (2)	
Miguel Cano	X		X		X	X	X	X (varias)		
Vicente de la Fuente	X		X	X	X					
Manuel de la Llave	X		X		X	X				X
Mariano de la Llave	X				X	X		X (4)	X (1)	
Leandro Iurriaga	X	X	X	X	X		X		X (15)	
Alberto López	X		X		X		X	X (varias)	X (1)	
Valeriano Madrazo	X	X	X					X (varias)	X (1)	
José María Mendizábal	X		X	X	X			X (varias)	X (4)	
José Joaquín Petado	X		X		X			X (2)	X (2)	
Isidoro Sota		X	X		X	X		X (1)	X (2)	X
Antonio Vivanco	X		X		X			X (2)	X (2)	X
José A. Vivanco Argüelles	X		X			X		X (varias)	X (3)	
Fuente	AMO 64/63	AMO 65/64 Policía urbana	AMO 65/64 Policía mpal.	AMO 65/64 Hacienda	AMO 66/65 Gobierno	AMO 11/80 Policía	AMO 15/84 Policía	AMO 32/101 Hacienda	AMO 32/101 Hacienda	AMO 51/120 Policía

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

Figura 6. Algunas de las calles en que estaban localizadas casas de propiedad de "agricultores" y cosecheros de tabaco en 1870



Fuente: AMO, 32/101, Hacienda
Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

cumplir y alegaba la escasez de losa, pero el juez, sin dejarse convencer, argumentaba que alguna de las banquetas por construir correspondía a una de las mejores y más antiguas casas de la ciudad y no por casualidad de las más bien alquiladas por Iturriaga. Además, añadía, en el rancho del conspicuo personaje todo es piedra y de ahí los canteros de la población sacan la mayor parte del material que usan para trabajar, con gran beneficio para el dueño. Había que imponerle una multa (AMO, 6/73, Policía, sección obras públicas, 1857).

Otros cosecheros aparecen mezclados en cuestiones de política como diputados en el congreso estatal e integrantes de la Junta departamental (Blázquez, 1988). En 1854 Leandro Iturriaga pagó una fianza de mil pesos según lo establecido por la prefectura de Orizaba, para que su hijo Manuel fuera designado tesorero del fondo de policía (AMO, 4/70, Policía municipal, 1854). José Antonio Vivanco Argüelles, Miguel Cano y Alberto López fueron nombrados en 1861 por el ayuntamiento, como miembros de una Sociedad de Amigos del País (AMO, 11/80, Diversos, 1861).

Alguno también fue catedrático del conocido Colegio Preparatorio y miembro de su junta directiva. Cuando en 1825 se fundó el Colegio Preparatorio de Orizaba, los cosecheros de tabaco se comprometieron a donar un 0.5% del importe de las cosechas para su sostenimiento, a cambio de cierto número de becas para sus hijos. Este fue motivo de discrepancias entre los cosecheros y la directiva de la institución, unos exigiendo más colegiaturas gratuitas y la otra argumentando que con más becas la ayuda económica ya no valdría en nada. El caso es que en una escritura pública quedó asentado el compromiso formal de la aportación pecuniaria a cambio de seis becas, que por un tiempo fue el único fondo con que contó el Colegio. Pero pronto los cosecheros se desligaron de la obligación adquirida (Moreno, 1968).

No cabe duda de que la agricultura fue uno de los fundamentos principales de la vida económica de Orizaba y su región en el siglo XIX, con una influencia notable sobre la vida de la ciudad. De forma directa y obvia, como en cualquier lugar, por la dependencia de los productos del campo. Hubo tiempos de carestías y escaseces de cultivos básicos como el maíz, plagas o retrasos en el inicio de la temporada de lluvias que encarecían los efectos en el mercado, y todo esto afectaba sobre todo a sus habitantes más pobres. Las autoridades, seguramente temerosas de las consecuencias que podía acarrear una hambruna entre los "pobres", tomaban medidas de emergencia como una

de 1859 que solicitó préstamos a los vecinos "acomodados" con hipoteca de los fondos municipales, para comprar maíz de otras regiones y venderlo al costo y con dispensa de pago al municipio (AMO, 9/78, Hacienda, 1859). Otra vez, algún regidor solicitaba que se derogara, en obsequio de la "clase menesterosa" ,el decreto que gravaba al maíz con el derecho de alcabala. Lo que resulta sospechoso es que el regidor que hacía la propuesta al ayuntamiento en 1858 fuera Francisco Bravo, un agricultor importante de la zona al que, por que no, la medida podría resultar beneficiosa (AMO, 9/78, Hacienda, 1858).

Lo que es un hecho, es que la agricultura tenía formas más poderosas de dominio sobre Orizaba a través de aquellos que controlaban la propiedad de la tierra y sus cosechas. Los rancheros, y sobre todo los hacendados enriquecidos fundamentalmente con el tabaco, no sólo vivían privilegiadamente en casas céntricas y dotadas de servicios; además invertían dinero en negocios urbanos, influían en el manejo de la ciudad y mandaban sobre muchos de sus destinos.

6. LA INDUSTRIOSA ORIZABA

Una tradición manufacturera

Al iniciarse el siglo XIX y tocando a su fin la vida colonial en México, Orizaba era una villa de excepción en el rural mundo veracruzano. Las actividades industriales no habían podido prosperar en un estado poco poblado, con escasos centros urbanos y relativamente alejado de los principales mercados de consumo del centro del país, y Orizaba era la única que contaba con una tradición manufacturera. Había empezado con los ingenios que fabricaban azúcar y aguardiente, y se había consolidado con la fábrica de puros y cigarros que funcionó con el Estanco del Tabaco durante las últimas décadas virreinales.

De las seis reales fábricas de puros y cigarros que hubo en la Nueva España, la de Orizaba figuró entre las tres más grandes, según Manuel Trens con alrededor de seiscientos trabajadores hombres y mujeres, número importante si se toma en cuenta que por entonces la ciudad no debía sumar más de 10 000 habitantes (Chávez, 1965)¹. No sabemos cual fue el destino exacto de la fábrica, pero es un hecho que dejó de funcionar después de la independencia, porque a finales de los años treinta del siglo pasado la manufactura de tabaco no figura como rubro importante en las estadísticas (Segura, 1854). Todavía en 1853 la municipalidad pedía al presidente de la República que se restableciera la fábrica que antes había existido, para dar con ello vida a los distritos cosecheros de la planta, y arrancar de manos de empresarios -se entiende que de la Ciudad de México- la productiva renta de la "hoja" y ahorrar en el traslado del tabaco en rama (AMO, 3/69, Gobierno, 1853). Pero no tenemos noticia de que se abrieran nuevas fábricas sino hasta las postrimerías de la centuria.

En un informe de 1803 se describe a Orizaba como una villa de labradores y comerciantes en la que además, un elevado número de hombres y mujeres vivían empleados en la fábrica de puros y cigarros; se menciona la existencia de unos cuantos telares que fabricaban manta, tres molinos de trigo,

1. Arróniz habla de cifras de entre 120 y 180 trabajadores ocupados diariamente en la fábrica. Sin embargo, el detalle de los datos de Trens, especificando entre oficiales, operarios, cernidores, encajonadores y otros, parece hacerlos más confiables.

y algunas tenerías, sombrererías, gamucerías y varios talleres de tejas y ladrillos (Blázquez, 1988; Chávez, 1965). Estas actividades de tipo artesanal siguieron realizándose a lo largo de todo el siglo.

A finales de los años treinta, en los ranchos pegados a Orizaba había algunos trapiches que funcionaban con cilindros de cobre movidos con fuerza animal, y en la ciudad, metidas por sus calles, varias fabriquetas de destilación producían 1641 barriles anuales de aguardiente (Chávez, 1965; Segura, 1854). Seguían existiendo tres molinos de harina de trigo, uno propiedad del convento *carmelita*, que usaban el agua de los ríos Orizaba y Escamela para mover sus ruedas; y el agua movía también un molino para producir aceite, que frecuentemente se encontraba parado por falta de semillas.

Había cuatro tocinerías con paílas de jabón y ocho tenerías que curtían pieles y cordobanes de innovación, que hasta entonces se habían comprado en Puebla (Arróniz, 1867a; Segura, 1854). Orizaba, que desde su origen había sido un centro importante para la arriería, había desarrollado la producción de artículos como badanas, tafiletes, suelas y gamuzas, imprescindibles para los arrieros, que se confeccionaban en talleres de artesanos con las pieles de las curtidurías (Chávez, 1965).

Hasta esos años treinta la herrería fue importante. Las fraguas estaban casi todas en las calles aledañas a la de la de Nuestra Señora de Guadalupe, de donde salían piezas de hierro y acero de todos tamaños, y cerrajerías que daban buenas ganancias a sus dueños. La decadencia del ramo se inició por entonces, cuando empezaron a importarse los mismos productos del extranjero, más perfectos y más baratos. La industria de la construcción daba trabajo a albañiles, carpinteros, herreros y pintores, y en terrenos del antiguo arenal se hacían baldosas, tejas y ladrillos de barro cocido (Naredo, 1898).

También por entonces un impresor llegado del puerto de Veracruz fundó una imprenta, que al cabo de un tiempo pasó a ser propiedad del destacado ciudadano José María Naredo en cuyas manos prosperó. A finales de 1839 empezó a circular el primer periódico orizabeño llamado *La Luz*, que sin embargo pronto desapareció ante la falta de suscripciones. Aparte de la mencionada, había otra pequeña imprenta en el convento de San José de Gracia pero que apenas y servía para imprimir algunos volantes religiosos (Arróniz, 1867a).

Entre unos y otros había en Orizaba hacia 1840 un número considerable de personas con oficios diversos y dedicadas a alguna actividad artesanal. En

los *Apuntes Estadísticos* que Manuel Segura redactó para el distrito de Orizaba en 1839, aparece un cuadro interesante al respecto (Cuadro 2). De éste vale la pena hacer notar la alta proporción de inscritos en los oficios relacionados con la construcción -albañiles, tejeros, herreros, carpinteros y pintores- y del número importante de tejedores, ambos ramos relacionados, sin lugar a dudas, con la fundación, unos años antes, de la fábrica textil que se llamó Cocolapan.

La gran fábrica

La puesta en marcha de Cocolapan, con todas sus consecuencias urbanas, fue el antecedente más importante al despegue industrial orizabeño que se produjo durante la época del porfiriato a finales del siglo. El carácter "industrial" de Orizaba, que quedaría definido cabalmente en esa época, estaría sustentado efectivamente en la industria textil, puntera de la revolución industrial en todo el mundo.

Desde época colonial la manufactura textil en la Nueva España había florecido en México, Guadalajara, Oaxaca y Puebla, ésta última aprovechando su ubicación estratégica en el camino entre el gran mercado que era la Ciudad de México y el puerto de Veracruz, desde donde se encaminaba el algodón de las tierras tropicales de la Costa de Sotavento (Florescano, 1965; Keremitsis, 1973). En Orizaba existían algunos almacenes para guardar el algodón en su trayecto, pero como transportarlo sin despepitarse resultaba muy caro por el peso que le agregaban las semillas, antes de 1808 se había instalado en Orizaba una máquina despepitadora que levantó serias protestas en Puebla, en donde se negaban a perder las ganancias que representaba el negocio de limpiar el algodón (Chávez, 1965).

El algodón se cultivaba no tan lejos y pasaba por la ciudad yendo a otros destinos, pero en Orizaba no había una tradición textilera importante. Antes de que entrara en funcionamiento Cocolapan, la producción de manta de la fibra blanda era meramente artesanal y destinada a satisfacer los limitados requerimientos de vestimenta de los más pobres. Las hilanderas despepitaban el algodón, lo hilaban en sus ruecas familiares y de él sacaban hilaza y pabilo que

Cuadro 2. Artesanos de la ciudad de Orizaba en 1839

	maestros	oficiales	aprendices
carpinteros	27	85	10
pintores	6	8	4
herreros	19	50	12
albañiles	10	134	284
hojalateros	5	6	4
tejeros	7	30	6
tejedores	80	80	90
talabarteros	7	8	4
curtidores	8	20	7
tintoreros	1	1	2
herradores	5	8	2
loceros	12	12	12
cereros	5	7	5
armeros	2	2	2
láteros	2	6	2
jaboneros	5	5	2
pureros	9	0	0
molineros	3	12	0
panaderos	17	30	8
veleros	9	9	9
peñeteros	2	2	0
barberos	15	15	4
sastres	22	43	46
zapateros	50	98	44
sombrereros	6	11	8
plateros	5	7	4
bordadores	1	1	0
relojeros	3	0	0
cargadores	25	0	0
coheteros	5	6	4
músicos	2	20	20
cantores	4	2	0

Observación: El autor clasifica como artesanos por igual a todos los oficios que aparecen en la lista. Se respetó el original alterando únicamente el orden.

Fuente: Segura, 1854

vendían a los tejedores (Naredo, 1898) ². Pero la cosa no pasaba de ahí. Es más, las condiciones imperantes tampoco facilitaban los intentos por iniciar un proceso industrializador; Veracruz era un estado con poca población y escaso crecimiento urbano que se traducía en mercados restringidos, no existía tecnología avanzada propia en México y difícilmente se contaba con capitales decididos a arriesgarse en una empresa a todas vistas complicada en un país políticamente inestable (Florescano, 1965; Potash, 1986).

De aquí que el inicio de la trayectoria como ciudad textilera haya empezado en Orizaba a fines de los años treinta, no como el resultado de condiciones generales favorables, sino más bien bajo el auspicio de una política económica nacional impulsada por los políticos conservadores de la época.

En 1837 el Banco de Avío para el Fomento de la Industria Nacional, que se había fundado como una institución gubernamental para apoyar el desarrollo de la industria en México, hizo un préstamo al Ministro de Relaciones Interiores y Exteriores y ex-presidente de la Junta del Banco, don Lucas Alamán, para llevar a cabo un ambicioso proyecto de instalar una grande y moderna fábrica de hilados en Orizaba, en sociedad con dos comerciantes franceses, los hermanos Legrand. Se había escogido a Orizaba, no porque se encontrara cerca de las regiones productoras del algodón, ni porque sus condiciones laborales y de mercado fueran ventajosas, más bien no lo eran; pero su adecuada ubicación junto a corrientes de agua con caudales considerables todo el año la hacían idónea para la industria mecanizada (Potash, 1986).

En 1836 Alamán compró una propiedad orizabeña al sureste de la ciudad en una llanura junto al río Blanco, en la que sólo quedaban las ruinas de un molino abandonado, y en marzo de 1837 comenzó la construcción de la famosa Cocolapan dirigida por el arquitecto Enrique Griffon (Arróniz, 1867a; Chávez, 1965; Naredo, 1898; Segura, 1854).

En mayo de 1838 un reporte para la junta directiva del Banco de Avío describía la parte construida y en funciones de la fábrica. Un edificio de cal y canto de gran solidez, con un cuerpo central y dos alas -una todavía sin construir- con tres pisos incluido el amplio y hermoso desván, y una torre donde estaba la campana que dirigía los trabajos y en la que habría de

2. La lana nunca se había trabajado y sólo se hacían de ella algunos sombreros toscos. La seda se llegó a beneficiar con técnicas rudimentarias y se hacían cintas y ceñidores (Chávez, 1965).

colocarse un reloj y un pararrayos. En el primer piso de la estructura central se encontraba una máquina para batir el algodón, y por debajo del nivel del suelo estaba la rueda del motor de más de once varas de diámetro y con una potencia capaz de accionar las máquinas de ambas alas. Una doble escalera llevaba a los pisos superiores y a sus pies estaban las oficinas administrativas. En la segunda planta se colocarían todas las máquinas llamadas troceles y mulas para hilar, algunas de las cuales en ese momento ya producían cordones para poner en movimiento a las otras. En el tercer piso estaban las devanaderas para armar las madejas. El ala construida formaba un gran espacio dividido en tres naves sostenidas por columnas de madera pintadas. Ahí estaban las cardas, los estiradores y los veloces. Había máquinas para construir ruedas dentadas, dos magníficos tomos y una prensa para formar tercios de hilaza (Segura, 1854).

La fábrica contaba con una bomba para incendios que operaba con la misma rueda motora que el resto de las máquinas y que era capaz de arrojar agua por todas partes y hasta el techo. Entre un piso y otro la comunicación era inmediata por medio de cajas que transportaban los productos accionadas con poleas. Al cabo de tres años Cocolapan ya tenía funcionando otra rueda de agua muy grande y se había terminado la segunda ala de la fábrica (Chávez, 1965; Segura, 1854).

No cabe la menor duda de que en su momento, Cocolapan fue una de las fábricas más modernas y hermosas del país. La maquinaria era de tecnología avanzada y el casco estaba muy bien construido, iluminado con grandes vidrieras, con techos de láminas de zinc bien sostenidas por un armazón de fierro, y que permitían las contracciones y dilataciones producidas por cambios de temperatura. Los tres cuerpos del edificio, con la fachada de puertas y ventanas distribuidas simétricamente, formaban una bella plaza rematada con un enverjado y una magnífica puerta de fierro de la que salía el paseo que llevaba hasta las primeras casas de la ciudad frente al convento de San José de Gracia (Chávez, 1965; Segura, 1854).

Potash asegura que ese esfuerzo que hicieron los que construyeron las primeras fábricas textiles del siglo XIX por hacerlas grandiosas y estéticas, intentaba contrarrestar la tendencia tradicional de las inversiones por los bienes raíces, y demostrar la solidez y las ventajas de la era industrial que se iniciaba (Potash, 1986). Cuando un inglés, William Robertson, la visitó en 1849, escribió admirado:

para acabar pronto, cuando digo que costó a quienes la erigieron alrededor de un millón doscientos mil dólares, puede imaginarse su extensión y la gran perfección de cada una de las partes de sus numerosos edificios, de sus talleres, y de su maquinaria (Robertson, 1853, p.398)³.

En 1898, muchos años después de su fundación, José María Naredo todavía la describía arrogante y grandiosa (Naredo, 1898).

En 1841 Cocolapan era la hilandería más grande del país. Contaba con una escuela para los hijos de los trabajadores -sólo La Constancia en Puebla también la tenía- una capilla, y sumaba ya 240 telares. Alrededor de 600 personas, incluido un porcentaje importante de mujeres, trabajaban en sus instalaciones, funcionando un turno nocturno para el que se había colocado multitud de quinqués de aceite que proyectaban reverberaciones de luz por todas partes, y se hablaba inclusive de la pronta instalación de iluminación con gas (Chávez, 1965; Potash, 1986).

Era mucha gente trabajando a todas horas y el control sobre los obreros era férreo. A la entrada de la fábrica se encontraba fijo el reglamento, y en el interior relojes distribuidos por todos los salones registraban el tiempo de trabajo de vigilantes y operarios; en un periódico de la época se cuenta que ni siquiera la conversación estaba permitida y que nadie se hubiera atrevido a fumar un cigarro en el interior de la fábrica (Chávez, 1965).

Como en toda la industria de aquel tiempo, las condiciones de trabajo eran muy duras. Las jornadas laborales no bajaban de doce horas y Lucas Alamán había inclusive conseguido un permiso episcopal para que los obreros de Cocolapan trabajaran las mañanas del domingo (Potash, 1986). Y aunque los jornales de la industria a veces doblaban a los jornales del campo, los sueldos eran muy bajos. Solamente los técnicos y los directores de las fábricas mexicanas trabajaban en condiciones privilegiadas, y en general los puestos estaban ocupados por extranjeros (Keremitsis, 1973).

El administrador de Cocolapan, por ejemplo, fue el escocés Thomas Grandison que se afincó en Orizaba y que acabó siendo un orizabeño que participaba activamente en asuntos de la ciudad. Intervenia en todas las reformas de mejora urbana, llegó a ser presidente de la Junta de Teatro y trabajó para la formación de la Lonja Orizabeña (Naredo, 1898; Robertson,

3. Traducción del inglés de Eualia Ribera Carbó

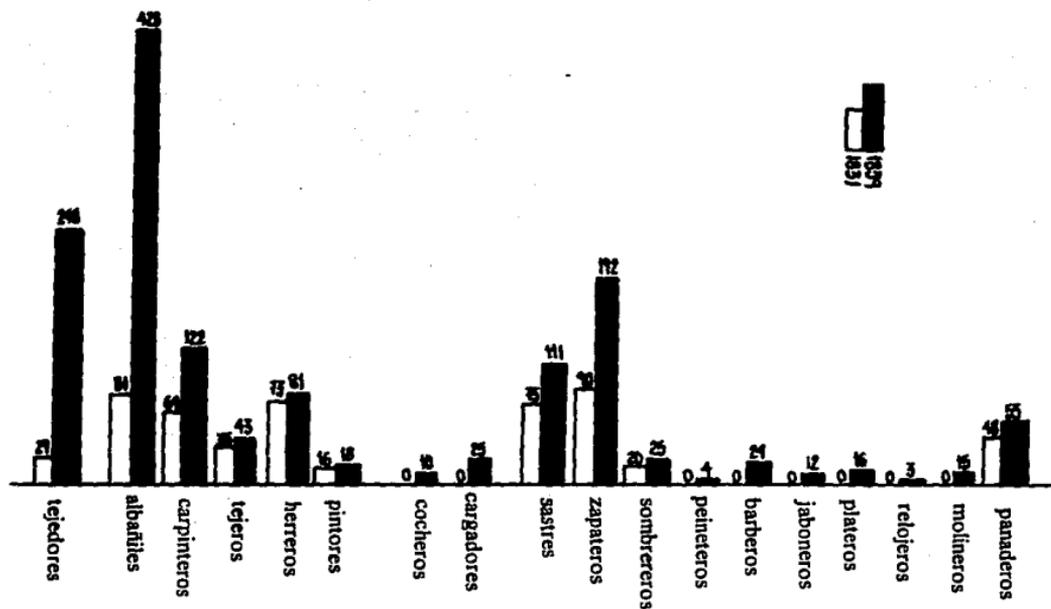
1853). En 1861 encabezaba la lista de una Sociedad de Amigos del País organizada por el ayuntamiento, y en 1867 todavía aparecía como "causante" de la fábrica de Cocolapan y de otra de papel, en una lista de establecimientos industriales. Vivía en una casa de su propiedad en la 3a calle de la Angostura, una de las principales de la población, y la que seguramente era su hija, Isabel Grandison de Morán, también era propietaria de una casa en la calle de Mercaderes en pleno centro (AMO, 7/75, sin ramo, 1866; AMO, 11/80, Diversos, 1861; AMO, 32/101, Hacienda, 1870).

No es extraño que en 1837, cuando la moneda de cobre se devaluó a la mitad y los comerciantes orizabeños subieron los precios de sus artículos, se organizara un motín popular que descargara sus furias con la mira en Cocolapan. Las tiendas de la ciudad habían cerrado por miedo al furor popular, y una muchedumbre se dirigió a la fábrica donde fue recibida por los empleados franceses armados, que sin embargo sólo lograron que les cayera una lluvia de piedras. Dos de ellos resultaron heridos mientras los levantiscos allanaban el interior. La cosa no pasó a mayores y el ayuntamiento se ofreció a pagar las pérdidas que aquel suceso provocara a los señores Alamán y Legrand, pero éstos declinaron el ofrecimiento (Arróniz, 1867a).

Cocolapan se había convertido, casi desde el inicio de su construcción, en una realidad trascendental y en muchos sentidos revolucionaria para Orizaba. Como se ha dicho, antes de su fundación no había en la ciudad una producción significativa ni siquiera artesanal de textiles de algodón, y en pocos años ya había varios cientos de personas dedicadas a ello en una industria mecanizada y de vanguardia. Además, la fábrica indudablemente promovió el crecimiento de oficios y servicios especializados relacionados directa o indirectamente con ella: el aumento inmediato, como ya se mencionó, en el ramo de la construcción, el incremento de la arriería y el transporte de personas y paquetes, y la proliferación de sastres, zapateros, barberos, fabricantes de peines y de jabón, de plateros, de relojeros, de molineros y de panaderos, que seguramente iba de la mano no sólo con el crecimiento demográfico que Orizaba experimentó en esos años, sino también con el aumento en el consumo que produjo la generación de empleos en Cocolapan (Figura 7). Según Segura, en 1839 la ciudad alcanzaba el número de 20 000 habitantes (Segura, 1854).

Pero hay que decir que el empuje que para Orizaba representó Cocolapan no se mantuvo con los mismos bríos por mucho tiempo. A pesar de ser una de las fábricas más modernas del país, y de haber empezado a

Figura 7. Número de artesanos y encargados de oficios diversos en Orizaba en 1831 y 1839



Observación: Las cifras de 1839 incluyen a maestros, oficiales y aprendices del ramo; de las de 1831 no lo sabemos

Fuente: Potash, 1986; Segura, 1854

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

funcionar con gran ímpetu, Cocolapan no se caracterizó siempre por ser un buen negocio y pronto su producción empezó a disminuir. De 11 500 husos que tenía en actividad en 1843, al año siguiente sólo 6 294 seguían funcionando, y en 1845 el número había disminuído a 2 200 (Chávez, 1965).

De hecho, este fenómeno no fue exclusivo de la fábrica orizabeña. La planta industrial que había arrancado con el auspicio del Banco de Avío muy pronto se vió empantanada en una serie de circunstancias que no le eran favorables: un gobierno pobre y endeudado, la incapacidad del sector agrícola para abastecer de algodón, y la competencia de materia prima y productos manufacturados extranjeros más baratos, la deficiencia en comunicaciones y transportes y la dificultad para conseguir refacciones y máquinas nuevas de fuera (Keremitsis, 1973).

Las clases medias urbanas y por descontado los ricos de la población no consumían lo producido por la industria nacional; se vestían con telas y modelos europeos y norteamericanos. Fábricas como Cocolapan siguieron trabajando con altibajos, produciendo manta burda que vestía sobre todo al sector masculino de las clases trabajadoras urbanas y rurales, y sus instalaciones fueron sobrellevando las dificultades de las agitadas décadas que vivió el país, sobreviviendo gracias a su capacidad de satisfacer la demanda de sus productos (Keremitsis, 1973).

Cuando la sociedad formada por Lucas Alamán y los hermanos Legrand se disolvió, Cocolapan pasó a ser propiedad de Juan de Dios Pérez Gálvez y poco tiempo después de Manuel Escandón, orizabeño y capitalista poderoso con importantes negocios por todo el país (Naredo, 1898). Cuando en 1848 Escandón la compró, Cocolapan era la fábrica más grande de México (Keremitsis, 1973; Urías, 1978) y no es extraño que él y su hermano Antonio, como concesionarios que fueron de las obras de construcción de la línea del ferrocarril México-Veracruz, y apoyados en los intereses de los grupos mercantiles de Córdoba y Orizaba, ejercieran las presiones que ejercieron para lograr que en 1858, se decidiera hacer el trazado ferroviario por la ruta de Orizaba y no por la de Jalapa, capital del estado, y por donde la subida al altiplano central es menos pronunciada (Blázquez, 1988; Chapman, 1975).

Pero dejando aparte a Cocolapan, de los intereses de los Escandón relacionados directamente con el gobierno y la "policía" de la ciudad de Orizaba parece no haber registro, tal vez porque los miembros más conspicuos del clan no vivían en ella. Sólo encontramos en 1848 a una Ana Dominga

Escandón pagando impuestos para la fuerza de policía de la ciudad, misma que aparece en 1870 como propietaria de varias casas, y un Francisco Escandón con otra casa en una calle bastante céntrica (AMO, 65/64, Policía municipal, 1848; AMO, 32/101, Hacienda, 1870). John Chapman, en su estudio sobre el Ferrocarril Mexicano, menciona que la familia tenía una mansión, que a juzgar por los 11 000 pesos que valía, debía ser muy lujosa, pero también anota que nada parece constar sobre otras propiedades (Chapman, 1975).

Crecimiento discreto

A pesar de que desde 1858 y hasta 1867 México vivió en estado de guerra civil y contra la intervención extranjera, y ello dificultó el crecimiento económico del país, rebasada la mitad del siglo la burguesía nacional en ascenso fue fortaleciéndose con la ampliación del comercio mundial y ello se dejó notar, aunque fuera levemente, en los medios urbanos.

A mediados del siglo Orizaba seguía siendo considerada una ciudad manufacturera. En abril de 1854 se invitaba a los industriales orizabenses a preparar sus producciones para participar en la Exposición Universal de París el mes de mayo del siguiente año (AMO, 4, Fomento, 1854).

La reactivación económica empezó a darse poco a poco con cierto aumento y alguna diversificación de las actividades artesanales a nivel de talleres y de pequeña industria. En 1856 por ejemplo, el ayuntamiento concedía licencia a un solicitante extranjero de nombre Schaffner para establecer una fábrica de fósforos, ramo nunca antes experimentado, mandándole instalarse en los suburbios o fuera de los límites de la ciudad y tomar medidas de precaución contra posibles incendios (AMO, 6/73, Hacienda, 1856). Para 1867 se registraban como causantes de impuestos, carpinterías, "fusterías", herrerías, tejerías, hojalaterías, "fabricas" de aguardiente, una fábrica de fósforos, corderías, velerías, curtidurías, coheterías, molinos, panaderías, bizcocherías, sastrerías, zapaterías y sombrererías, imprentas y una casa de encuadernación (AMO, 7/75, sin ramo, 1866) (Cuadro 3).

De todos estos centros de producción eran los molinos, las panaderías y las destilerías de aguardiente las que más impuestos pagaban al ayuntamiento por su calificación como establecimientos industriales. Justamente en esos ramos, seguidos por el de la construcción, encontramos que un porcentaje alto

Cuadro 3. Establecimientos artesanales e industriales de Orizaba en 1867

Tipo de establecimiento	Número de los existentes en la ciudad	Cuota mensual que pagan al ayuntamiento
molino	4	\$25
fábrica de aguardiente	6	\$20
panadería	20	\$16.75
curtiduría	11	\$7.75
carpintería	20	\$7.61
herrería	17	\$7.12
tejería	9	\$6.49
sombrerería	3	\$4.50
zapatería	14	\$4.11
sastrería	10	\$3.12
velería	8	\$2.50
imprensa	2	\$2.00
bizcochería	2	\$1.75
cobrería	4	\$1.49
hojalatería	6	\$1.24
fábrica de fósforos	1	\$0.75
cohetería	3	\$0.50
fustería	3	\$0.36
taller de encuadernación	1	\$0.25

Observación: En el documento consultado aparecen con el calificativo de industrial establecimientos que hoy calificaríamos de comerciales o de servicios. Suponemos que los que hemos incluido en el cuadro se refieren a lugares de producción aunque también lo fueran de venta de los productos.

Fuente: AMO, 7/75, 1866

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

de los que aparecen como causantes de algún establecimiento eran propietarios de una o más fincas urbanas. Por cierto, que en esas listas figuran nombres como Bringas, De la Llave, Pesado y Sota, que ya nos son conocidos entre los de los más importantes hacendados y cosecheros de tabaco, y por participar en negocios relacionados con materiales de construcción (AMO, 7/75, sin ramo, 1866; AMO, 32/101, Hacienda, 1870) (Cuadros 3 y 4).

Cocolapan y una fábrica de papel aparecen en la lista con un *nada* anotado en el lugar de la cuota mensual, seguramente porque una ley de 1857 en su artículo cuarto había establecido una única contribución a las fábricas de hilados y tejidos de algodón, lana y lino, y a las de papel también, exentándolas de otros impuestos cobrados a la industria. Y en el artículo quinto de la misma ley se especifica que máquinas y edificios no pagarán las contribuciones municipales existentes o que en los sucesivo establezca el gobierno estatal o federal (AMO, 7/75, sin ramo, 1866; AMO, 9/78, Hacienda, 1858). Medidas como esta debían tener sin duda la intención de atraer capital y facilitarle la inversión en esos ramos.

Por los años en que se construía el último tramo del Ferrocarril Mexicano, y con su inauguración en 1872, junto a la estación de Orizaba se instalaron talleres de fundición, de herrería, de mecánica, de carpintería y hojalatería, e inclusive llegó a haber uno de tipografía (Naredo, 1898). También en esa década de los años setenta, llegaron al ayuntamiento numerosas solicitudes de permiso para instalar pailas para fabricar jabón (AMO, 51/120, Policía, 1876).

Aunque la diversificación y el aumento de establecimientos "industriales" sea modesto, efectivamente fueron años de cierta reanimación de la vida productiva; sin embargo, también hay que decir que al mismo tiempo, el precio del trabajo asalariado se mantuvo casi igual, sobre todo en los años de la Reforma, en que la condición de obreros y jornaleros en talleres de artesanos y fábricas fue verdaderamente miserable (Basurto, 1975).

Orizaba era una ciudad con un porcentaje relativamente importante de población dedicada a actividades manufactureras, que no por ello, evidentemente, formaba parte de los grupos con poder de decisión dentro del ámbito urbano, máxime, en una época en que la organización de los trabajadores era débil y se encontraba apenas en una etapa mutualista.

Cuadro 4. Industriales y artesanos propietarios de casas en Orizaba en 1870

Nombres de los causantes en 1867	Tipo de establecimiento en 1867a	Número de casas de su propiedad que pagaban impuesto por alumbrado público en 1870
José María Bringas	fábrica de aguardiente	2
De la Llave	fábrica de aguardiente	varias
Manuel Gargollo	fábrica de aguardiente	1
Miguel Guevara	fábrica de aguardiente	3
Pesado	fábrica de aguardiente	2
Francisco Flores	molino	3
Isidoro Sota	molino	1
Severiano Gómez	panadería	2
Cristóbal Estivalet	panadería	varias
Ignacio Guevara	panadería	2
Angel Ortiz	panadería	1
Antonio Torres	panadería	2
José Bernard	tejería	varias
Francisco Flores	tejería	3
Ramón González	tejería	1
Merced Pimentel	tejería	1
Francisco Ramírez	tejería	1
Francisco Hernández	herrería	1
Epitacio López	herrería	1
Francisco Menchaque	herrería	1
Juan Menchaque	herrería	1
Simón Ortiz	herrería	1
Ignacio Cueto	curtiduría	1
Luz Luna	curtiduría	1
José María Naredo	curtiduría	2
Gabriel Monterrey	carpintería	varias
Dolores Aguilar	zapatería	2
Dolores Aguilar	velería	2
J. María González	sastrería	1
Francisco Cortés	hojalatería	1
Primitivo Ortega	cohetería	1

Fuente: AMO, 7/75, 1866; AMO, 32/101, Hacienda
Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

7. EL MUNDO DEL COMERCIO

El centro de una región

Después de consumada la independencia de México el comercio del país quedó desarticulado. Los españoles siguieron controlando por un tiempo el monopolio de las exportaciones e importaciones y los circuitos regionales de intermediarios, hasta que en 1827 fue promulgado el decreto de expulsión de los peninsulares y entonces sí, el comercio acabó de descapitalizarse y arruinarse (Ortega, 1987). Orizaba no fue la excepción y su actividad terciaria quedó muy reducida (Arróniz, 1980). Sin embargo la ciudad siguió sobreviviendo con los productos más básicos de consumo y otros que entraban por la aduana; las cargas de trigo, harina, fideos, aceite, almidón, manteca, azúcar, canela, cacao de Tabasco, panela, chile, carne salada, algunas cabezas de ganado mayor y menor, barriles de vino, cera de Campeche, jabón y paño nacional, pagaban sus alcabalas y de esta manera proveían de ciertos ingresos a las arcas municipales.

Orizaba era el núcleo urbano más importante del rumbo y lo producido en las tierras y los pueblos de la región iba a abastecer la plaza de la ciudad. De los productos de los ranchos y haciendas contiguos a Orizaba ya se ha hablado en este trabajo, pero de más lejos también se surtía el comercio orizabeño. Al final de los años treinta, hacia el suroeste de la ciudad, la cañada de Orizaba, separada en dos brazos por la sierra de Xochio y Las Doncellas, estaba repartida en haciendas como Tecamalucan, Ojo Zarco y ranchos como El Encinar y La Estancia, cuyas tierras casi exclusivamente maiceras abastecían el mercado de Orizaba. Se levantaban también algunas cosechas de cebada sin faltar el frijol, el "alverjón" y el chile, y se criaba ganado caballar y vacuno que tenía, todo, el mismo destino (Segura, 1854).

Las cumbres de la cañada estaban pobladas de bosques de ocotes, oyameles y otra especies, que proveían a Orizaba de vigas y tablas para la construcción a precios muy bajos, y sin embargo encarecidos en esos años por el aumento de la demanda que provocó la fundación de Cocolapan. En las laderas más bajas proliferaban los encinos, que se usaban para fabricar arados de labranza, carretas y otros enseres y como combustible para las fábricas de

destilación de aguardiente y las panaderías orizabeñas. Algunas moreras se usaban para levantar las chozas de la gente más sencilla (Segura, 1854).

El pueblo de Maltrata, al poniente de la cañada, surtía a Orizaba de durazno, prisco y membrillo, y de peras y chabacanos entre otras frutas de excelente calidad. Sus hortalizas tenían buena fama, especialmente la coliflor, y abastecía también de cebada, carbón y maderas. Maltrata junto con La Perla, pueblo que se mencionará más adelante, controlaban el comercio de madera de la ciudad. Necoxtla y La Soledad eran pueblos de carpinteros que vendían mesas, sillas, "canapeces", braceros, andaderas, harpas y toda suerte de muebles baratos, cargándolos a los hombros por las calles de la ciudad. También fabricaban comales de barro que no sólo llegaban a Orizaba sino a todos los rincones del partido.

En el lado opuesto, al noreste entre la hacienda de Cuatlapan, Tocolila y el pueblo de Santa Ana, numerosos pequeños ranchos de arrendatarios que habían ido desmontando el terreno boscoso, se habían convertido en hermosos platanares y cañaverales cuyas cosechas también iban a la ciudad. De los pueblos de Ixhuatlancillo y La Perla la gente acarrea madera y del primero se surtían las boticas de sulfatos de aluminio y de zinc.

De Tlilapan, al sur, se compraba leña blanca para las panaderías y totopos molidos que después se vendían en las tiendas, y de San Andrés Tenejapan, un poquito más allá, llegaban cerdos y manteca. Al sureste estaban los pueblos del Naranjal, Cuesala y San Antonio Tenejapa que producían maíz, chile, café, caña y frutas, y las mejores cosechas de arroz para Orizaba (Segura, 1854).

La atracción de Orizaba rebasaba los límites de su distrito. Desde el de Zongolica llegaba la gente a entregar el tabaco que cosechaba y algo de maíz, habas, manzanas y duraznos, y a emplearse de jornalera en los ranchos vecinos de la ciudad, y a surtir de todo en las tiendas orizabeñas (Segura, 1854). Muchas y variadas eran las tiendas. No por nada decía Arróniz que del comercio recibía la ciudad, como había recibido ya en tiempos coloniales, su vitalidad (Arróniz, 1867a).

La estadística de 1839 suma 163 establecimientos de giro mercantil ¹ contando pulperías y tendajones ², carnicerías, maicerías y panaderías, tiendas

1. Nosotros eliminamos de la lista establecimientos que no consideramos del ramo de comercio, sino del de servicios.

de ropa y de pieles, jarcierías, librerías, neverías, boticas, azucarerías y melerías, mercerías y velerías (Cuadro 5). Este número no incluye, según el propio autor de la estadística, todos los "changarros" de los barrios,

que se componen de un vaso de tepache, cuatro tomates, y cuatro ataditos de leña, cuyo capital apenas llega a catorce reales, de los que se encuentran uno en cada esquina, pues en tan pronto están como desaparecen, porque sus dueños no tienen residencia fija: en comiendo de sus jornales, van a donde el trabajo se los proporciona (Segura, 1854, p.31).

Las leyes

La actividad comercial, como es lógico pensar, estaba controlada por las autoridades. En 1850 el Reglamento de Policía de la ciudad aprobado por el ayuntamiento, establecía que las tiendas mestizas y todos los establecimientos públicos tenían que estar cerrados a las diez de la noche bajo la pena de uno a diez pesos de multa. En los días festivos no estaba permitida la venta de ropa, así como la de licores al menudeo lo estaba solamente antes de que se hubiera dado la campanada de las doce. Los infractores recibirían multas o arresto hasta de ocho días (AMO, 3/69, Policía, 1850). En cambio, los boticarios tenían el deber de atender a los solicitantes a cualquier hora del día o de la noche so pena de pagar 25 a 100 pesos, asumiendo además la responsabilidad por las consecuencias que pudiera ocasionar su falta. Los farmacéuticos que estaban al frente de las boticas sólo podían despachar las recetas que estuvieran calzadas con la firma de los doctores facultados por la corporación para ejercer su profesión, los cuales en 1854 sumaban ocho en la ciudad, mientras sólo eran tres los encargados de las boticas (AMO, 4, Salubridad, 1854; AMO, 9/78, Salubridad, 1858).

Los dueños de las panaderías tenían que fijar en la puerta de la calle una "tablilla" que especificara la cantidad de pan que daban por un real, y si al vender no cumplían con lo dicho, se les debía multar con 25 pesos. El mismo

2 . Las pulperías o tiendas mestizas eran establecimientos en que se vendía todo tipo de bienes, desde fruta y otros alimentos frescos, azúcar, semillas y conservas, hasta telas, jergas, cuerdas, cubetas, jabones, ferretería, etc. Los tendajones eran lo mismo pero más pequeños y menos surtidos.

Cuadro 5. Establecimientos de giro mercantil en Orizaba en 1839

Tipo de establecimiento	Número total de los existentes
pulpería	28
tendejón	60
carnicería	21
maicería	7
panadería	8
azucarería	1
molería	2
nevería	2
tienda de ropa	15
tienda de pieles	2
jarcería	8
mercería	3
velería	2
librería	2
botica	2

Fuente: Segura, 1854
Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

castigo se aplicaría en caso de que usaran harinas insalubres o adulteradas, perdiendo además todo el pan salido del amasijo.

Los carniceros también tenían sus obligaciones. Aquellos que vendían carne de toro o vaca debían poner en la mesa donde despachaban una banderilla roja con el número de onzas que daban por un real; los que vendían carnero debían hacerlo con una banderilla verde, y los de oveja con una amarilla. Las multas eran de dos a diez pesos o igual número de días de arresto, según se violara la regla faltando a lo dispuesto o alterando los precios de la cantidad vendida.

El caso es que el reglamento existía pero las infracciones debían ser comunes a juzgar por las quejas que se remitían al ayuntamiento. En enero de 1852, por ejemplo, un documento testifica que los comerciantes y los artesanos no cumplían todos con la disposición de tener en la puerta de su tienda o taller un letrero con el nombre del maestro, el establecimiento o los efectos que se vendían, y cuando lo hacían, los anuncios eran disparatados. Ello, decía la queja, ejerce una mala imagen en el concepto de los viajeros y transeúntes, y una no mejor influencia sobre la "cultura" de los habitantes del lugar (AMO, 2/86, Policía urbana, 1852).

Al año siguiente el jefe político se lamentaba por el incumplimiento de los estatutos y en la junta de cabildo tuvo que volver a estudiarse el documento. Al final se llegó a la conclusión de que todos sus artículos eran útiles, por lo que fue ratificado y encomendada su nueva publicación (AMO, 3/69, policía).

El comercio ambulante tenía una presencia importante por las calles orizabeñas y aunque no estaba expresamente prohibido, los puestos no tenían permiso para ponerse en las calzadas entorpeciendo el libre paso de los transeúntes. Seguramente el hecho era de lo más frecuente.

En junio de 1867, el ayuntamiento de la ciudad acordó imponer una serie de disposiciones para evitar los abusos que cometían los expendedores de leche. Se prohibía la venta de leche por las calles como se había hecho hasta ese momento, y se limitaba a los dueños de vacas de ordeña a venderla en casas particulares, establecimientos de comercio, o bien, en las plazas del Mercado, las plazuelas del Padre Bravo, de los Lavaderos, de San Juan de Dios y de la Concordia, en el atrio de la capilla de los Dolores o en las calles de Santa Gertrudis y primera de San José de Gracia. Pero apenas un mes y medio después de la publicación de la orden, el mismo ayuntamiento reconoció lo ineficaz de las medidas que había dictado y prohibió absolutamente la venta de

leche por las calles, plazas y plazuelas. Los expendedores sólo podían transitar libremente por las calles para hacer entregas a los hoteles, las fondas y los establecimientos públicos que les compraran al por mayor, en la madrugada y hasta las siete de la mañana (AMO, 23/93, Policía, 1867).

En la plaza

Un mundo completo era el del comercio realizado en el mercado de la ciudad, que aunque debía ajustarse a lo estipulado en los reglamentos generales de policía que estuvieron vigentes durante el siglo XIX en Orizaba, contaba para su gobierno con una legislación propia.

El mercado de Orizaba se fue organizando cada vez mejor. Hasta los años treinta hubo un mercado diario en la plazuela de San Juan de Dios que se extendía por algunas calles hasta la Principal, y en el que se vendían todos los productos alimenticios con especial abundancia de frutas de todas clases. También un tiempo lo hubo diariamente en la plazuela frente al convento del Carmen, y los jueves se instalaba un mercado en la plaza de Armas frente a la Parroquia, al que concurría la gente de los pueblos vecinos y de más lejos a vender y a comprar (Naredo, 1898; Segura, 1854).

No sabemos la fecha en que el mercado semanal se trasladó a la que se conocía como plaza del Mercado en pleno centro de Orizaba, pero Arróniz asegura que la plaza había sido establecida desde 1773 y que en 1825 se bendecía la primera fuente que el ayuntamiento instaló en ella (Arróniz, 1867a).

Muy pronto también los domingos se convirtieron en días de mercado y para 1855 los comerciantes ya habían construido a sus expensas 48 jacalones para servir a las actividades mercantiles, sustituyendo a las primeras chocitas de madera que formaban la plaza. Fue entonces cuando algunos miembros del ayuntamiento creyeron necesario redactar un reglamento específico para regir las actividades del mercado público, porque como decía el documento que los proponía,

a todos consta el desorden que reina los jueves y domingos así en la colocación de los puestos que cada cual se acomoda donde mejor le parece mezclando los roperos con los fruteros y semilleros y estos con aquellos ocupando también las entradas con puestos y hasta las calles que circundan la plaza

colocándose sobre los embanquetados y también poniéndose corrillos de personas ociosas y mal entretenidas que embarazan el tránsito e invierten el orden, la decencia y comodidad tan útil y necesaria a las personas que concurren a comerciar (AMO, 8/77, Mercados, 1855)

La propuesta sugería varias disposiciones para el gobierno del mercado y en 1857 ya encontramos un reglamento de plazas con 21 artículos. Ocho años después, en 1865, el "Reglamento general de plazas y fiel contraste de la ciudad" era nuevo y mucho más elaborado, y no sólo se preocupaba por el funcionamiento del mercado, sino que además especificaba el uso, comercial o no, de todas las plazas y placitas de Orizaba (AMO, 8/77, Mercados, 1855; AMO, 6/73, Hacienda, 1857; AMO, 15/84, Plazas, mercado y fiel contraste, 1865).

La plaza del mercado estaba circundada de los jacalones techados, y el interior del mercado estaba dividido en doce líneas rectas con 36 puestos cada una, enumerados y marcados con ladrillo de bollo. Sus toldos debían fijarse por medio de tijeras y no se permitía hacer hoyos en el piso para apoyarlos. En el centro la fuente y cada dos líneas una "calle" para el tránsito, además de tres transversales, una al centro, y las otras al norte y sur.

Cada hilera de puestos estaba destinada a productos bien clasificados: queso y carne por un lado; loza y cristal por otro; comestibles y mestizos; naranjas y limas; elotes, pan, tortillas, tamales y atoles; pulque, tepache, panela y azúcar; verduras y flores; chiles y frutas de la sierra; nieve, aguas frescas, dulces y bizcochos; chiles secos, pescado y camarón; sal de la mar; carnes, chicharrón y jabón. En las calles exteriores del mercado la ropa y los sombreros, efectos de tenería, pollos, gallinas y guajolotes, cal, tequesquite, ocote y puestos de cocina, frijol, jarcia y petate, y toda clase de mercería.

El reglamento prohibía a los "regatones" o revendedores comprar los productos que después revendían -generalmente maíz, frutas y legumbres- antes de las doce del día, a fin de que el público pudiera surtirse de primera mano. También a ellos se cobraba un impuesto del que se quejaban constantemente y que en 1870 se destinaba al hospicio de la ciudad (AMO, 32/101, Hacienda, 1870).

Todos los efectos para vender pagaban impuestos de acuerdo al rango en que se clasificaban, y debían ser expuestos al público sobre esteras o petates convenientemente aseados; los vendedores debían concurrir a la plaza a las

cinco de la mañana de los dos días de mercado, para disponer todo en orden y pagar lo correspondiente a los colectores del mercado, quienes junto con los ministros de vara y los ministros de policía tenían que cuidar el cumplimiento del reglamento. Nadie podía usar en el mercado pesas y medidas que no hubiesen sido sacadas del fielato y por su utilización también se imponía una cuota determinada (AMO, 15/84, Plazas, mercado y fiel contraste, 1865). Las entradas que la tesorería del ayuntamiento obtenía por derechos de plaza del mercado y de fiel contraste estaban alrededor del 10% del total de los ingresos de la hacienda municipal, al menos en los años en que analizamos las cuentas de recaudación, que fueron 1859 y 1870 (AMO, 9/78, Hacienda, 1859; AMO, 32/101, Hacienda, 1870).

Otro rubro de recaudación municipal era el del cobro por licencia para la venta de licores, que suscitaba protestas frecuentes de los fabricantes de aguardiente; éstos presionaban para que se bajaran las cuotas que tenían que pagar por la introducción del producto a la ciudad y por los derechos sobre su venta, y no es extraño que el aguardiente fuera uno de los productos más comunes del contrabando que entraba en Orizaba (AMO, 9/78, Hacienda, 1858). El impuesto del aguardiente se llegaba a manejar inclusive con fines que no dudáramos mucho en calificar de políticos, como cuando en 1859 se acordaba abolir una parte del impuesto por derecho de plazas y sustituirlo con un aumento de un real por cada barril de aguardiente introducido a la ciudad, con el propósito expreso de favorecer el comercio al menudeo para la "clase proletaria" (AMO, 9/78, Plazas y mercado, 1859).

Por cierto que el contrabando siempre fue un motivo de preocupación para el ayuntamiento. En 1839 Segura hablaba de lo difícil que era evitarlo por lo abierto de la ciudad y el escaso número de guardias con que se contaba para vigilar (Segura, 1854). En 1873 el problema debía seguir siendo parecido, porque el ayuntamiento emprendió obras para limpiar y desazolvar zanjas, y para acotar mejor el río Orizaba por el rumbo del llano de los Cerritos, en un intento por dificultar la entrada a los contrabandistas (AMO, 42/11, Policía).

Tiendas y tienditas, ¿de quién?

El número de comercios de mayoreo, y sobre todo de menudeo, fue aumentando paulatinamente a lo largo del siglo. El análisis del *Libro de matrículas del comercio de Orizaba* resultó muy interesante a pesar de los problemas que se presentaron para la sistematización de sus datos; por un lado, por la aparente falta de uniformidad en la clasificación del tipo de establecimientos que se registran, y por otro, por el doble listado que se hizo para los años 1854-1855. Utilizando sólo el de la "nueva matrícula" e intentando unificar criterios se obtuvieron datos que reflejan hechos y tendencias importantes (Cuadro 6 y Cuadro 7).

Hay un incremento en números absolutos de los comercios registrados en 1854-1855 y los registrados apenas diez años después. Si además comparamos en la medida de lo posible con la estadística de 1839 (Cuadro 5), el aumento en algunos rubros como pulperías, azucarerías y melerías, tiendas de ropa y mercerías parece congruente.

Sin embargo no hay que dejar de tener presente la ambigüedad que implica la falta de unidad en las clasificaciones de las tiendas de unos registros y otros. Por ejemplo, en las matrículas de 1854-1855 y de 1863-1864 no aparece ningún establecimiento de venta de licores como tal y sólo dos o tres de aguardiente; en cambio, en otros padrones encontramos que en 1858 había en Orizaba 162 establecimientos que pagaban el impuesto por expendio de licores, y el número había aumentado a 180 en 1870 (AMO, 9/78, Hacienda, 1858; AMO, 32/101, Hacienda, 1870). No eran pocos. Seguramente en este padrón se incluían todas las pulperías y los "changarritos" que vendían alguna bebida alcohólica, fondas y hostales, además de algún establecimiento más especializado en ello.

Caso curioso es el de las neverías. En 1839 aparecen dos como casas de giro mercantil (Cuadro 5), y en las décadas de los años cincuenta y sesenta no hallamos noticia de ellas en las matrículas de comercio. Su rastro lo seguimos en una *Lista de calificaciones de establecimientos industriales* donde se anota la existencia de una en 1866 (AMO, 7/75, sin ramo, 1866). Pero lo interesante no está tanto en los detalles de su clasificación sino en su existencia misma, ya que el comercio de la nieve en aquella época debía funcionar limitadamente, con mayor seguridad en lugares cercanos a las altas montañas cubiertas de glaciares. Orizaba, a escasos 1200 metros de altitud y con un clima tropical,

Cuadro 6. Los comercios y el origen de los comerciantes de Orizaba en 1854-1855

Tipo de establecimientos comerciales	Número total de los establecimientos registrados	Número y porcentaje de las personas que registran los establecimientos según su lugar de origen																					
		Mexicanos										Extranjeros										Sin definir	
		Total		Orizaba		Otras localidades del estado de Veracruz		Otras lugares de México		Total		España		Francia		Suecia		Cuba					
		no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%		
pulpería, abarrotes, tienda mestiza, tienda	36	25	69.4	18	50	2	5.5	5	13.8	10	27.7	7	19.4	2	5.5			1	2.7	1	2.7		
panadería	2																			2	100		
pulpería y panadería	8	4	50	3	37.5	1	12.5			3	37.5	2	25	1	12.5					1	12.5		
expediente de aguardiente, azúcar y miel	3	3	100	2	66.6	1	33.3																
expediente de productos de fincas rústicas	1																			1	100		
tienda de ropa	15	3	20	2	13.3			1	6.6	12	80	11	73	1	6.6								
mercería	3	2	66.6			1	33.3	1	33.3	1	33.3			1	33.3								
productos de tenería	1	1	100	1	100																		
farcería	1	1	100	1	100																		
farmacia	2	1	50			1	50			1	50			1	50								
imprenta y librería	1	1	100	1	100																		
comercio en comisiones	2									2	100	1	50	1	50								
comercio sin definir	3	3	100	2	66.6			1	33.3														
mercería, ferretería, lona y cristal	1	1	100					1	100														
tienda de moderas	1	1	100	1	100																		
taller de zapatería	1	1	100	1	100																		
rejería y alhajas	1									1	100					1	100						
especiaciones mercantiles	1	1	100	1	100																		
suma total y porcentaje respecto al total	83	48	57.8	33	39.7	6	7.2	9	10.8	30	36.1	21	25.3	7	8.4	1	1.2	1	1.2	5	6		

Observaciones: Se contaron como *pulperías* los establecimientos registrados de la siguiente manera: "licores, semillas y otros", "pulpería y mercería", "chocolate y alguno que otro renglón", "licores y otros", "pulpería y velería", "pulpería y tocinería", "maíz y otros", "comestibles y ropa", "ropa y abarrotes", "varios efectos del país", "licores y otros", "aceite y otros efectos de tocinería"; y como *tienda de ropa* uno registrado como "ropa y mercería".

Fuente: *Libro de matrículas del comercio de Orizaba, 1863-1864*.

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó.

Cuadro 7. Los comercios y el origen de los comerciantes de Orizaba en 1863-1864

Tipo de establecimiento comercial	Número total de los establecimientos registrados	Número y porcentaje de las personas que registran los establecimientos según su lugar de origen																							
		Mexicanos								Extranjeros												Sin definir			
		Total		Orizaba		Otras localidades del estado de Veracruz		Otros lugares de México		Total		España		Francia		Suecia		Cuba		E.U.A.				Alemania	
		no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%	no.	%
pulpería, abarrotes, tienda mestiza, tendajón	38	23	60.5	8	21	4	10.5	11	28.9	8	21	4	10.5	2	5.2			1	2.6			1	2.6	7	18.4
panadería	5	4	80	4	80																			1	20
pulpería y panadería	3	1	33.3			1	33.3			1	33.3	1	33.3											1	33.3
expedio de aguardiente, azúcar y miel	2	2	100	1	50																				
expedio de productos de fincas rústicas	2	2	100	2	100																				
tienda de ropa	17	1	5.8			1	5.8			16	94.1	12	70.5	4	23.5										
mercería	4	2	50	1	25	1	25			2	50	1	25			1	25								
productos de tenería	4	3	75	3	75																			1	25
jarciería	2	1	50	1	50					1	50	1	50												
farmacia	2	1	50			1	50			1	50			1	50										
imprenta y librería	1	1	100	1	100																				
comercio en comisiones	1									1	100			1	100										
comercio sin definir	7	3	42.8	2	28.5			1	14.2	3	42.8	2	28.5	1	14.2									1	14.2
sombrerería	1									1	100	1	100												
lechería y anacos	1	1	100	1	100																				
expedio de harinas y otros negocios	2	1	50			1	50			1	50	1	50												
cervecería	2	1	50			1	50			1	50											1	50		
expedio de semillas	3	2	66.6	2	66.6					1	33.3	1	33.3												
velería	1	1	100			1	100																		
tienda de bienes vendibles y muebles de difícil realización	1	1	100	1	100																				
carnicería y velería	1									1	100			1	100										
panadería y comisiones de Veracruz	1	1	100	1	100																				
mercería y ferretería	1									1	100												1	100	
suma total y porcentaje respecto al total	102	52	50.9	28	27.4	12	11.7	12	11.7	39	38.2	24	23.5	10	9.8	1	0.9	1	0.9	1	0.9	2	1.9	11	10.7

Observaciones: Se contaron como pulperías los establecimientos registrados de la siguiente manera: "abarrotes y ropa", "semillas y jarcía", "abarrotes y pasturas", "abarrotes, ropa, mercería, botica", "comestibles".

Fuente: Libro de matrículas del comercio de Orizaba 1863-1864.

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

vive a la sombra de la sierra del Citlaltépetl, el pico más alto y blanco de México, de la que indudablemente se bajaba el hielo para las neverías.

Después de rebasada la mitad del siglo XIX encontramos algunas especialidades comerciales como relojerías y cervecerías, de las cuales antes no se tenía noticia, y que no por nada estaban casi todas en manos de extranjeros. En 1839 aparecen registrados como artesanos tres relojeros, pero no encontramos relojería alguna como establecimiento de giro mercantil (Segura, 1854). En la matrícula de comercio de 1854-1855 hay registrada una relojería, y en la de 1863-1864 ninguna. Pero en la lista de calificaciones de establecimientos industriales de 1867 se da noticia de cuatro de ellas, tres registradas por causantes de nombres a todas luces extranjeros: Gauthier y Strans, Malsmjo y Schmuds, tal cual aparecen escritos en el documento.

Empezaban los años de la incorporación abierta de México al sistema mundial de comercio y por ende de la invasión de comerciantes y de modas extranjeras, ya no sólo en la capital, sino también en ciudades medianas y provincianas como Orizaba.

De 1854-1855 a 1863-1864, con una diferencia de sólo diez años, el porcentaje de mexicanos que registran establecimientos comerciales en Orizaba disminuye, mientras aumenta el de los extranjeros, creciendo también la diversidad de nacionalidades entre este grupo. La precisión del dato no es absoluta dado que existe un porcentaje de los comerciantes registrados que no definen su nacionalidad. Sin embargo, a juzgar por los apellidos de los personajes "indefinidos", la proporción no cambiaría mucho de conocerse su origen.

Así, En 1864 hay en el comercio orizabeño españoles, franceses, un sueco, en cubano, un norteamericano y hasta dos alemanes. Siempre a la delantera los españoles, ocupando alrededor de una cuarta parte del total de los matriculados con giros mercantiles, y seguidos de los franceses que muestran una tendencia a crecer en porcentaje.

No deja de llamar la atención el tipo de comercio al que se abocaban los mercaderes llegados de más allá de nuestras fronteras. Con alguna intervención en casi todos los renglones que aparecen en las matrículas, de los que parecen totalmente excluidos es de aquellos relacionados con la venta de los productos de los ranchos y haciendas de alrededor de la ciudad, y que como veremos más adelante estaban básicamente controlados por los mismos productores.

En cambio, su presencia era considerable en las pulperías o tiendas mestizas -en alrededor de una cuarta parte de ellas- y notoriamente mayoritaria en los negocios de ropa. En 1854-1855 el 80% de las tiendas de este género estaba en manos de extranjeros, y para 1863-1864 el porcentaje ya había aumentado a 94%. Los españoles acaparaban hasta un 70%, y sin embargo, es interesante que en el transcurso de la década analizada los franceses fueron ganando terreno desde un 6.6% hasta llegar a 23.5%, a expensas sobre todo de los comerciantes mexicanos que notoriamente perdieron terreno ³.

Este fenómeno no resulta extraño si recordamos que por esas fechas México vivía una masiva presencia europea al amparo de la intervención francesa. Y en un país que con su planta de industria textil apenas cubría las necesidades de vestido de sus clases trabajadoras, los géneros extranjeros que compraban las clases medias urbanas y las familias de los oligarcas llegaban de fuera y eran comercializados también por comerciantes que de allá venían.

Al igual que como sucedía con el tabaco, la participación en la actividad comercial podía representar una fuente de riqueza y convertir a quienes lo manejaban en personajes con voz y voto dentro del quehacer urbano. No por nada encontramos unos cuantos nombres repetidos una y otra vez en asuntos muy diversos relacionados con el ayuntamiento, no sólo en las listas de impuestos por sus giros mercantiles, sino también interviniendo, al igual que los principales cosecheros, en la organización de la seguridad pública y pagando por servicios como el alumbrado y el agua corriente en las casas de su propiedad en el centro de la ciudad (Cuadro 8). El francés José Bernard, sólo por citar un ejemplo, tuvo establecimientos comerciales durante algunas décadas, y en 1870 era dueño de varias casas de las cuales, que sepamos, al menos cuatro estaban arrendadas (AMO, 15/84, Policía, 1865). Las rentas seguramente también eran un negocio para otros de los comerciantes que se incluyen en el cuadro 8.

La agricultura y el comercio no eran cotos separados por fronteras infranqueables, y así tenemos a algunos de los más conspicuos "hombres del campo" metidos en asuntos mercantiles, precisamente en especialidades ligadas al trabajo de la tierra: expendios de productos de fincas rústicas, expendios de azúcar y aguardiente ⁴, y por qué no, pulperías en que se vendían toda suerte de

3. De un 20% en 1854-1855 sólo conservaban 5.8% en 1864-1864.

4. No hay que olvidar que la caña era uno de los cultivos importantes de la zona.

Cuadro 8. Sobre la actividad de algunos comerciantes orizabenses y de su participación en ciertos asuntos urbanos

	1848 De los individuos que forman el comercio de la ciudad	1848 De los individuos que pagan impuestos por sus giros y tipo de establecimiento comercial	1848 De los contribuyentes a la fuerza de policía	1849 De los pensionistas del alumbrado público	1854-1855 De los individuos registrados en la matrícula de comercio y tipo de establecimiento	1858 De los individuos que tienen establecimientos de venta de licores	1861 De los comerciantes que participan en la organización de la seguridad pública	1863-1864 De los individuos registrados en la matrícula de comercio y tipo de establecimiento	1870 De los individuos que son dueños de establecimientos que expendían licores	1870 De los propietarios de fincas urbanas que pagan pensión por disfrutar de agua corriente (no. de casas)	1870 De los propietarios de fincas urbanas que pagan impuestos por alumbrado público (no. de casas)
Aranda Miguel		pulpería y panadería		X	pulpería		X	pulpería		X (1)	
Aspiri José	X	tienda de ropa	X	X	tienda de ropa	X					
Bernard J. y Barcel E.	X	pulpería y panadería	X	X	pulpería y mercería		X	comercio en comisiones		X (2)	X (varias)
Bouvet Pedro	X	botica	X	X	botica						
Cervantes Luis							X	pulpería	X	X (2)	X (varias)
Estivallet Cristóbal	X	pulpería y panadería	X	X		X	X	pulpería		X (1)	X (varias)
Flores Francisco	X	pulpería y panadería		X	pulpería	X	X	fábrica de harina			X (3)
Gómez Severiano	X					X	X		X		X (2)
Micón Fco. y Manuel	X		X	X	pulpería y panadería			panadería	X	X (1)	X (1)
Murillo José María	X	pulpería y panadería	X	X	pulpería y panadería	X	X			X (1)	X (varias)
Naredo José María		giros sin establecimiento público	X	X	librería	X		tercería		X (1)	X (2)
Oropeza Prásciliano	X	pulpería y panadería	X						X	X (2)	X (varias)
Saulnier Carlos		giros sin establecimiento público	X		pulpería y panadería		X			X (1)	X (1)
Sotá Facundo		tienda de ropa			tienda de ropa			tienda de ropa		X (3)	X (varias)
Sotá Francisco							X	tienda de ropa		X (1)	X (1)
Sotá Severino	X	tienda de ropa	X	X	tienda de ropa						X (1)
Torres Andrés	X	mercería	X	X	mercería y ferretería						
Fuente	AMO, 65/64, Hacienda	AMO, 65/64, Hacienda	AMO, 65/64, Policía mpal.	AMO, 66/65, Gobierno	Libro de matrículas...	AMO, 9/78, Hacienda	AMO, 11/80, Policía	Libro de matrículas...	AMO, 32/101, Haciendas	AMO, 32/101, Hacienda	AMO, 32/101, Hacienda

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

cosas, incluidas las directamente llegadas de los ranchos y las haciendas (Cuadro 9). Miguel Guevara y Francisco Bravo por ejemplo, son citados junto con otros más en julio de 1861 a la sala capitular, para nombrar un vocal a la junta para la organización de la seguridad pública. Y a ambos se les convoca repetidamente, una vez como "agricultores" y la otra como comerciantes (AMO, 11/80, Policía, 1861).

Un documento del ramo de hacienda que contiene un listado de los individuos que en 1848 pagan impuestos al ayuntamiento por sus negocios, nos hace pensar que efectivamente los cosecheros más importantes de Orizaba se encargaban de la comercialización al mayoreo de los productos de sus tierras, ya que en esa lista aparecen como contribuyentes por capitales en giro sin establecimiento público José María Bringas, Vicente de la Fuente, Manuel de la Llave, Leandro Iturriaga, Valeriano Madrazo, José María Mendizábal y José Joaquín Pesado (AMO, 65/64, Hacienda, 1848) (Cuadro 9).

A lo largo del siglo XIX encontramos referencias constantes al estado paralizado y dificultoso del comercio orizabeño a consecuencia del constante estado de guerra del país, pero sobre todo debido a la reducción en el ramo del tabaco. En los años setenta hasta al ferrocarril se dió la culpa, porque, por un lado, con la inauguración de la línea México-Veracruz que pasaba por Orizaba se incrementó el contrabando con la reventa que hacían los empleados de la compañía de productos importados, que no pagaban los impuestos que les correspondían (Chapman, 1975); y por otro, porque con el ferrocarril, disminuyó el paso de carros y mercancías que hacían parada en las calles de la ciudad (Baz, 1874).

Pero resentido o no, el comercio parecía permitir a las oligarquías que disfrutaban de los beneficios de la actividad mercantil, darse una vida bastante cómoda y elitista. En 1870, cuando la situación política del país alcanzaba cierta estabilidad y la economía se reactivaba, los comerciantes orizabeños fundaban la Lonja Mercantil de Orizaba, centro de reunión y recreo, que como en su reglamento decía, había de permitir a sus socios "desarrollar con recíproca ventaja en sus negocios y relaciones los elementos de fraternidad, y proporcionarse los recreos y pasatiempos propios y admitidos en buena sociedad" (AMO, 32/101, Policía, 1870).

Era efectivamente el de los comerciantes enriquecidos, un mundo exclusivo y privilegiado de cuyas mieles muy pocos orizabeños podían gozar.

Cuadro 9. Algunos cosecheros de tabaco y su actividad como comerciantes

	1848 De los individuos que forman el comercio de la ciudad	1848 De los individuos que pagan impuestos por sus giros y tipo de establecimiento comercial	1854-1855 De los individuos registrados en la matrícula de comercio y tipo de establecimiento	1858 De los individuos que tienen establecimientos de venta de licores	1861 De los comerciantes llamados a participar en la organización de la seguridad pública	1863-1864 De los individuos registrados en la matrícula de comercio y tipo de establecimiento	1870 De los individuos que son dueños de establecimientos que expenden licores
Cano, Miguel			pulpería				
De la Llave, Mariano						expedio de productos de fincas rústicas	
Guevara, Miguel			expedio de azúcar y aguardiente	X	X	expedio de azúcar y aguardiente, y pulpería	X
López, Alberto	X	giros sin establecimiento público	especulaciones mercantiles				
Sota, Isidoro	X	giros sin establecimiento público	pulpería y panadería, y expedio de licores		X		
Vivanco, Antonio		giros sin establecimiento público	pulpería				
Vivanco Argüelles, J.A.						expedio de productos de fincas rústicas	
Fuente	AMO, 65/64, Hacienda	AMO, 65/64, Hacienda	<i>Libro de matrículas...</i>	AMO, 9/78, Hacienda	AMO, 11/80, Policía	<i>Libro de matrículas...</i>	AMO, 32/101, Hacienda

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

8. UNOS CUANTOS SERVICIOS

Sabemos ya que Orizaba era en el siglo pasado una ciudad con una vida económica importante. Una agricultura rica y estratégica, múltiples talleres y artesanos que desempeñaban sus oficios, la grande y moderna Cocolapan, y un comercio organizado y diversificado que no sólo vivía de los orizabeños, sino también de la población de la región que llegaba hasta las calles de la ciudad para dejar sus mercancías y abastecerse de lo que no se surtía en sus pueblos.

Pero de esa vida económica falta hablar de unos cuantos servicios sin los cuales las actividades productiva y mercantil se hubieran visto gravemente desarticuladas. Servicios como el de la arriería y el del sistema de diligencias, el correo y más tarde el telégrafo, los hoteles y las fondas para albergar a los de fuera, y la organización de la casa del rastro de la ciudad.

El "matadero"

El cobro de derechos municipales por la matanza de animales en la casa del rastro representaba para el ayuntamiento una entrada de dinero, tanto, y hasta más importante que la que lograba por el derecho de plaza del mercado, por ejemplo.

Pero al menos hasta mediados de siglo pasado tenemos noticia de que la casa no era suficientemente grande para dar cabida a todo el ganado, así es que carneros y cerdos no se daban al cuchillo en ella, causando problemas para el control del fraude al derecho municipal. Las reses únicamente podían ser matadas en el rastro. Debían ser conducidas por un buey mancomero y bien retenidas con reatas, circulando por las calles menos transitadas sólo entre las seis y las ocho de la mañana o de las cinco a las seis de la tarde, horario en que eran admitidas en el matadero.

El guarda del rastro era quien cobraba diariamente los derechos municipales y estaba a cargo del orden y la limpieza del edificio. Tenía instrucciones expresas de prohibir los juegos de rayuela y de naipes dentro del establecimiento y vigilar que a las seis de la tarde en invierno, y a las siete en verano, estuviera concluida la matanza y los "nacateros" tuvieran ya colgadas las carnes en las perchas. En la madrugada, desde las tres y hasta las ocho de la mañana, la carne tenía que ser distribuida y quedar el rastro totalmente vacío

para las actividades del nuevo día (AMO, 11/80, Hacienda, 1850; AMO, 8/77, Rastro, 1855).

Los problemas que traía consigo el hecho de que el matadero no tuviera una capacidad adecuada para los requerimientos de la ciudad, se prolongaron por años, y no fue sino hasta el principio de los setenta, cuando se presentaron presupuestos para el proyecto de una nueva casa de rastro en el solar en el que había estado el hospital de San Juan de Dios (AMO, 32/101, Hacienda, 1870).

Los negocios del transporte

Desde siempre Orizaba fue un poblado con un movimiento importante de carros y carruajes; sabemos que su origen fue justamente el de un pueblo de camino entre Veracruz y la capital de la Nueva España. Arrieros y viajeros paraban a reponerse del largo y difícil trayecto, dado que los caminos siempre tenían tramos en malas condiciones, que se agravaban durante la estación lluviosa del año. Empezando el segundo tercio del siglo pasado la carretera entre el puerto y la Ciudad de México que subía por las cumbres de Aculcingo era la única por la que podían circular carruajes. Fuera de ella, únicamente era posible viajar cómodamente en coche de Orizaba a los pueblos y ranchos más cercanos, ya que en los otros caminos y veredas de la región sólo transitaban recuas o caballos (Segura, 1854).

Durante todo el ochocientos el control de los puertos, los medios de transporte y los caminos, estuvo en la mira de los grupos de empresarios y comerciantes que fueron sustituyendo a las oligarquías tradicionales de la Colonia. Intentaban enfocar la economía hacia las grandes metrópolis del capitalismo mundial, y para ello era imprescindible el control de las comunicaciones y los transportes. En 1833, orizabeño de nacimiento, el que después sería uno de los hombres de negocios más importantes de México, Manuel Escandón, compró la única compañía de diligencias que existía en el país y cuya línea principal hacía el trayecto México-Veracruz. No se sabe hasta cuando permaneció el señor Escandón como accionista principal, pero la empresa siguió funcionando y la calidad del servicio parece ser que fue muy buena.

La compañía se encargó de organizar la infraestructura indispensable para su buen funcionamiento y fue acondicionando oficinas, fondas y hostales a lo largo de las rutas que recorría (Urías, 1978).

En los años de la década de 1860, el Hotel de las Diligencias Generales de Orizaba era de todas las posadas de la ciudad la que pagaba la cuota más alta de impuestos al ayuntamiento (AMO, 7/75, sin ramo, 1866). Su reglamento especificaba claramente que era el único hotel para el servicio de la Empresa de Diligencias, aunque también recibiera huéspedes que no fueran pasajeros en tránsito en los carruajes de la empresa. A estos últimos se cobraba dos pesos por la cena, la cama y un desayuno, y los forasteros que se quedaban por más tiempo tenían que pagar por quincenas adelantadas. Las comidas se servían en el salón comedor en mesas redondas y con horarios puntuales, menos la que se preparaba a la llegada de los carruajes, y eran admitidos en las comidas comensales abonados que también efectuaban pagos quincenales o mensuales.

Las personas que se alojaban en el hotel tenían que registrarse especificando su edad y su profesión, además del origen y del destino de su viaje. El establecimiento no se hacía responsable de robos y pérdidas en los cuartos, pero podía recibir en la administración alhajas, papeles y dinero para guardar en lugar seguro. El administrador, por su parte, tenía autorización para echar fuera a cualquiera que faltara "al orden y decencia" del lugar. El portón del zaguán permanecía abierto sólo hasta las doce de la noche y después de esa hora se abría únicamente en casos extraordinarios como la enfermedad de algún huésped o para la salida de los carruajes (AMO, 23/93, Policía, 1867).

A finales de la década de los cincuenta el servicio de diligencias era casi diario pues de México salían los coches rumbo a Orizaba y Veracruz seis días a la semana.

En 1835 la compañía de diligencias había obtenido un contrato oficial por unos años para llevar correspondencia pública y oficial entre México y Veracruz; así, los correos ordinarios entraban y salían de Orizaba fijamente en días determinados. En 1839 lo hacían los martes y los viernes, y veinte años después el servicio postal orizabeño ya se había ampliado. La correspondencia se recogía en la Administración General de Correos y salía a las diez de la mañana de domingos, martes y viernes. En el caso de la correspondencia que iba a Córdoba, a no más de cuarenta kilómetros de distancia, había un servicio especial a las doce de los miércoles y sábados (AMO, 9/78, Fomento, 1859; Hermosa, 1859; Segura, 1854; Urías, 1978).

En 1852 llegó a Orizaba la primera línea de telégrafo electro-magnético, como parte de una mayor que funcionó de México a Veracruz y que fue la primera en el país. Su instalación estuvo a cargo de una empresa privada, y pasando el tiempo la compañía del ferrocarril estableció la suya propia (Baz, 1874; Naredo, 1898; Romero, 1898).

Pero sin dejar el tema de los medios de transporte, hay que hablar también de los que ofrecían sus servicios circulando dentro mismo de la ciudad, y acaso hasta los ranchos u otros puntos no muy lejanos. Con la fundación de Cocolapan el negocio de la arriería se vió favorecido y se incrementó el número de carros que circulaban transportando la materia prima hasta la gran fábrica (Chávez, 1965). Sabemos, por ejemplo, que el señor Pedro Prevost, que ya nos resulta conocido por su desempeño como hombre de negocios, luego de inaugurada Cocolapan, tenía contratado el transporte de los algodones que llegaban a Orizaba desde Cosamaloapan (Segura, 1854).

Sin embargo, en cuanto a coches de alquiler en Orizaba, la cosa parecía distinta. En 1864 Manuel Payno era irónico cuando, analizando una estadística de 1831 en que se anotaban diez carroceros, comentaba que el número resultaba excesivo para los tres o cuatro carruajes que circulaban por la ciudad cuando el la visitó (Payno, 1864).

Pero las cosas seguramente cambiaron unos años después cuando entró en funcionamiento el llamado Ferrocarril Mexicano que paraba en Orizaba. El tránsito de personas y mercancía por esta nueva vía debió incrementar el ir y venir desde la estación y por la ciudad, cuantimás si tomamos en cuenta que la ventajosa localización de Orizaba determinó la decisión de la empresa ferroviaria de instalar en la ciudad los talleres y los depósitos de máquinas y vagones. Orizaba se encontraba estratégicamente situada a poco más o menos de la mitad del trayecto, y precisamente a los pies de la fuerte pendiente de las cumbres, para las que se necesitaban máquinas especiales que permitieran al tren remontarlas. Además, la ciudad misma daba facilidades por su abundancia en el recurso de agua y al ofrecer una mano de obra relativamente calificada y diversificada (Baz, 1874).

Es entonces casi indudable que el tránsito de coches se intensificó en aquellos años alrededor de 1872, cuando empezó a funcionar la línea ferroviaria, y para demostrarlo está un *Reglamento de carruajes de la ciudad de Orizaba formado por su H. Ayuntamiento* en 1873, seguramente en el

momento en que ya hacía falta legislar sobre el asunto (AMO, 42/111, Policía, 1873).

El primer artículo del reglamento especificaba claramente que la autoridad municipal no tendría otra intervención en el ramo de coches que la "económica-administrativa" para asegurar el buen funcionamiento del servicio. Los dueños de los coches de alquiler, antes de ponerlos en servicio público, tenían la obligación de obtener un permiso escrito del ciudadano regidor de policía, y una vez autorizados podían fijar libremente el precio del alquiler, siempre y cuando pagaran la contribución correspondiente y fijaran las tarifas en la administración y en el interior de cada carruaje. Debían tener los coches bien pintados por fuera y forrados por dentro, y conservarlos en buen estado.

El regidor tenía que anotar, en una libreta que llevaba cada cocherero, las faltas que éste llegara a cometer estando en servicio, y el cocherero, a su vez, tenía obligación de presentarla a la autoridad o al pasajero que se lo exigiera. Los carruajes podían trabajar a cualquier hora del día o de la noche, pero después del crepúsculo había que circular con los faroles encendidos. Por la noche no estaba permitido transportar bultos, muebles o dinero, y la conducción del coche debía hacerse siempre por las calles y paseos a "paso rodado" y del lado de la acera derecha. No podían cargar cadáveres pero tenían la obligación de llevar enfermos o accidentados. Los coches destinados a servicio público llevaban marcado en las portezuelas y en los faroles el número que se les asignaba en el ayuntamiento, y todos los demás vehículos que circulaban por Orizaba debían tener pintado en un lugar visible el nombre del dueño, o en su caso, el nombre de la finca rural o del molino al que pertenecían. Los carros fúnebres estaban sujetos al mismo reglamento.

Los cocheros eran prácticos en el oficio y estaban obligados a tratar a los usuarios "con respeto y comedimiento"; si alguno fuera analfabeto, el dueño del carruaje tenía la obligación de enseñarle a leer. Cuando se diera el caso de que algún conductor trabajara en estado de ebriedad, éste sería detenido por varios días pudiendo hasta perder el empleo, y sería multado el que maltratara cabalgaduras, obras públicas o banquetas. Todos tenían estrictamente prohibido subir a los carruajes a los llamados "rosquetes" o vagos de la ciudad, sin que se incluyera en esta categoría a los mozos o sirvientes de los señores que viajaban en el coche.

El reglamento estipulaba los lugares específicos de la ciudad en que podían estacionarse los vehículos. Eran los llamados "sitios". En ellos, los

coches debían alinearse perfectamente uno tras otro, cuidando de dejar libres las bocacalles laterales.

Todo esto era la palabra escrita, pero seguramente en la práctica las normas eran mucho más laxas. Ni los coches en servicio debían estar en las condiciones óptimas exigidas, ni los cocheros debían saber todos leer, ni los sitios debían estar tan ordenadamente organizados, y, en fin, el control sobre las obligaciones de dueños y cocheros no debía ser tan estricta. Pero la ley se escribió seguramente porque la cantidad de coches y la intensidad de la circulación en ese año de 1873 ya exigían una cierta regulación sobre la materia.

Albergue para los de fuera

Se habló ya sobre la existencia y el funcionamiento del Hotel de las Diligencias Generales de Orizaba, pero falta decir que en la segunda mitad del siglo existían en la ciudad muchos otros hoteles y fondas de categorías diversas, que podrían dar señal del movimiento de gente en Orizaba. Para 1867 hay registrados doce establecimientos bajo el rubro de "posadas", y quince con el calificativo de "fondas" (AMO, 7/75, sin ramo, 1866) (Cuadro 10). Pero en 1870 llegaba una petición al ayuntamiento para que se rebajara el gravámen que pesaba sobre alguno de los hoteles, explicando que la situación mercantil de la ciudad había decaído y que los establecimientos que dependían directamente del tránsito de pasajeros, como las fondas y los hoteles, eran los más resentidos. Por lo visto, muchos de ellos habían cerrado para entonces menos los que, según el firmante, por la estructura de su construcción no habían podido dedicarse a casas habitación. Los dueños estaban arruinados. Pasaban semanas sin que un pasajero entrara a alguna de las fondas (AMO, 32/101, Hacienda, 1870).

Si nos remitimos a las cifras, en ese año los ingresos que el ayuntamiento recibía por concepto de las pensiones de hoteles y fondas varió mucho de un mes a otro y de enero a octubre sumo \$114.47, de hecho, mucho menos de lo que en proporción se registraba en 1867 (AMO, 7/75, sin ramo, 1866; AMO, 32/101, Hacienda, 1870) (Cuadro 10 y Cuadro 11). Las cuotas se habían fijado según la categoría del establecimiento: los de primera clase \$3.75, los de

Cuadro 10. Contribuciones de posadas y fondas de Orizaba en 1867

Nombre de la posada	Cuota mensual que paga al ayuntamiento
Diligencias	\$4.00
Del Globo	\$2.00
San Pedro	\$1.50
-----	\$1.50
Mesón de la Plaza	\$1.50
Del Comercio	\$1.25
Cuatro Naciones	\$1.00
Guadalupe	\$1.00
Mesón	\$0.50
Del Refugio	\$0.75
Mesón	\$0.50
Remier	\$0.50
<i>Cuota mensual total</i>	<i>\$16.50</i>

Nombre de la fonda	Cuota mensual que paga al ayuntamiento
-----	\$4.00
Del comercio	\$2.00
-----	\$1.00
-----	\$1.00
Cuatro Naciones	\$1.00
-----	\$1.00
-----	\$0.50
-----	\$0.50
-----	\$0.25
-----	\$0.25
-----	\$0.25
-----	\$0.25
-----	\$0.25
-----	\$0.25
-----	\$0.12
<i>Cuota mensual total</i>	<i>\$12.62</i>

Fuente: AMO, 7/75

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

Cuadro 11. Ingresos municipales pagados por hoteles y fondas de Orizaba en 1870.

Mes	Cantidad
enero	\$6.80
febrero	\$14.00
marzo	\$8.80
abril	\$8.80
mayo	\$10.80
junio	\$12.60
julio	\$18.30
agosto	\$6.00
septiembre	\$16.55
octubre	\$11.82
<i>total de enero a octubre</i>	\$114.47

Fuente: AMO, 32/101, Hacienda

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

segunda \$2.40, los de tercera \$2.00, los de cuarta \$0.80 y los de quinta \$0.40 (AMO, 32/101, Hacienda, 1870).

Que en 1870 la actividad comercial hubiera perdido bríos y que la situación de fondas y hoteles fuera penosa por la disminución en el paso de viajeros que paraban en la antigua villa, no es sorprendente. Simplemente habrá que recordar que en 1867 México había logrado por fin expulsar de su territorio a los invasores franceses, que en contubernio con los sectores conservadores del país habían impuesto a un emperador extranjero durante tres largos años. Con la retirada de los invasores se fueron también capitales, y el flujo de viajeros europeos disminuyó tajantemente, sobre todo en la ruta por lógica más concurrida, que era la del puerto de Veracruz a la Ciudad de México.

Además, al iniciarse el período de la República Restaurada, el fenómeno del bandolerismo se agudizó después de haber sido relativamente controlado por los ejércitos de ocupación, y el tránsito resultaba mucho más azaroso. En los diversos puntos del país y entre ellos en los estados de México, Puebla y Veracruz, justamente en el camino que nos preocupa, numerosas revueltas de comunidades campesinas contra las leyes liberales de desamortización acabaron de hacer difícil y peligrosos el viaje. Orizaba dejó de recibir a sus numerosos huéspedes.

Pero a pesar de que los abatares del siglo XIX mexicano produjeron altibajos en todas las actividades económicas, si hacemos el análisis intentando encontrar procesos generales, resulta que, en Orizaba, el caso de los servicios, lógicamente aparejado con los de los comercios y los talleres artesanales, fue de paulatino pero evidente crecimiento. De 1839, año de la estadística, a 1867, sólomente fondas y mesones habían aumentado de seis a veintisiete ¹, y existían establecimientos de los que antes no tenemos registro como baños públicos, un café y varias carrocías (AMO, 7/75, sin ramo, 1866; Segura, 1854) (Cuadro 12). Dice Manuel Payno en 1864:

De seguro puede decirse que estos establecimientos han aumentado y mejorado notablemente. La casa de diligencias sostiene una posada y fonda decentes, aunque pudieran estar mejores. Las mercerías son tan bien o mejor surtidas que las de México. Hay un

1. Aunque 1867, precisamente al final del imperio de Maximiliano, es probablemente el año de auge en el tránsito de personas, con el estancamiento que explicamos para los años siguientes es seguro que la disminución en el número de hoteles no fue tanta como para llegar al de 1839.

Cuadro 12. Servicios en Orizaba en 1839 y 1867.

Tipo de establecimiento	Número de los existentes en 1839	Número de los existentes en 1867
posada o mesón	5	12
fonda	1	15
billar	2	6
baño público	-	4
café	-	1
retratista	-	1
carrocería	-	4

Fuentes: AMO, 7/75; Segura, 1854

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

establecimiento de baños tibios muy bien servido, un mal teatro, pero se está construyendo otro que será muy elegante, y en la torre de la Parroquia se va a colocar un magnífico reloj de luz que será el primero que haya de este estilo en México. Toda la parte material de Orizaba mejora con el tráfico de los pasajeros y carros de mercancías, y es menester repetir que llegará a su apogeo algunos años después de que esté establecido entre México y Veracruz el tráfico por el camino de fierro. (Payno, 1864, p. 162).

Con los datos que tenemos, el perfil de los dueños de establecimientos de servicios en Orizaba resultó un tanto más indefinido que el que pudo obtenerse de los comerciantes (Cuadro 13). Parece no existir ninguno de sus nombres en la primera mitad del siglo: ni en registros de pensionados por servicios públicos, ni porque actuaran también como comerciantes o "agricultores". Sólomente uno que otro era dueño de algún comercio rebasado el 1850, y a excepción de Leandro Iturriaga, que tenía dos baños públicos y al que ya conocemos como poderoso capitalista de la ciudad, los dueños de negocios de servicios parecen propietarios más modestos de fincas urbanas; apenas unos cuantos pagan por agua corriente o alumbrado por sus casas céntricas.

De la lista de los causantes de impuestos por sus fondas, el 40% es de mujeres, lo que nos sugiere que la renta de cuartos para hospedaje era tal vez, en buena medida, un negocio de solteras o viudas "decentes" (AMO, 7/75, sin ramo, 1866).

¿Podríamos afirmar sin mucho riesgo a equivocarnos que el sector de servicios no tenía tanta tradición en cuanto a las inversiones de los oligarcas de la ciudad y que no era una fuente de enriquecimiento y poder como el de otras actividades de las que ya hablamos? Dejémoslo por ahora a modo de sugerencia.

Cuadro 13. Sobre la actividad de algunos dueños de establecimientos de servicios en Orizaba

Nombres	1867 De los individuos que pagan impuestos por alguno o varios establecimientos de servicio, y tipo de establecimiento	1858 De los individuos que tienen establecimientos de venta de licores	1863-1864 De los individuos registrados en la matrícula de comercio, y tipo de establecimiento	1867 De los individuos registrados como causantes de algún establecimiento industrial, y tipo de establecimiento	1870 De los individuos que son dueños de establecimientos que expenden licores	1870 De los propietarios de fincas urbanas que pagan pensión por disfrutar de agua corriente (no. de casas)	1870 Propietarios de fincas urbanas que pagan impuesto por alumbrado público (no. de casas)
Bidoc y Bouquet	posada/billar						
Boit, Pedro	fonda/billar						
Castell, Ambrosio	2 posadas/billar/fonda						
Durruti, Domingo	posada/fonda/billar						
Fougeral, Pedro	posada/fonda/café		tienda de ropa				
Gargollo, Manuel	posada/fonda			fábrica de aguardiente		X (1)	X (1)
Iturriaga, Leandro	2 baños públicos					X (15)	X (varios)
Méndez, Pomposa	posada						X (1)
Mesa, Luis	baño público					X (1)	X (2)
Oriac, Carlos	carrocería				X		
Plauchú, José	carrocería	X					X (1)
Serrano, Emilio	2 posadas					X (1)	X (varios)
Fuente	AMO, 7/75	AMO, 9/78, Hacienda	Libro de matrículas...	AMO, 7/75	AMO, 32/101, Hacienda	AMO, 32/101, Hacienda	AMO, 32/101, Hacienda

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

Segunda parte. LA MORFOLOGIA URBANA

9. EL PLANO. CALLES, CASAS Y SOLARES

Orizaba en el mapa

La ciudad que había nacido en el siglo XVI de unas cuantas chozas construidas alrededor del camino de Veracruz a México, era en el siglo XIX una población hecha y derecha, con un plano de trazos claros, una cantidad importante de espacios edificados y límites bastante precisos. Cuatro "puertas" marcaban la entrada al ámbito de jurisdicción urbana: la garita de Escamela al oriente, al poniente la de la Angostura, por el norte la de los Cerritos y al sur la de San Antonio o de Jalapilla. Alrededor de seis kilómetros entre una garita y otra siguiendo la calle Principal de oriente a poniente, un poco menos de cuatro entre las del norte y del sur, y la ciudad con una planta dividida para su administración en nueve cuarteles (AMO, 48/117, sin ramo, sección de secretaría, 1875; AMO, 6/73, Policía urbana, 1857) (Figura 8)¹.

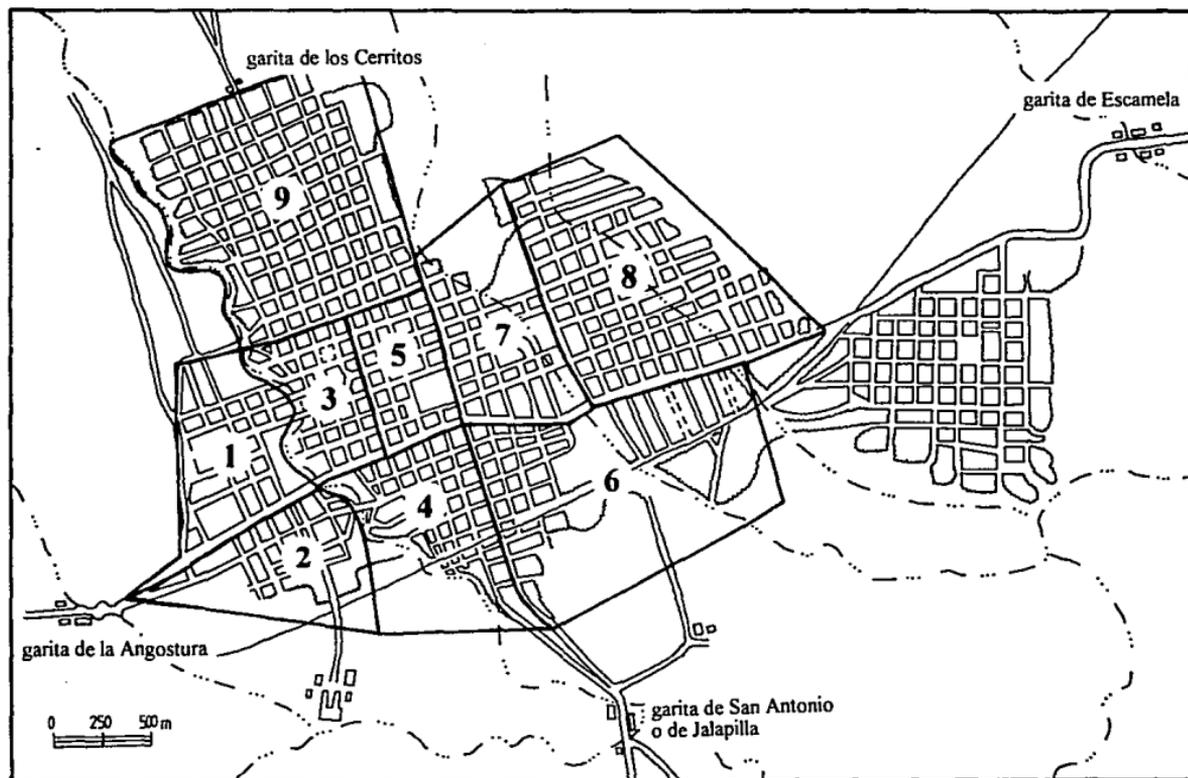
Orizaba, como otras poblaciones de creación española en América, no tuvo un origen formalizado en un acta de fundación. De ahí que en principio su crecimiento no fuera dirigido con planes y reglas prestablecidas, y más bien se diera de manera espontánea.

El lector sabe (que) Orizaba debe su origen a los dueños de carros y recuas que, ya hecha la conquista de México, eligieron este sitio para lugar de descanso de sus acémilas por sus abundantes pastos, y sitio en que pudieran curarse los que se enfermaban en la Tierra Caliente, pues brindaba para esto el clima suave y sano de esta localidad.

Sabe también que esos mismos dueños levantaron por el rumbo del barrio que hoy es conocido con el nombre de San Juan de Dios, algunas habitaciones para ellos y corrales para sus ganados.

1. Barrio Nuevo no formaba parte de esta división porque aunque estaba de hecho integrado a Orizaba, tenía categoría de pueblo.

Figura 8. Puertas y división de la ciudad en cuarteles en 1867



Fuentes: AMO, 6/73, Policía urbana; AMO, 9/78, Policía; Arróniz, 1867b
Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

Estas construcciones se hacían a gran distancia
las unas de las otras, aunque siempre a la orilla de la
ruta ... (Naredo, 1898)

Seguramente pronto, sin que se pueda señalar un momento preciso, los españoles empezaron a delimitar solares para organizar la apropiación de la tierra, como lo hicieron siempre que fundaron un barrio nuevo destinado a asentar población india en la futura villa. Y así, aún sin la existencia de un plan rector, Orizaba fue tomando la forma cuadriculada de un plano de damero, pero no articulado alrededor de una plaza mayor como centro vital de la población, sino teniendo por eje central el camino carretero, que enseguida se convertiría en "Calle Real" y con el tiempo en "Calle Principal". Aún cuando la primera calle Real se abandonó por otra paralela más al norte (Naredo, 1898), la calle nueva enseguida tomó su papel principal ejerciendo las mismas funciones que la otra tuvo en el origen, y nunca más perdería su protagonismo. El hecho es bien notorio y le dió a la población un carácter especial en un universo de centros urbanos preponderantemente estructurados alrededor de la plaza, como lo fue Hispanoamérica (Chueca, 1986).

Sin embargo, aunque la calle Principal sea el eje más importante en la vida orizabeña y elemento clave en la conformación de su plano, las plazas aparecieron en el escenario para desempeñar su papel esencial. Se organizó una plaza mayor que se rodeó de las casas de cabildo de indios y españoles, de la Parroquia y el mercado; y aunque su estructura fuera conformada en tiempos distintos y resultara un tanto irregular, desde muy al principio de la Colonia debió ir tomando el papel característico de ese espacio abierto en medio de la trama urbana, delimitado por los edificios públicos y religiosos más representativos, lugar de reunión y de mercado, y como dijo algún autor, centro simbólico de la unidad cívica (Aguilera, 1982).

Bien claramente lo dice Naredo: "Pasando algún tiempo se pensó en levantar el templo parroquial y hacer la plaza de armas que debía tener el pueblo que se iba formando" (Naredo, 1898). Ese "debía tener" es por sí mismo suficientemente elocuente acerca del fenómeno casi omnipresente de las plazas "centrales" en pueblos y ciudades mexicanas.

Después de la placita que se formó frente a la iglesia de San Juan de Dios en el lugar de origen de la ciudad, la plaza mayor de Orizaba fue emplazada en el límite de la ciudad española, que se extendía hacia el sur, y

todos los terrenos repartidos en solares para los indios del barrio de Ixhuatlán hacia el norte (Naredo, 1898). Seguramente esa ubicación no fue casual. Por ello mismo tampoco resulta del todo fortuito que la plaza, el cabildo, la Parroquia y el mercado resultaran muy céntricos en un sentido geográfico, considerando que los primeros barrios constituidos que hubo en Orizaba se distribuyeron en una dirección norte-sur y entre el río Orizaba y el arroyo Caliente (Figura 9).

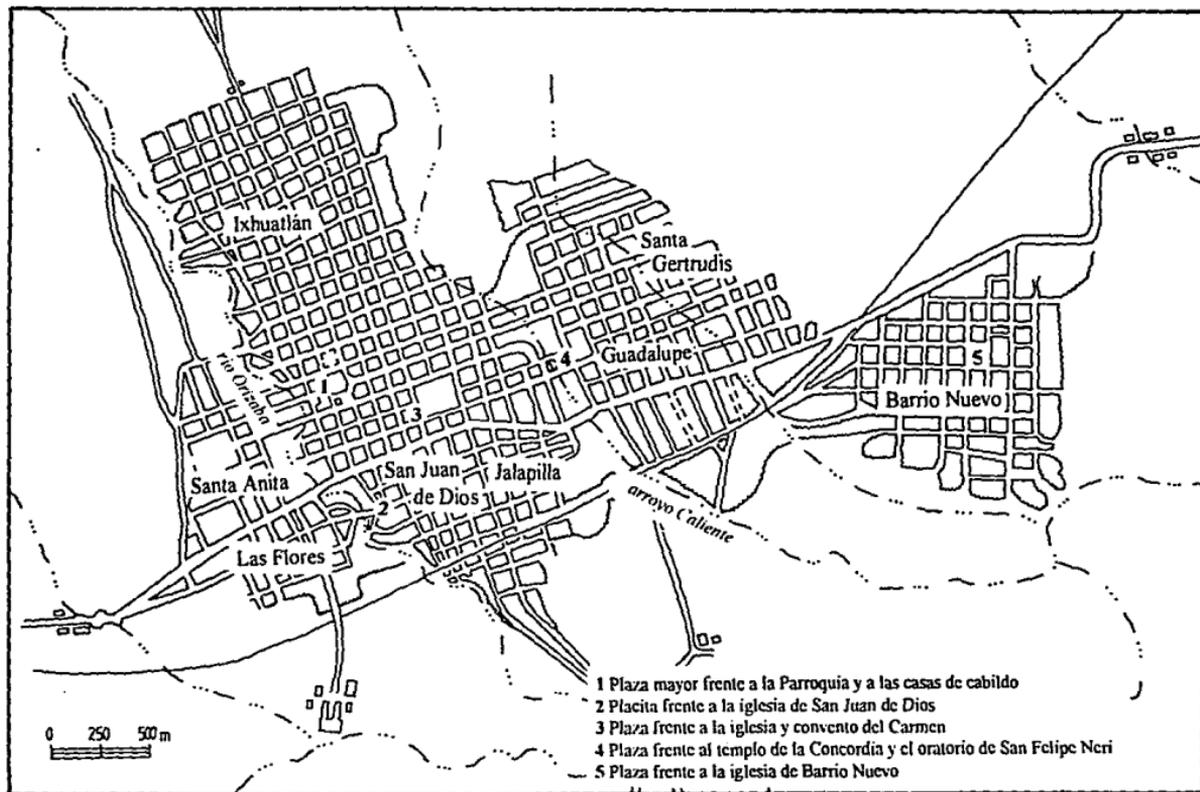
Más tarde la ciudad creció hacia el oriente y los barrios de Guadalupe, Santa Gertrudis y Barrio Nuevo, después de las primeras décadas del siglo XVIII, contaron con plazas menores que hicieron las veces de elemento articulador y aglutinante. Una plaza frente al templo de La Concordia, otra frente a la iglesia de Barrio Nuevo, y más céntrica la plaza frente al templo del Carmen, iglesias todas construidas en la primera mitad del setecientos (Naredo, 1898) (Figura 9).

Una mirada rápida y superficial del plano orizabeño permite apreciar enseguida la regularidad en el trazado de sus barrios. A pesar de los amargos lamentos de gente como Joaquín Arróniz, sobre la torcida delineación de las calles de la ciudad debida al descuido de las leyes de policía desde el origen de la población (Arróniz, 1867a), lo cierto es que si bien la trama viaria efectivamente no está trazada a cordel, las manzanas guardan una proporción geométrica bastante clara. Dice Arróniz hablando del siglo XVI:

No es aventurado suponer que la autoridad influiría poderosamente para corregir ese gravísimo mal; pero es sabido que cuando algunas leyes chocan con los intereses privados, -achaque de que se resienten más las que propenden a corregir abusos-, sólo remotamente pueden lograr su estricta observancia.

Ninguno de los vecinos quiso remover su hogar en bien de la hermosura y regularidad de la población. Unos alegaron imposibilidad de hacerlo, como se ordenaba, pues sus bienes de fortuna sólo consistían en el importe de las chozas que habitaban; y otros, que no podían hacer valer esos pretextos, por buena posición pecuniaria, sin negarse a obedecer ostensiblemente la autoridad, se comprometieron a obsequiar esas ordenes, sin llegar a cumplir jamás sus ofertas (Arróniz, 1867a, pp. 191, 192).

Figura 9. Plazas de la ciudad de Orizaba y algunos de sus barrios



Fuente: Arróniz, 1867b

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

Aparte de la notable irregularidad de la calle Principal, debida según Naredo a la construcción de la capilla de los Dolores en un llano todavía muy deshabitado en 1720, y que ostruyó el camino recto de la calle y originó el desorden en la edificación posterior de las casas del rumbo, el plano se ajusta a las características de uno cuadriculado con calles que se cortan perpendicularmente, propio de ciudades o barrios nuevos en los que existe un control sobre el terreno del que se dispone (Carter, 1974). En una cuadrícula, la división y distribución de lotes o parcelas siempre es más sencilla. Y efectivamente, más allá del núcleo español que se fue expandiendo sobre sus periferias, los barrios que se agregaron a la ciudad para el asiento de población india tomaban forma con la delineación de los solares mandada y supervisada por las autoridades (Arróniz, 1867a).

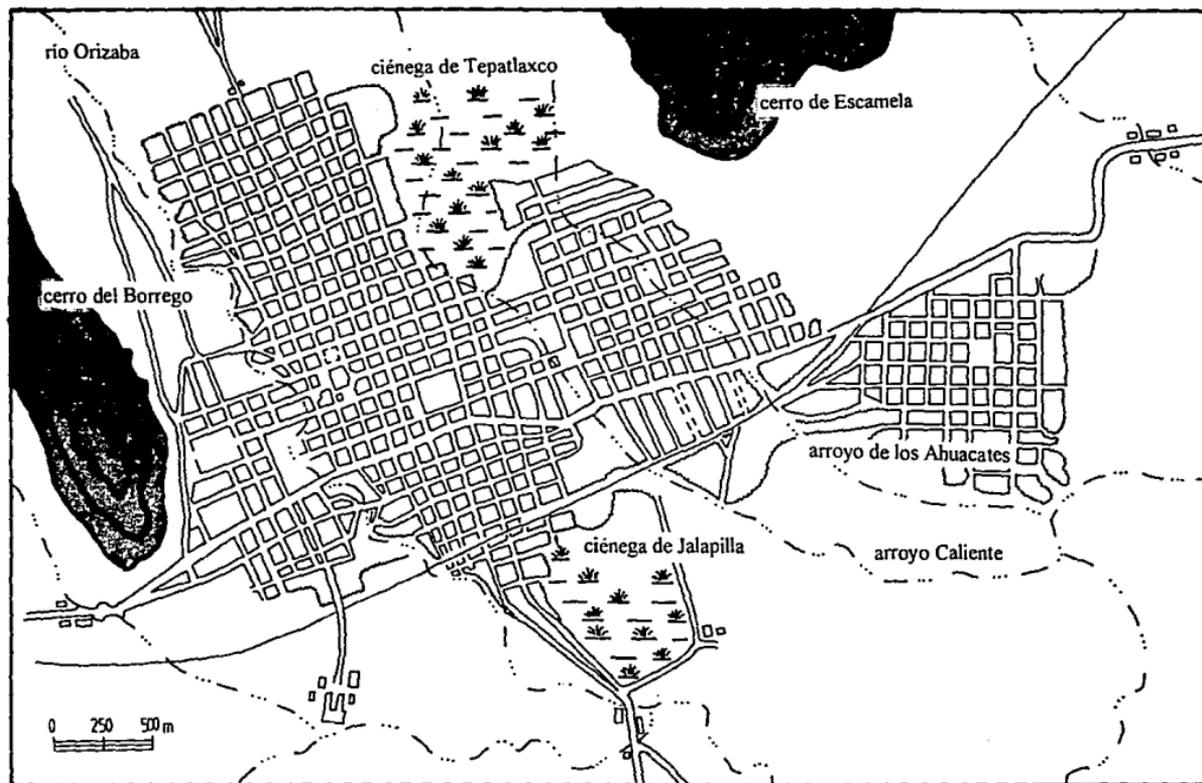
El agua del humedísimo valle de Orizaba da una nota en muchos sentidos distintiva a la ciudad, y es de insoslayable influencia en la configuración del plano, ya que parecen ser las corrientes de agua las que provocan las mayores asimetrías en lo que al trazado de las manzanas se refiere. El arroyo de los Ahuacates, el arroyo Caliente y sobre todo el río Orizaba, con su abundante caudal todo el año, le dieron forma a los lotes contiguos y a las parcelas de uso agrícola por las que corría dentro de la población. Junto con los amplios terrenos cenagosos y los cerros del Borrego y de Escamela condicionaron la dirección del crecimiento de la ciudad y algunos de sus límites (Figura 10).

La rectitud del trazado

"Orizaba es de forma irregular y de calles angostas y tortuosas, en su mayor parte. La principal, que por su amplitud sería de una hermosa vista, adolece del gravísimo defecto de ser la menos recta de todas" (Arróniz, 1867a).

Hemos dicho ya que a pesar de lo que escribiera Arróniz en el siglo pasado, Orizaba tenía un plano bastante regular. Pero lo que es cierto y seguramente marcó la imagen que el historiador percibía de su ciudad, es que, aparte de que la rectitud exacta no existiera, alejándose del distrito más central muchas calles de la ciudad estaban obstruidas. Ello fue motivo de constantes quejas y preocupaciones para el municipio.

Figura 10. Rasgos del medio físico con influencia en la morfología de Orizaba



Fuente: Arróniz, 1867b

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

Por un lado, propietarios particulares solicitaban permisos para unir sus solares, cerrando para ello algún callejón. Otros los cerraban *motu proprio* levantando las protestas de los que veían afectado el acceso a sus propios terrenos. Y claro, los que se veían obligados por el municipio a abrir calles también se convertían en quejosos. De Leandro Iturriaga, por ejemplo, se reportan diversas quejas porque se le mandaba abrir un camino afectando terrenos de su propiedad. Sus argumentos eran siempre contundentes: la calle que supuestamente ha de dar comodidad a los vecinos de Tepatlaxco y del barrio de Guadalupe no ha existido jamás y no resultará útil dado el escaso número de habitantes en aquellos solares y lo pantanoso y accidentado del terreno. Francisco Bravo también se niega a aceptar la destrucción de unas zanjas que cierran un paso pero que protegen los plantíos de sus terrenos. Y como éstos, muchos otros (AMO, 49/48, Hacienda; AMO, 52/51, 1840; AMO, 2/68, Policía urbana, 1852; AMO, 4/70, Policía urbana, 1854; AMO, 6/73, Policía urbana, 1857).

En 1852 el gobierno del estado concedió al ayuntamiento varias autorizaciones para emprender litigios en contra de las personas que tuvieran canceladas calles públicas. Esto por lo visto era especialmente frecuente en las vías que conducían a las tierras de ejido de la ciudad, y debían ser abiertas de conformidad con la delineación del plano de Orizaba que existía en la secretaría del cabildo (AMO, 2/86, Policía urbana, 1852). Pero en 1865 se seguía reportando que los callejones que se desprendían de la calle Principal en el barrio de Santa Gertrudis hacia el sur, estaban obstruidos por sembradíos de café, por siembras de tabaco y por cercas de los solares, y alguno desviado respecto de como aparecía en el plano. Esta vez era la prefectura política la que daba la autorización para mandar abrir las calles (AMO, 15/84, Policía, 1865).

El ayuntamiento parece haber tenido una preocupación constante por este problema; en 1870 volvía sobre ello a raíz de un caso específico, argumentando las desventajas que acarrea la obturación de calles, cuando de lo que se trataba era de ampliar las vías de comunicación para permitir una actividad comercial más fluida y extensa (AMO, 32/101, Policía, 1870).

En la segunda mitad del siglo también se demostró celo por corregir la alineación de las calles. En el reglamento de policía de Orizaba de 1850 no se menciona el asunto, pero en 1854 encontramos un documento suelto que establece que se harán abrir calles cerradas y enderezar las irregulares, indemnizando a los propietarios si a ello hubiera lugar (AMO, 4, sin ramo,

1854). Y en el nuevo reglamento de 1864, en la sección 8ª sobre "Comodidad, ornato y limpieza", se incluyen los siguientes artículos:

artículo 77. No se levantará en lo sucesivo ningún edificio o cerca, so pena de destruirse lo que se haga sin dar conocimiento previo al Juez de Policía, para que por medio del ingeniero de la ciudad se marque la línea de las paredes exteriores, a fin de que las calles todas que hoy no tienen edificios, o que los tienen muy escasos, sigan una delineación perfecta dándose a las calles un ancho proporcionado.

artículo 78. No servirá de obstáculo para la delineación de las calles el que queden salientes una, dos o tres casas, pues quedarán así sólo por poco tiempo, porque se impedirá su reposición, siempre que no se pongan a cordel con las nuevas, consiguiéndose de esta manera que se arruinen en un tiempo dado (AMO, 3/69, Policía, 1850; AMO, 14/83, Policía, 1864).

En 1868, se añadía que durante la estación de aguas, el maestro de obras de la ciudad rectificaría las calles de los barrios para darles la amplitud establecida en 14 metros, seguramente refiriéndose a las zonas periféricas de solares en las que los intensos aguaceros de verano debían borrar y modificar los límites de la vía pública (AMO, 26/95, Policía, 1868; AMO, 30/99, Policía, 1869).

Lo cierto es que algo se hacía. En 1855 un parte de policía notificaba que se había ampliado y tirado a cordel una calle en el barrio de Santa Anita; y en 1870, los vecinos del barrio de Ixhuatlán se quejaban amargamente por la destrucción de cercas y la tala de árboles frutales y plantas diversas. Las estaba llevando a cabo el ayuntamiento para cumplir con lo estipulado sobre el alineamiento de calles. Los vecinos se escudaban en el "sacrosanto" derecho a la propiedad, pero no parecían tener demasiadas posibilidades de triunfo en su defensa cuando la réplica del ayuntamiento esgrimía no sólo el reglamento de policía, sino también unas ordenanzas municipales de 1840 y la ley orgánica de la administración del Estado de 1861, que hablaban sobre la obligación de procurar la rectitud y el empedrado de calles (AMO, 8/77, Diversos, 1855; AMO, 32/101, Policía, 1870).

Estas modificaciones resultan cosa menor y son casi inapreciables. Pero ampliaciones y reestructuraciones mayores del plano se produjeron a raíz de

hechos como la fundación de Cocolapan, el reparto de terrenos del antiguo arenal de la ciudad, la construcción de la Alameda, la desamortización de los bienes del clero y el paso del Ferrocarril Mexicano.

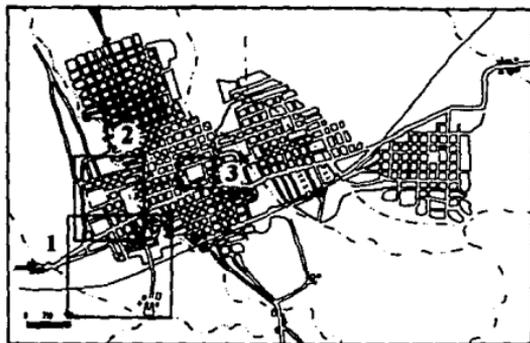
Cambios en el plano

La fábrica de Cocolapan que se levantó en una llanura a escasos 800 metros al suroeste de la ciudad obligó en 1837 a construir un camino que resultó en una "ancha y dilatada avenida, sombreada por frondosos fresnos". En el campo, a la derecha del camino, pronto se formaron algunas "calles" de árboles frutales, y a juzgar por el plano de Arróniz de 1867, en ese año había a uno y otro lado de la avenida parcelas de cultivo y alguna que otra construcción, seguramente ligada a la fábrica. En el barrio de las Flores proliferaron las edificaciones, seguramente por la importancia que debió adquirir el barrio que llevaba hacia Cocolapan. Dice un informante de un capitular del ayuntamiento en 1853 que en aquel rumbo en que en los años veinte del siglo no había más que algunas "chozas de zacate", se habían construido para aquel año más de doscientas casas y algunas muy costosas. (AMO, 3/69, Gobierno, 1853; Naredo, 1898; Segura, 1854; Arróniz, 1867b; López, 1810).

La división de los terrenos que habían sido el arenal de la ciudad del que se obtenían materiales de construcción, también contribuyó en algo a los cambios que se dieron por aquel rumbo. En 1849, por disposición del ayuntamiento, los baldíos se repartieron y se abrió una calle nueva que comunicaba con la Principal (AMO, 65/64, Policía, 1849; AMO, 65/64, Policía urbana, 1849) (Figura 11).

En 1854 el ayuntamiento y una junta de "personalidades" orizabefías echaron a andar un ambicioso programa para formar un gran paseo y jardín en la ciudad: la Alameda, que debía abarcar cuatro manzanas enteras del primer cuartel. Llevarlo a cabo no era sencillo y la indemnización de más de una veintena de propietarios por sus casas, sus lotes y las plantaciones y cercas que en ellos tenían, resultó asunto difícil. Naredo asegura que los conflictos se habían resuelto en poco más o menos de dos meses, y aunque nos caben serias dudas al respecto, lo cierto es que en septiembre de 1854 se colocaba la primera piedra y un año después la Alameda era oficialmente inaugurada.

Figura 11. Transformación de algunos sectores del plano de Orizaba



1 La fábrica de Cocolapan, el arenal y el barrio de las Flores

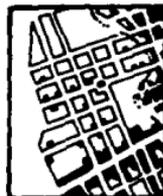


1810



1867

2 La Alameda y el barrio de Santa Anita. Edificación en el exconvento de San José de Gracia



1810



1867

3 La división del convento del Carmen



1867



1874

Observaciones: Las manchas negras indican aproximadamente los espacios edificados; en el caso de la zona del convento del Carmen no se incluyó esa información por falta de fuentes para el año 1874

Fuentes: Arróniz, 1867b; Bueno, 1810

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

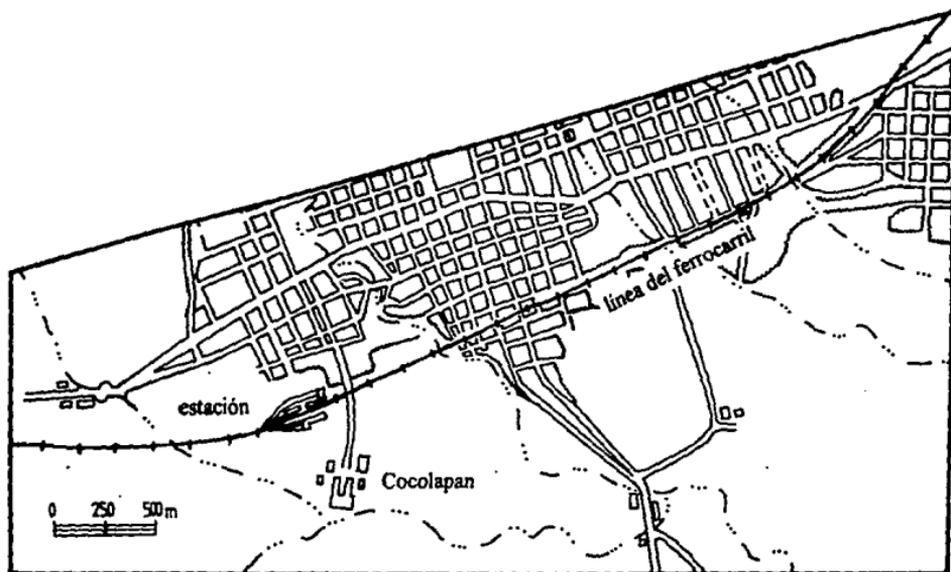
Los difíciles tiempos de guerra e invasión extranjera que trajeron los años siguientes interrumpieron el proyecto, al grado de quedar el paseo convertido en corral del ejército de intervención durante la ocupación francesa de la ciudad. Pero todavía no se habían retirado las fuerzas extranjeras cuando el paseo fue rescatado y empezada su reconstrucción con un nuevo trazo interno (Naredo, 1898) (Figura 11).

En el puerto de Veracruz, el año de 1859, Benito Juárez decretó la nacionalización de los bienes de la Iglesia. En Orizaba las leyes entraron en vigor en agosto de 1860, pero sólo tardíamente y en forma limitada tuvieron alguna consecuencia sobre la trama viaria de la ciudad. Ni en el convento de San José de Gracia ni en el oratorio de San Felipe Neri la enajenación de los espacios conventuales dió lugar a la apertura de calles nuevas durante el siglo pasado. Si acaso, abrió paso a la edificación en terrenos de las huertas. El convento del Carmen corrió con otra suerte y en 1874, en lo que habían sido claustros y huertas, se abrieron dos calles nuevas, y de una gran manzana resultaron cuatro (AMO, 48/117, Policía, 1875; Naredo, 1898) (Figura 11).

También hay que hablar de la irrupción del Ferrocarril Mexicano en el ámbito urbano de Orizaba. Fue el tramo orizabense el último en ser construido. La estación ferroviaria de la ciudad empezó a funcionar con el paso de trenes de carga el 5 de septiembre de 1872, apenas cuatro meses antes de la inauguración de la línea completa entre México y Veracruz (Baz, 1874). No conocemos el momento exacto en que se inició el tendido de las vías dentro de Orizaba, ni tampoco cuándo comenzó la edificación de la estación. Pero sabemos que desde varios años antes de que se empezaran esas obras ya se había abierto el camino para el ferrocarril, y cabe decir también que no es en absoluto extraño que la estación estuviera precisamente localizada a un paso de Cocolapan. Únicamente basta recordar que la familia Escandón había influido en la decisión de que la línea del tren siguiera la ruta de Orizaba, precisamente en el momento en que era dueña de la fábrica y le convenía por ello la llegada del tren a sus instalaciones (Arróniz, 1867b; Chapman, 1975) (Figura 12).

No tardaron en comenzar las especulaciones sobre el suelo alledaño. Cuando algún propietario no accedía a los acuerdos necesarios para la compañía del ferrocarril, sin demasiados trámites se autorizaba la ocupación de sus terrenos. Alguno, como el norteamericano Francisco Alberto Hooper, dueño de un rancho en 1866, solicitaba al ayuntamiento que se le vendieran las

Figura 12. El ferrocarril y su estación inaugurados en 1872 en la ciudad de Orizaba



Fuente: Comisión Geográfico-Exploradora, 1899

Elaboró: Eulalia Ríbera Carbó

calles y los pedazos de tierra que lindaban con sus propiedades y que quedarían cercados por el paso del ferrocarril. Sin embargo el ayuntamiento quería abiertas las calles desembocando al camino del tren y exigía que el señor Hooper abriera la que tenía obstruida. A juzgar por un mapa de 1899 los callejones en cuestión efectivamente no fueron cerrados (AMO, 15/84, Policía, 1865; AMO, 19/88, Policía, 1866; *Plano Topográfico de la Ciudad de Orizaba*, 1899).

Otros se quejaban por la devaluación que el tren provocaría en el valor de sus tierras de cultivo de caña por la amenaza de incendios que provocarían las chispas de la locomotora; y otros más ofrecían la donación de terrenos propios para alargar calles por el rumbo de la estación, seguramente contando con los beneficios que ello podría acarrearles (AMO, 38/107, Policía, 1872; AMO, 42/111, Policía, 1873; Chapman, 1975).

Después de tres años de inaugurada la línea, la compañía del Ferrocarril Mexicano no había cumplido con las disposiciones de una ley de 1867 que la obligaba a establecer barreras al cuidado de guardas, en los puntos en que el tren atravesara caminos comunes al mismo nivel. Ello daba lugar a accidentes de los que la empresa era responsable (AMO, 51/120, Policía, 1876).

Ordenamiento de las calles y sus casas

Las calles de Orizaba, rectas o no, obstruidas o recién abiertas, con casas bien construidas o chozas endeble, tenían que ser bien conocidas y marcadas en el mapa, y ordenarse de manera lógica si el ayuntamiento quería tener el control administrativo necesario para gobernar una ciudad. Es por ello que desde la década de los años cuarenta encontramos una alusión constante al problema de la nomenclatura de las calles y la numeración de sus casas.

En 1841, una comisión formada especialmente para encargarse del asunto, había hecho un plano donde debían indicarse todas las construcciones de cada manzana y en cada ángulo marcar los números con que empezaban y acababan las casas. Se había dado nombre a las calles que no lo tenían, procurando hacerlo con nombres de personas que hubieran favorecido a la población, de héroes de la independencia o con palabras a propósito de alguna señal notoria de la calle. Y de los nombres existentes puestos en 1810 había sido necesario cambiar unos cuantos. Los números no correspondían a las

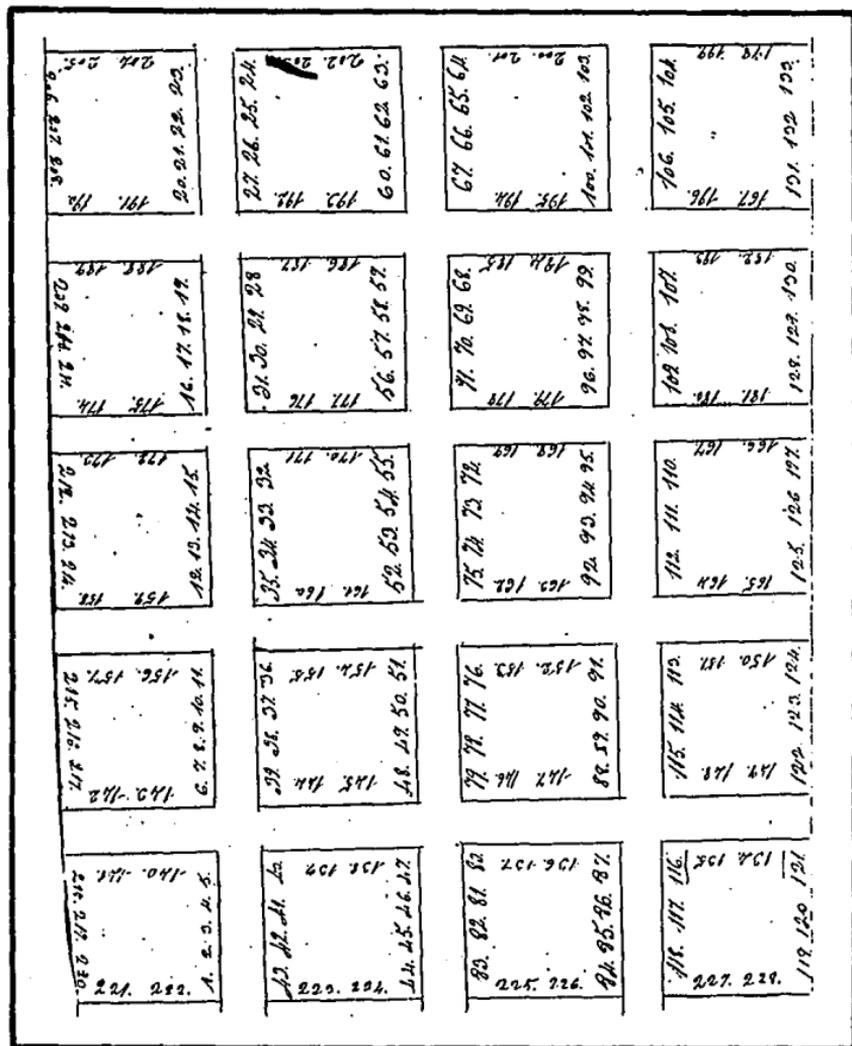
casas de la acera norte y poniente de las calles, y los pares a las del sur y el oriente; arrancarían en orden desde el uno para facilitar el aumento con las casas nuevas que fueran construyéndose. Los números se colocarían con azulejos y la comisión sugería que se fabricaran en Orizaba para iniciar una tradición artesanal como la de Puebla (AMO, 65/64, Documento suelto, 1841).

La cosa debió quedar en la letra porque en 1849 se acordaba nuevamente numerar todas las casas y fincas rústicas de la municipalidad a expensas de los fondos del propio ayuntamiento. Se empezaría por las calles de oriente a poniente y se seguiría con las del norte a sur, con números de "seis pulgadas" y dibujados con "carácter moderno". En un reporte que entregó el encargado al ayuntamiento y que incluía un croquis, queda claro que la organización numérica de las casas seguía un orden progresivo de una calle a otra (Figura 13), y que no se habían oído las recomendaciones de 1841 de empezar una numeración nueva para cada calle, sistema que evidentemente resultaba más sencillo (AMO, 65/64, Policía urbana, 1849).

En 1858 las señales con los nombres de las calles estaban casi destruidas y la nomenclatura tergiversada. El gobernador del departamento aprobó la reforma al decreto de 1849 para que las casas se numeraran a partir del uno en cada calle, y el gasto para que se iniciara la reparación; ese es el sistema de uso general en la república, se decía, y el más útil al público y a las exigencias fiscales y de policía (AMO, 11/80, Policía, 1861; AMO, 9/78, Policía, 1858). Pero años después el trabajo todavía no estaba terminado, porque en agosto de 1866 el inspector de hacienda instaba al alcalde a componer la nomenclatura y la numeración para poder formar un padrón exacto de la propiedad raíz en la ciudad (AMO, 19/88, Policía, 1866).

Unos meses más tarde, con la preocupación del empadronamiento, el alcalde entraba en tratos con un poblano para la fabricación de azulejos esmaltados en blanco con nombres y números marcados en negro, que empezaron a llegar a la ciudad en febrero de 1867. Los gastos debieron rebasar las posibilidades del tesoro público porque en mayo del mismo año se acordó que los dueños de las fincas urbanas pagaran por los números que se pusieran en sus casas. En los años setenta todo parecía estar más normalizado pero la preocupación por el control de calles y casas con fines sobre todo fiscales estuvo siempre presente (AMO, 19/88, Obras públicas, 1866; AMO, 32/101, Policía, sección obras públicas, 1867; AMO, 42/111, Policía, 1873; AMO, 45/114, sin ramo, 1874).

Figura 13. Croquis que indica la organización numérica de las casas de Orizaba en 1849



Es lógico pensar que con la estabilidad política que se anticipó con la República Restaurada, y que reinó durante el Porfiriato y sus largos años de "orden y progreso", el énfasis en la disciplina administrativa se tradujera en esfuerzos por vertebrar y mantener en regla asuntos tan básicos como el catastral. Y esto sólo podría lograrse verdaderamente, con la organización y el conocimiento a fondo del plano de la ciudad.

10. OCUPACION DEL ESPACIO, USO DEL SUELO Y SEGREGACION

El uso agrícola del suelo urbano

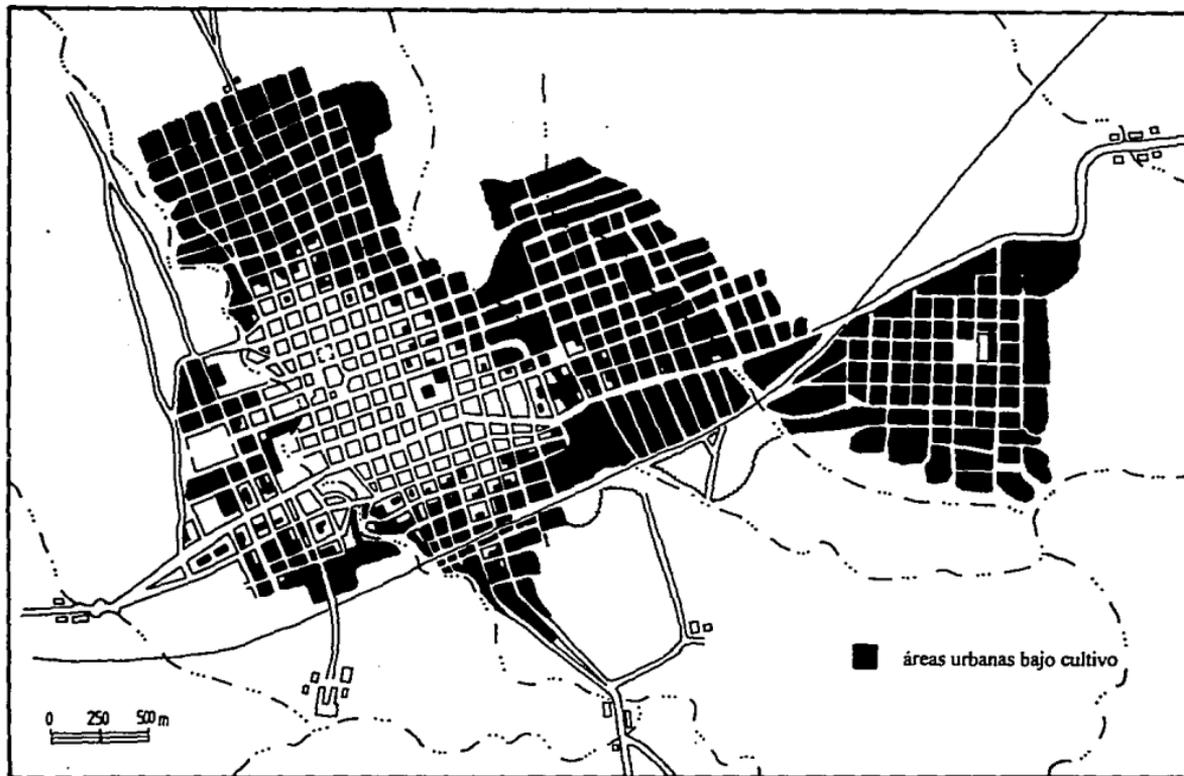
En el siglo pasado Orizaba presentaba en sus planos un trazado de contornos claros, en el que las calles y las geométricas manzanas tenían límites bastante precisos. La extensión de la mancha urbana estaba entonces presumiblemente bien definida y no parecía dejar lugar a dudas sobre los puntos de frontera entre la ciudad y el campo circundante. ¿Serían tan evidentes las cosas sobre el terreno? Sabemos que las ciudades no siempre constituyen un continuo de edificaciones compactas, distintivo por definición del espacio urbano, y que dentro del ámbito ciudadano, las formas de ocupación del suelo también marcan la categoría urbana del paisaje.

En Orizaba, la ciudad edificada constituía un núcleo central que hacia sus periferias iba dejando numerosos terrenos baldíos, hasta llegar a transformarse en una cuadrícula de solares con algunas chozas que albergaban a los habitantes de aquellas partes más suburbanas (Arróniz, 1867b). A lo largo de todo el entramado de calles entre las casas y edificios formalmente erigidos y en aquellas partes sin construir, los pobladores de Orizaba vivían, trabajaban y se relacionaban, dando al suelo funciones y jerarquías determinadas.

Como hemos dicho, fuera de lo que podríamos llamar el casco central, definido en primera instancia por un cuerpo de edificios contiguos que se prolongaba a lo largo de la calle Principal hacia el oriente, las edificaciones de cada manzana se iban espaciando y los terrenos baldíos mantenían una vocación agrícola que adquiría un carácter predominante mientras más lejos se estaba de aquel núcleo. Casas aisladas y en general pequeñas, albergaban a los escasos habitantes de los barrios periféricos que trabajaban las huertas de los solares, y que según Arróniz, tenían una fertilidad mayor que otras tierras aledañas, debido a la existencia de una capa detritica originada por los abonos y residuos vegetales acumulados a lo largo de los años. No hay que olvidar que, además, una proporción importante de las manzanas dedicadas al cultivo de la tierra recibía los beneficios del agua que corría por el Arroyo de los Ahuacates y por el Arroyo Caliente (Arróniz, 1867a; Payno, 1864) (Figura 14).

Los solares estaban cercados, no con bardas o alambradas, sino con frondosos árboles como los que suelen crecer en aquellos ambientes cálidos y

Figura 14. Uso de suelo agrícola en Orizaba en 1867



Observaciones: La fuente no especifica el uso del suelo de las manzanas, pero su simbología y lo que sabemos por otras fuentes nos permite construir el mapa con suficiente seguridad. Sin embargo cabe la posibilidad de que algún espacio presentado aquí como agrícola estuviera abandonado en barbecho.

Fuente: Arróniz, 1867b

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

húmedos. Palmeras, cafetales, y las más de las veces frutales explotados por sus dueños, delimitaban los bordes de las calles y de las huertas de los barrios marginales, que eran mucho más extensos hacia el norte y el oriente de la ciudad. Pero inclusive en terrenos, si bien periféricos, no tan alejados del centro, la situación era parecida. Cuando en 1854 se puso en marcha el proyecto de la Alameda en el barrio de Santa Anita, a los dueños expropiados de sus tierras hubo que indemnizarlos no sólo por los metros cuadrados de terrenos y casas, sino también por las plantaciones y cercas que en ellos tenían (Hermosa, 1859; Naredo, 1898; Payno, 1864; Segura, 1854).

Los sembradíos y las vallas verdes inclusive llegaban a invadir, como ya se ha dicho en otro momento, el espacio público de las calles, y de esta manera la ocupación agrícola del suelo urbano ganaba terreno con cafetales, árboles frutales e hileras de tabaco, sobre callejones como los que bajaban de la calle Principal hacia el sur en los barrios de Guadalupe y de Santa Gertrudis (AMO, 15/84, Policía, 1865). En Ixhuatlán la gente vivía del trabajo de la tierra en las manzanas del propio barrio, y en Barrio Nuevo la población mayoritariamente india también estaba dedicada al cultivo de las huertas, que ocupaban toda la estructura de aquél sector tan geométricamente delineado (AMO, 32/101, Policía, 1870; Payno, 1864).

Queda claro entonces que el casco urbano propiamente dicho estaba rodeado a los cuatro vientos de un cinturón agrícola, que hacia el norte y levante se prolongaba por largas calles de manzanas cuadrangulares, de cuyos solares se obtenían cosechas diversas. Hortalizas y cultivos básicos de la dieta que no debían rebasar la producción para el autoconsumo, si acaso con un excedente modesto y comercializado directamente en el mercado o tienditas y tendajones de la ciudad; las frutas que se venderían y consumirían también en las misma Orizaba; y algunos productos comerciales como el café, además de las moreras, y en otro rubro, los cajones de abejas (Hermosa, 1859; Naredo, 1898; Segura, 1854).

Se podría alegar que a todos estos terrenos dedicados al trabajo de la tierra, convendría considerarlos más apropiadamente como suelo rural, que como parte de la ciudad. Pero lo cierto es que constituían un espacio intrínseco del paisaje urbano. No se trataba de un *hinterland* servido por Orizaba, sino de tierras habitadas y trabajadas por sus ciudadanos dentro de las fronteras de la ciudad. Las huertas y los predios de los solares se ajustaban a un trazado

urbanizado de calles con nombres y manzanas bien delimitadas y sumamente regulares.

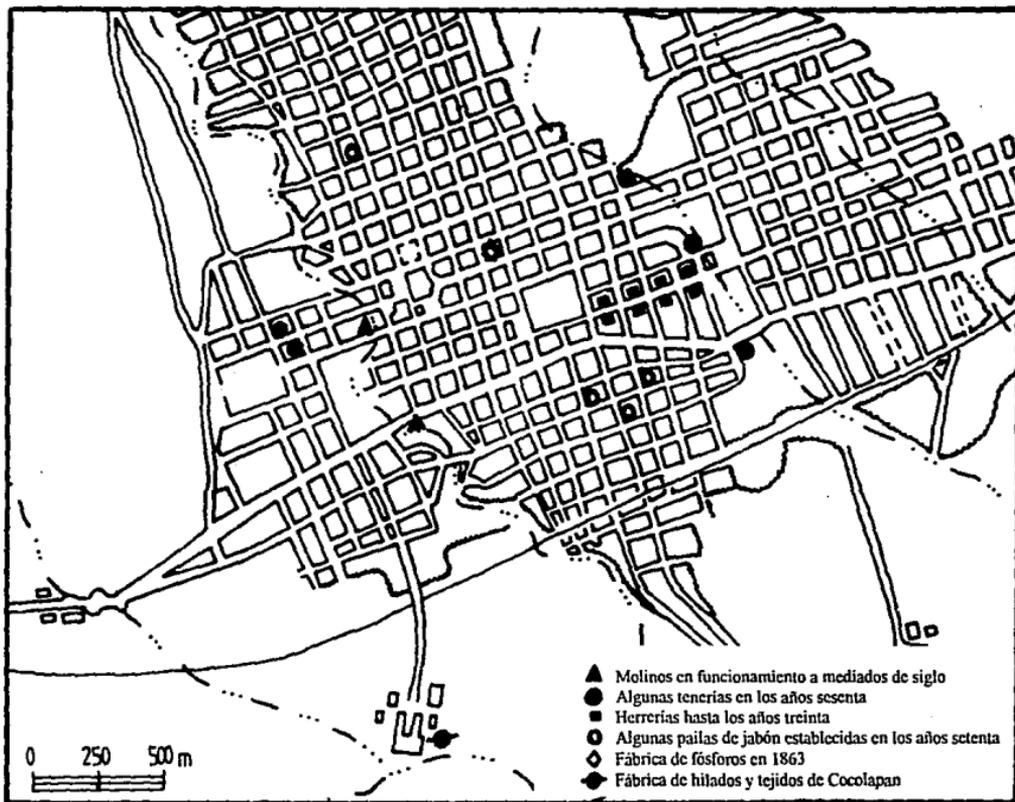
Si hemos de basarnos en el mapa de Joaquín Arróniz (Arróniz, 1867b) y en las referencias que hacen los documentos del archivo municipal, únicamente los últimos solares y callejones de las periferias derivaban en formas más irregularmente definidas en lo que podríamos considerar los puntos de transición hacia el mundo rural de haciendas y ranchos que rodeaban a la ciudad y que incluso estaban dentro de sus términos administrativos. El resto, suelo urbano ocupado por un uso agrícola, y si acaso, lo que Bosque Maurel llama la "zona de fricción con el campo" en la que las edificaciones se vuelven espaciadas y pierden continuidad respecto al casco de la ciudad (Bosque, 1988), zona que en este caso ocupaba una extensión mayor que la del núcleo vertebral y densamente construido de Orizaba (Figura 14).

El lugar de las manufacturas, el comercio y los servicios

Las actividades manufactureras y los oficios también ocupaban cada uno su lugar en el territorio de la ciudad siguiendo un determinado orden. Los molinos de trigo, que aprovechando las corrientes de agua abundantes y rápidas para mover sus ruedas, habían existido casi desde los orígenes mismos de la población, estuvieron, claro está, a las orillas de los ríos. Hasta principios de los años setenta había tres sobre el río Orizaba en el corazón mismo de la ciudad. El de Guadalupe, que se había llamado de la Marquesa, estaba junto al puente de la Beneficencia, el de la Borda junto al puente del mismo nombre sobre la calle Principal, y el de la Alianza que no se ha podido ubicar. Otro, que perteneció al convento del Carmen, funcionaba todavía en el siglo XIX con las aguas del río Escamela, fuera de los límites urbanos (Arróniz, 1867a; Naredo, 1898; Segura, 1854) (Figura 15).

Por su parte, las tenerías en donde se curtían pieles también necesitaban del agua, aunque menos directamente. Por las noticias que tenemos sabemos que en la segunda mitad del siglo pasado muchas de ellas estaban ubicadas junto al arroyo Caliente, y algunas cerca del curso del río Orizaba al cual desaguaban sus tinajas y tanques aprovechando atarjeas del barrio. En la década de los años setenta proliferaron las pailas para fabricar jabón en los rumbos periféricos al casco urbano donde las construcciones iban espaciándose. Era un

Figura 15. Ubicación aproximada de algunos oficios y ramos manufactureros en Orizaba



Fuentes: AMO, 9/78, 14/83, 19/88, 32/101, 51/120, Policía; Arróniz, 1867a, ed.1980; Libro de matriculas del comercio de Orizaba 1863-1864; Naredo, 1898; Segura, 1854

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

requisito su asentamiento lejos del centro para evitar la contaminación que provocaban. Pero no faltaron las quejas de vecinos que, por ejemplo, en el barrio de Ixhuatlán, protestaban por el derramamiento de aguas sucias de una fábrica de jabón en el rumbo (Arróniz, 1867a, AMO, 9/78, Policía, 1859; AMO, 32/101, Policía 1870; AMO, 51/120, Policía, 1876).

Otras especialidades con menos exigencias de localización se agrupaban por zonas en una típica asociación de carácter gremial. Tal es el caso de las herrerías y cerrajerías que hubo en la calle de Nuestra Señora de Guadalupe y sus alrededores durante las primeras décadas del ochocientos (Naredo, 1898).

Finalmente el ramo textil constituye un caso aparte por las características tan conspicuas que adquirió con la fundación de Cocolapan. Previa a la construcción de la fábrica de hilados y tejidos, la producción de la tela burda de algodón, conocida como manta en todo el país, estaba repartida por los rincones de Orizaba:

Desde amanecer se oía también en todos nuestros barrios el sordo y repetido ruido de las varas con que sobre el revés de una piel de carnero o chivo se azotaba el algodón que en la noche anterior habían comprado y despepitado las mujeres del pueblo que tenían el oficio de hilanderas. Terminada esta operación, se las veía en sus pobres habitaciones, dando vuelta a las ruedas de sus toscos tornos o ruecas, sacando unas hilaza para mantas, y otras pábilo (sic) para diversos usos. A las cinco de la tarde levantaban su obra e iban a venderla las primeras a los tejedores, que con sus pequeñas romanas las esperaban (...) y tanto éstas como las segundas que habían vendido su pábilo en las tiendas, se dirigían a comprar nueva materia para la labor del día siguiente; y los tejedores llevaban a sus fábricas las hilazas para sus mantas (Naredo, 1898, t II, L III, p.16).

He aquí un claro ejemplo de una actividad manufacturera realizada por artesanos, que trabajaban en sus casas o en pequeños talleres diseminados por la ciudad, y que a principios de los años cuarenta pierde su carácter artesanal para dar paso a una industria moderna, en la que el proceso productivo se lleva a cabo en el ámbito concentrado de una fábrica, y con obreros proletarizados que desempeñan su trabajo por un salario. Cocolapan se instaló a las afueras de la ciudad en un sitio estratégico, en el que podía usar el agua del río Blanco para hacer girar las ruedas que daban movimiento a las máquinas, en donde no había límites de espacio para sus grandes instalaciones, y estando lo suficientemente cerca del núcleo de población que le proporcionaría la mano de

obra y que podría, sin mayores problemas, caminar cada día hasta el nuevo lugar de trabajo.

Así, Cocolapan inició el rompimiento, al menos parcial, del esquema de las ciudades preindustriales en las que no hay una diferenciación funcional tajante en el uso del suelo, porque los artesanos, en una proporción considerable, laboran en el lugar de residencia, o en su defecto, los talleres comparten espacios con casas de habitación y pequeños comercios.

En Orizaba, el pequeño comercio matriculado en el ayuntamiento estaba repartido por todo el centro de la ciudad y concentrado en él. Prácticamente ninguno de los comercios registrados en 1863 estaba ubicado fuera del núcleo más densamente construido. Sin embargo, es interesante observar que entre la "plaza mayor" y hasta la calle Principal incluida, la densidad de establecimientos mercantiles es considerablemente más alta (Figura 16). No sólo eso; en ese espacio atrapado entre la Parroquia, la calle Principal, y los conventos de San José de Gracia y del Carmen, se encontraban todas las especialidades del comercio orizabeño. Fuera de ahí, las únicas tiendas que había por las calles todavía céntricas, eran básicamente pulperías o tiendas mestizas como las hay todavía en los pueblos de México, en las que se podía adquirir toda suerte de productos de primera necesidad y de uso cotidiano (Figuras 17a y 17b).

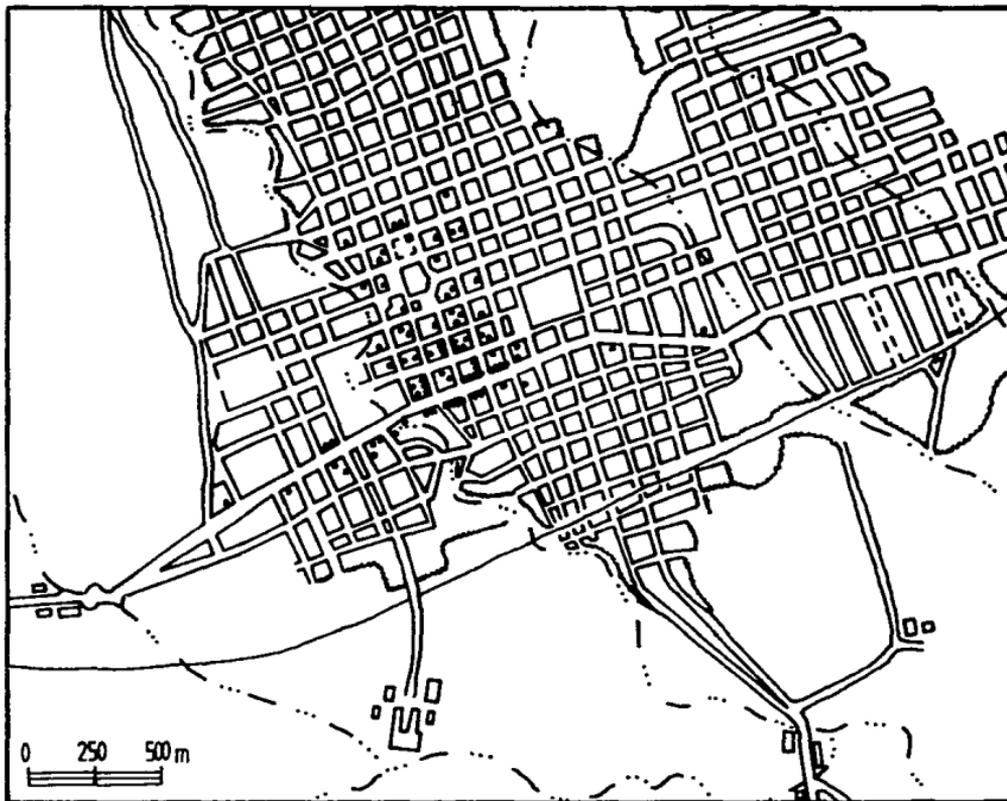
Esto puede demostrar que en Orizaba dos elementos principales funcionaron siempre como articuladores de la vida urbana: la plaza, y haciéndole contrapeso, la antigua calle Real.

Las mercerías, alguna sombrerería y las tiendas de ropa, destinadas, claro está, a las clases pudientes, se aglutinaban mayoritariamente en esas no más de veinte cuadras; y las tiendas menos numerosas de giros más especializados como farmacia, jarcía, tenería y cerveza estaban instaladas a lo largo de la calle Principal en el tramo céntrico que hemos descrito. No parece casualidad que se llamara calle Principal únicamente al tramo del viejo Camino Real que iba del convento de san José de Gracia, hasta la altura del convento del Carmen.

Lo que no parece haber es una clara especialización comercial por calles.

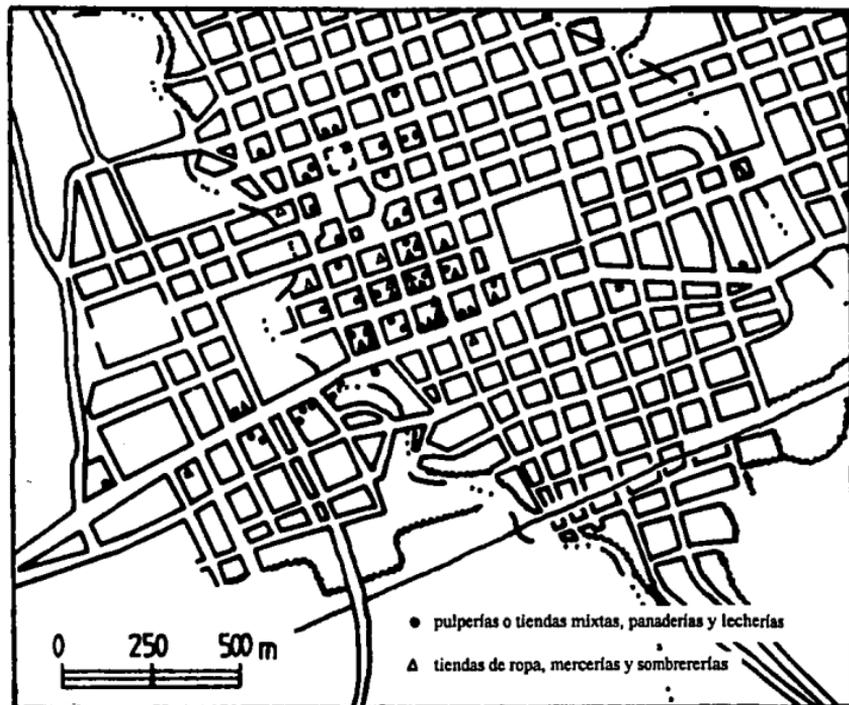
La existencia de Cocolapan desde unos veinticinco años antes de la fecha de 1863-1864 para la que se estudiaron las matriculas comerciales (*Libro de matrículas del comercio de Orizaba 1863-1864*), tal vez influyó en la instalación de alguna pulpería por el rumbo de la calle que llevaba a ella y

Figura 16. Ubicación de los establecimientos comerciales de Orizaba registrados en 1863-1864



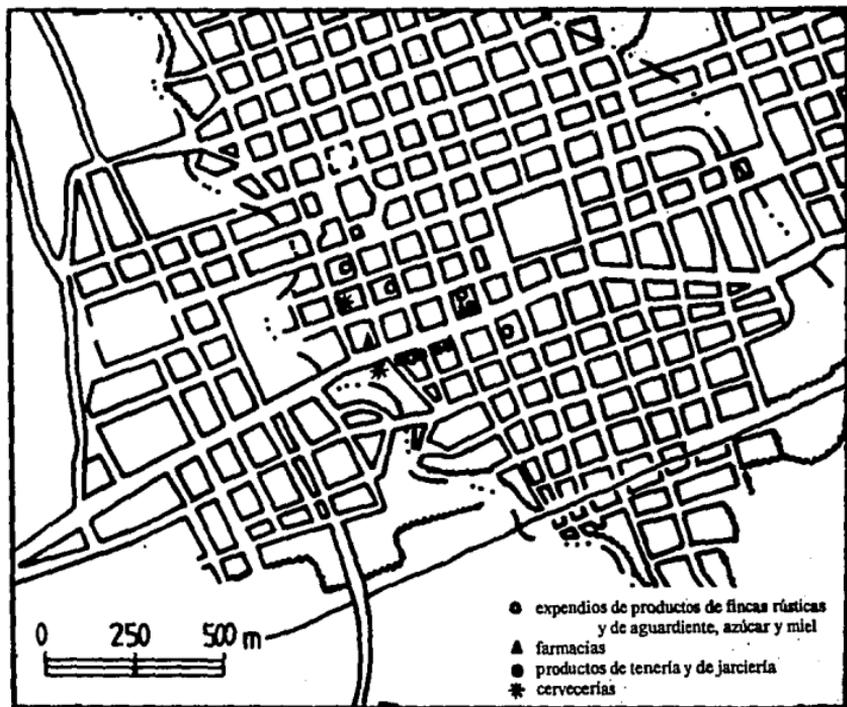
Fuente: Libro de matriculas del comercio de Orizaba 1863-1864
Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

Figura 17a. Ubicación de los establecimientos comerciales por especialidades en 1863-1864



Fuente: Libro de matriculas del comercio de Orizaba 1863-1864
Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

Figura 17b. Ubicación de los establecimientos comerciales por especialidades en 1863-1864



Fuente: Libro de matriculas del comercio de Orizaba 1863-1864

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

cerca de la Principal, pero el hecho no es tan evidente como para hacer afirmaciones al respecto. Lo que es cierto es que a los alrededores de la fábrica concurrían multitud de vendedores ambulantes que ofrecían sobre todo comestibles (Chávez, 1965).

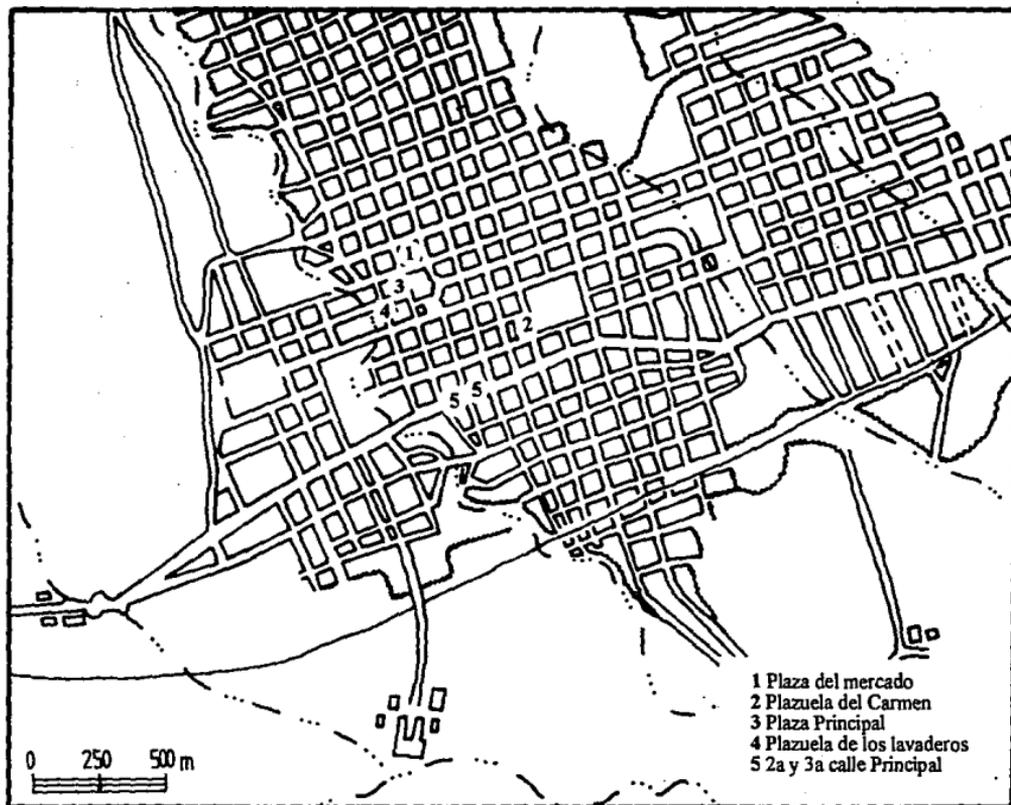
De esta manera el núcleo donde se concentraba el comercio establecido de Orizaba no rebasaba las fronteras de su casco central, lo que implica que los sectores suburbanos y agrícolas de la ciudad, que estaban menos densamente habitados, consumían en parte el producto de sus huertas y se abastecían de lo necesario en las tiendas céntricas. Sabemos que uno que otro tendajón existía en las periferias, consistente cuando mucho en unos pilares de cal y canto para poner algo que vender (AMO, 15/84, Policía, 1865). Pero esos "puestitos" de barrio ni siquiera estaban registrados.

Importante era también la actividad mercantil de plaza. En primer lugar, la de la plaza del mercado animada los jueves y los domingos con la venta bien organizada de todo género de productos, y eventualmente, la de la plazuela del Carmen y la plaza principal frente a la Parroquia, donde se instalaban vendedores. En la que llamaban plazuela de los Lavaderos, ubicada en la 4ª calle de Santa Rita, se vendían caballos, mulas, asnos, cerdos, zacate y carbón, y en la plazuela del Padre Bravo se comerciaban maderas (Figura 18). En 1868 el gobierno del estado autorizó al ayuntamiento para que vendiera en almoneda pública la plazuela de los Lavaderos en vista de que a pesar de la venta de animales y carbón que en ella se hacía, no resultaba redituable al cabildo y era un sitio sucio, fangoso y demasiado cercano al palacio municipal. El comprador fue ni más ni menos que Leandro Iturriaga (AMO, 15/84, Plazas, mercado y fiel contraste, 1865; AMO, 26/95, Policía, 1868; AMO, 30/99, Plazas y mercado, 1869).

Antes de 1839 en que entrara en funcionamiento Cocolapan, cuenta Naredo que los tejedores que se abastecían con el hilo de las hilanderas se instalaban por las tardes con sus romanas en las banquetas de la 2ª y 3ª calle Principal, para hacer los tratos de compra (Naredo, 1898). Pero estos personajes dejaron de verse cuando llegó la "modernidad" con la fábrica.

Resulta finalmente que el mercado y el comercio callejero, controlado por un "Reglamento de plazas" que existe al menos para 1865, también estaba, como el pequeño comercio establecido, en el centro urbano. El mercado junto a la plaza principal, a la Parroquia y al cabildo, y el resto, incluida la venta de animales grandes, repartido también por el distrito central.

Figura 18. Ubicación de la actividad mercantil de plaza



Fuentes: AMO, 15/84, Plazas, mercado y fiel contraste; AMO, 26/95, Policía; AMO, Plazas y mercado

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

De los servicios públicos y privados, que junto con el comercio conforman el sector terciario de las actividades económicas, sólo tenemos noticia de la de algunos en las décadas de 1860 y 1870. Oficinas importantes como la del Registro Civil y la Dirección del Camino Nacional, y la institución educativa más destacada, el Colegio Preparatorio, se encontraban en aquel primer cuadro de la ciudad que ya hemos hecho destacar al hablar del comercio; y el Hotel de las Diligencias, el más importante de todos, estaba también ahí, en la esquina de la calle Principal y la 1ª de Loceros (AMO, 42/111, Salubridad, 1873; AMO, 48/117, Policía, 1875; AMO, 48/117, Instrucción pública, 1875; Moreno, 1972; *Libro de matrículas del comercio de Orizaba, 1863-1864*) (Figura 19).

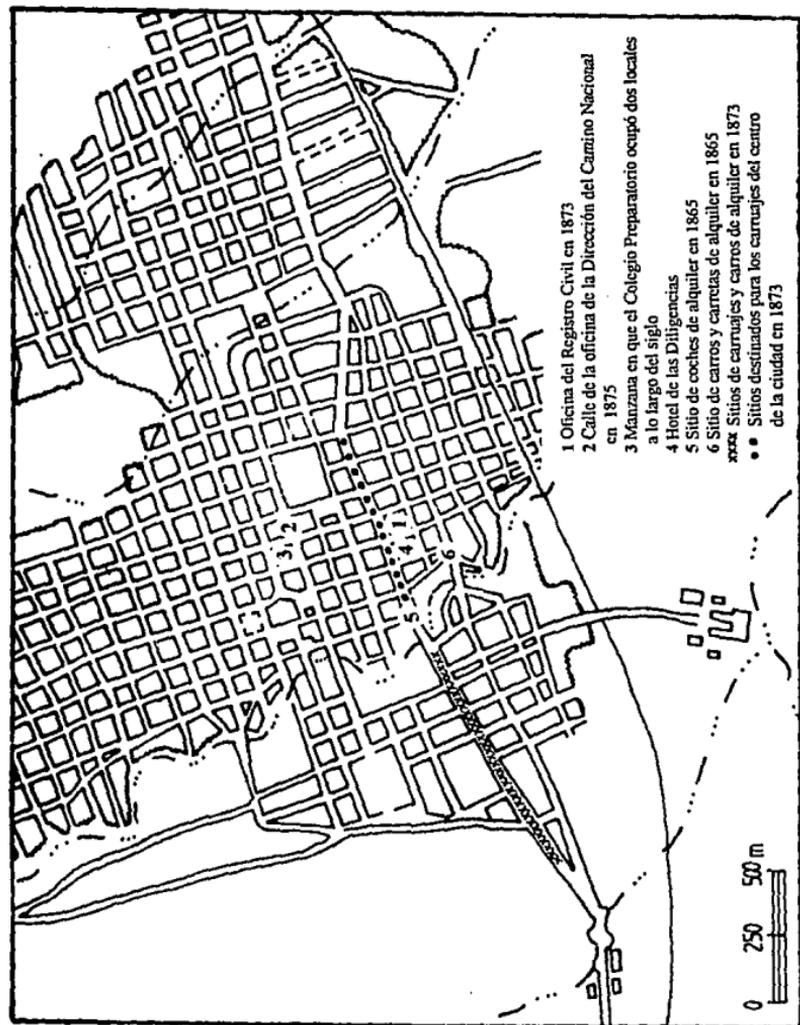
Como la calle Principal y su prolongación en las de San José y la Angostura era justamente la más ancha e importante, a ella estaban destinados por el "Reglamento de carruajes" (1873) y el "Reglamento de plazas" (1865) los "sitios" públicos de coches. Carruajes de alquiler y carros de transporte en las calles de San José de Gracia, la Angostura y en la estación del ferrocarril, y para la gente del centro estaba reservada la calle Principal. En la plazuela de San Juan de Dios, ya en la orilla del casco central, podían conseguirse carros y carretas de alquiler (AMO, 15/84, Plazas, mercado y fiel contraste, 1865; AMO, 42/111, Policía, 1873).

Los ricos y los pobres

Sabemos que en Orizaba había poderosas oligarquías que dominaban el escenario económico, político y ciudadano, así que no es difícil imaginar que en el conjunto urbano descrito, los orizabenses estaban, como diría la expresión popular, juntos pero no revueltos.

Algunos indicadores significativos y el dictado de la lógica nos han permitido inferir que la gente de postín tenía sus casas de habitación en el espacio céntrico que abarcaba el cuartel 3º, y partes menores del 4º y del 5º, incluyendo, por supuesto, a la calle Principal (Figura 8). Los nombres conocidos por su participación en las actividades económicas más importantes para la ciudad, aparecen repetidamente como propietarios de fincas que no se alejan demasiado de ese radio. En él están mayoritariamente las casas que

Figura 19. Distribución de algunos servicios públicos y privados en Orizaba



Fuentes: AMO, 42/111, Salubridad; AMO, 48/117, Policía, Instrucción pública; AMO, 15/84, Plazas, mercado y fiel contraste; AMO, 42/111, Policía; Libro de matrículas del comercio de Orizaba, 1863-1864; Moreno, 1972
 Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

pagan impuestos al ayuntamiento por contar con agua corriente, sin duda un lujo, y en 1865 los vecinos de esa zona parecen haber cumplido casi todos con la orden de construir, o en su caso reparar, las banquetas al frente de sus casas, cosa que no podía decirse de las banquetas de otros rumbos de Orizaba que debían dejar mucho que desear (AMO, 32/101, Hacienda, 1870; AMO, 15/84, Policía, 1865).

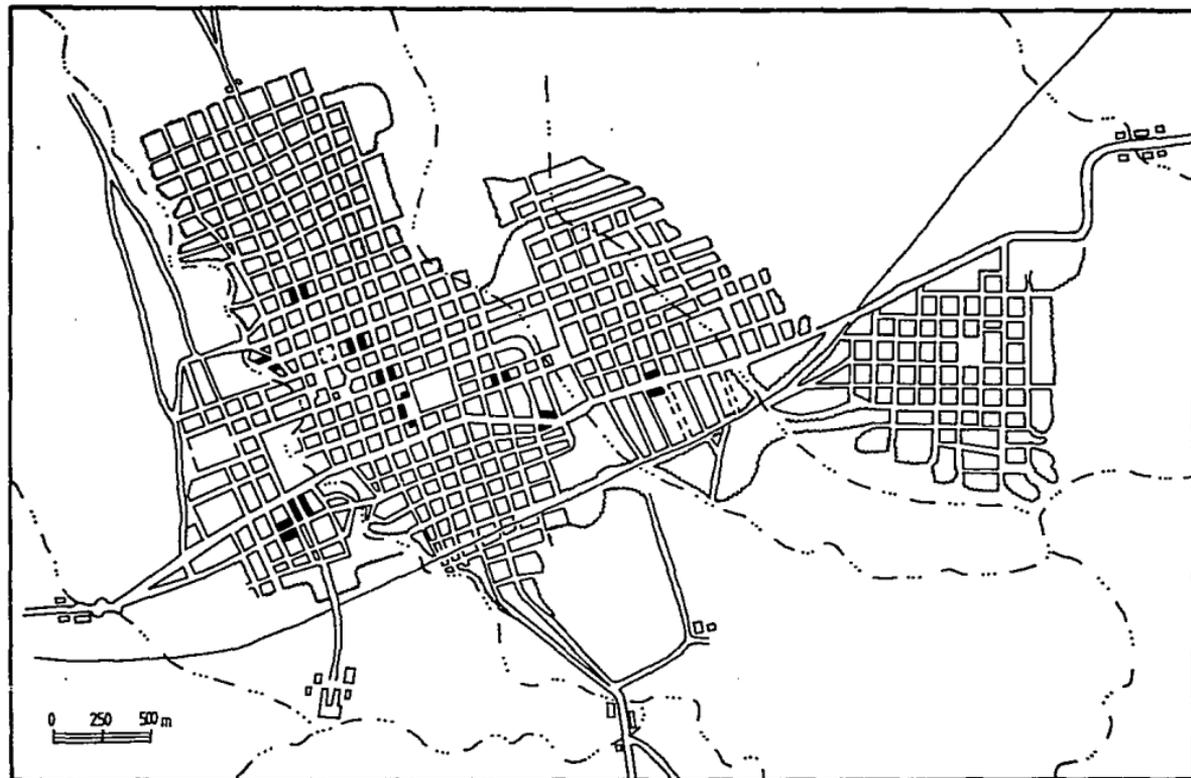
Ahí estaban los ricos, en el centro, cerca de la Parroquia, del cabildo y de la calle Principal, en calles "embanquetadas" y casas bien construídas y con comodidades. Los carruajes de aquellos privilegiados del centro eran estacionados por derecho desde la primera hasta la séptima calle Principal, y no por nada el comercio más de lujo, como presumiblemente lo eran las tiendas de ropa y las mercerías, abrían sus puertas en lo más céntrico de aquel centro.

Pero no todos corrían con la misma suerte y muy distinta era la de la mayoría de los orizabeños.

El 3 de octubre de 1864 un fuerte terremoto sacudió a Orizaba, y unos días después el ingeniero de la ciudad, el señor Juan C.C. Hill, firmaba los reportes recabados por los regidores de cada cuartel sobre los estragos provocados por el siniestro. Múltiples casas y edificios estaban afectados, siendo notable de entre ellos la alta proporción de los patios de vecindad resentidos, seguramente debido al abandono y a las malas condiciones en que se encontraban. Los informes no se restringían a enumerar los daños materiales y son bien claros cuando describen las condiciones de vida de aquellas casas compartidas por sus inquilinos. Techos de madera podridos y amenazando con desplomarse, en los patios, comunes rebosantes, aguas hediondas encharcadas, y en alguno, hasta una pocilga de cerdos. Aquella falta absoluta de policía y el desaseo habitual, decía el informante, amenazan con desatar una epidemia en tiempo de calores, estando como estaban estas viviendas, en manzanas pobladas por todas partes (AMO, 14/83, Policía, 1864).

Las vecindades que con aproximación se han podido localizar, se encontraban efectivamente en sitios con un buen número de construcciones alrededor, a veces cerca pero ninguna en el corazón mismo de Orizaba. Más bien están casi todas en la frontera del casco urbano, ahí donde la ciudad empezaba a espaciarse dejando lotes sin edificar, hacia los barrios que podemos llamar suburbanos (Figura 20). Trabajadores urbanos, inquilinos pobres vivían en esas casas descuidadas por sus dueños, alguno rico y conocido como Antonio Vivanco, que con las rentas de aquellas vecindades en

Figura 20. Algunas calles con casas de inquilinos o vecindades en 1864



Observación: Una de las casas localizadas corresponde a 1857

Fuentes: AMO, 14/83, Policía; AMO, 8/77

Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

estado miserable, complementaría lo obtenido en otros negocios de pingües ganancias como el del tabaco (AMO, 14/83, Policía, 1864).

Otros rentistas no parecían ser igualmente afortunados, como un viejo pobre y limosnero, que en 1857 quería vender su casa en el barrio de Santa Anita para librarse de las pensiones municipales, ya que por otra parte no obtenía nada de sus inquilinos aún más "pobres y perdidos" (AMO, 8/77, Policía, 1857).

Lo que parece claro es que la gente de menores ingresos radicaba, en general, fuera del núcleo más lujoso de la ciudad, aunque estuviera tan cerca de él que prácticamente lo tocara. Después de 1860 en que fue desamortizado, inclusive el convento de San José de Gracia, con sus grandes patios y sombríos pasillos, acabó por convertirse en una vecindad, que según Naredo albergaba a "prostitutas y malhechores" (Naredo, 1898).

Regresando un poco atrás en el tiempo, recordaremos que la población de Orizaba creció sensiblemente en número con la fundación de la fábrica de Cocolapan. Según un periódico de la época, en un corto plazo pasó de 17 000 a 24 000 habitantes (Chávez, 1965), y es obvio que en poco tiempo el crecimiento sólo pudo darse con la llegada de gente de fuera. No tenemos noticias de que los dueños de Cocolapan construyeran viviendas destinadas a los trabajadores, ni en el archivo municipal hay señales de que el ritmo de construcción aumentara en esos tiempos. Entonces, ¿dónde se acomodaron los inmigrantes? La misma publicación que daba las cifras de población mencionaba que en ese año (1841), era "difícil conseguir casa en que alojarse, cuando antes se hallaban muchas cerradas y se conseguían a bajo precio", lo cual quiere decir, que sobre todo los obreros que llegaban, debieron ir llenando espacios "vacíos" seguramente en condiciones de hacinamiento, proliferando los miserables y en algo folclóricos patios de vecindad. Para 1864 sabemos al menos de cinco vecindades en las calles del barrio de Las Flores sobre el camino a la gran fábrica, y es probable que en ellas se hospedaran trabajadores de la textilera (Figura 20).

En los suburbios las casas eran modestas, y por documentos diversos que hacen referencia a ello sabemos que frecuentemente se encontraban en estado ruinoso (AMO, 14/83, Policía, 1864; AMO, 48/117, Hospitales, 1875; Naredo, 1898); el comercio establecido estaba prácticamente ausente y su gente se acercaba al centro para comprar en las tiendas y el mercado, para trabajar o para hacer algún trámite en las oficinas públicas. En aquella ciudad

cada quien tenía un lugar con los de su condición, y para unos llegaba a resultar molesta la cercanía de los otros. Era por supuesto la "gente decente" la que lamentaba la presencia de los menos afortunados. Los lotes baldíos fácilmente se convertían en "abrigo de malhechores", como en la céntrica plazuela del Carmen en que un pedazo de terreno servía a la vecindad inmediata de basurero, de comuna y para realizar actos "inmorales" que era mejor no contar (AMO, 19/88, Policía, 1865). Hasta las lavanderas que iban en grupos a lavar ropa, y con otros a buscar agua al Amellal en las orillas del río Orizaba, un poco más abajo del puente de la Borda, causaban molestias a los vecinos de la calle Principal (AMO, 52/51, Policía, 1840; AMO, 15/84, Policía, 1865).

Resulta entonces que la Orizaba de todos no era igual para todos, ni la ciudad era la misma por todos sus rincones. Estaba la Orizaba de suelos agrícolas, verde, frondosa y casi despoblada, la Orizaba ajetreada y ruidosa con sus molinos, fábricas, talleres y mercados; una Orizaba encopetada y brillante, y otras Orizabas modestas, tristes y excluidas. En Orizaba, los espacios de unos no siempre eran los espacios de los otros.

11. CONSTRUCCION Y REPARACION DE LA CIUDAD

Los espacios construidos y las construcciones

Parte esencial del paisaje urbano está en el equilibrio que guardan las superficies construidas con aquellas que se encuentran "vacías". Las calles, las palzas, los jardines y los paseos, las huertas y los solares, van alternando con los edificios de las ciudades para dar parte de su carácter propio a cada una.

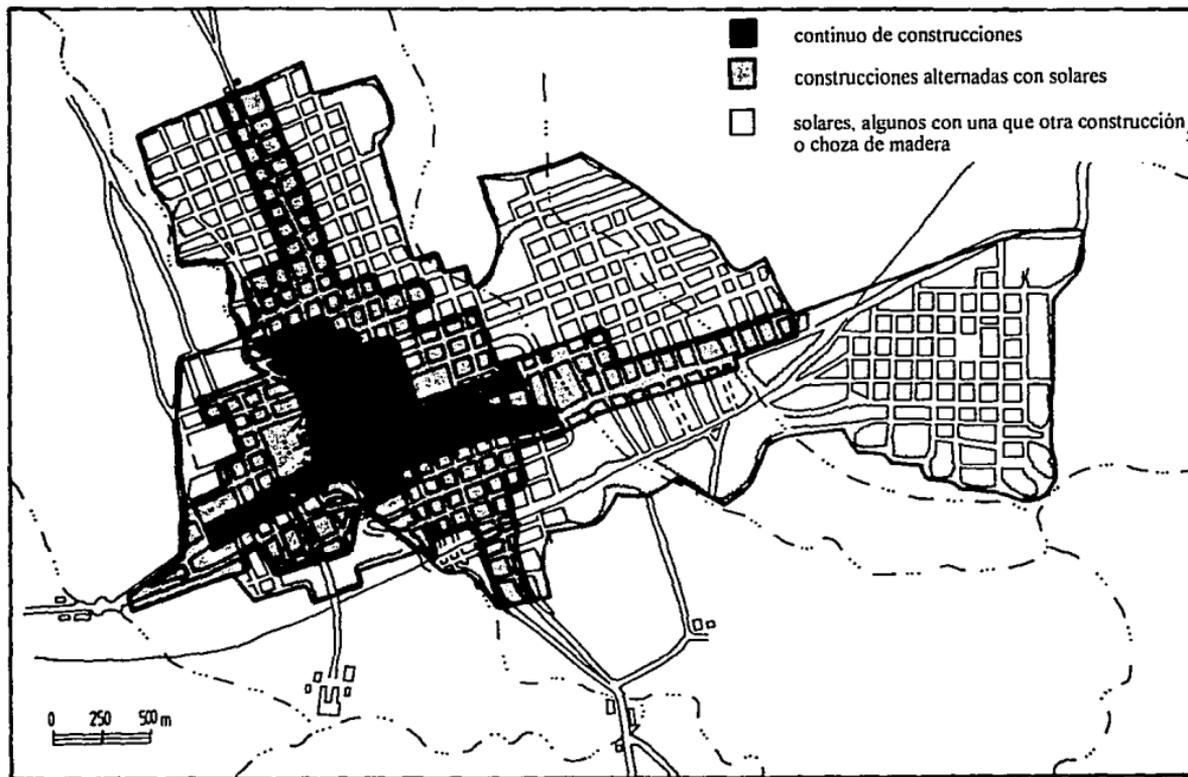
Hemos hablado de que en Orizaba existía un amplio cinturón de solares dedicados a la agricultura, que envolvía al casco de la ciudad y que formaba parte intrínseca de ella. El resultado era, que entre las áreas construidas y los terrenos libres del territorio orizabeño, había durante el ochocientos una proporción que dejaba en desventaja cuantitativa a la extensión de lo edificado.

Eran las manzanas centrales las que estaban ocupadas por un continuo de edificios que seguía por las vías de tránsito más importante como la calle Principal, y la de Guadalupe que conducía hacia el templo de la Concordia y el oratorio de San Felipe Neri. Cada vez más espaciadas, las casas se levantaban por los barrios hacia las periferias, prolongándose también por los callejones que desembocaban en caminos rurales que conectaban a la ciudad con los ranchos y las haciendas vecinas (Arróniz, 1867b) (Figura 21).

Pero si bien en el centro de Orizaba la densidad constructiva era la más alta y la pared de un edificio se tocaba con la del siguiente, la poca altura de las casas salvaba a las calles de un aspecto de apretura y estrechez. Había algunas casas de altos en el centro, varias sobre la calle Principal, pero que no tenían más de dos pisos, el superior con balcones (Figura 22). Las más seguían el modelo colonial. Eran de una sola planta construidas de cal y canto, con techos inclinados de teja roja que se extendían sobre la calle formando alero, casi imprescindible en lugar de lluvias constantes. Balcones y ventanas con rejas de hierro, y pisos de solería. En el interior, un patio rectangular rodeado por un pasillo techado sobre el cual se abrían todas las habitaciones (Arreola, 1982; Naredo, 1898; Payno, 1864) (Figuras 23, 24 y 25).

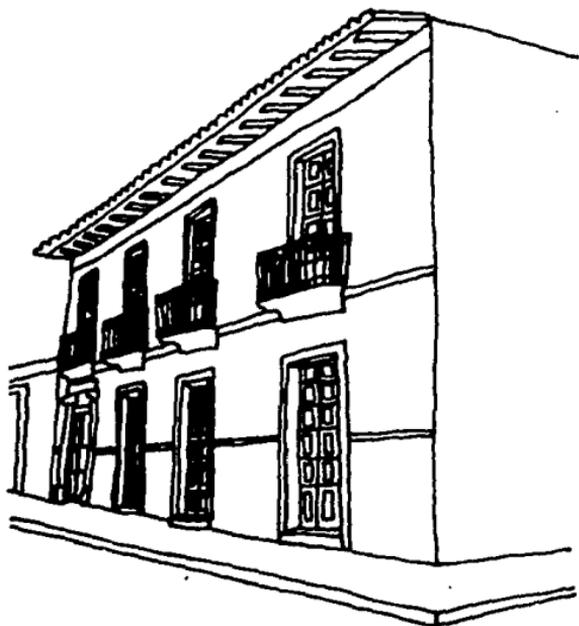
Así eran las casas céntricas y de más categoría de la ciudad. Extensas, hermosas y con cuartos amplios y de techos altos, que según la opinión de un visitante extranjero en 1849, eran lo adecuado a la tierra caliente (Robertson, 1853).

Figura 21. Densidades constructivas en Orizaba alrededor de 1867



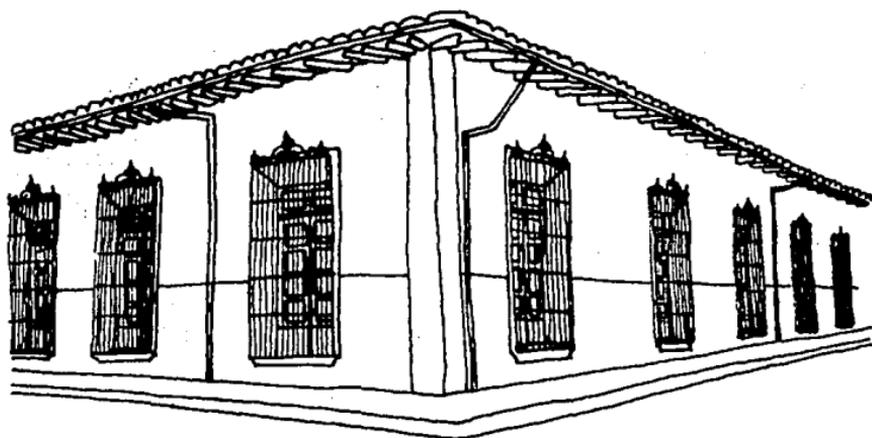
Fuente: Arróniz, 1867b
Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

Figura 22. Casa de altos con entradas comerciales en la planta baja



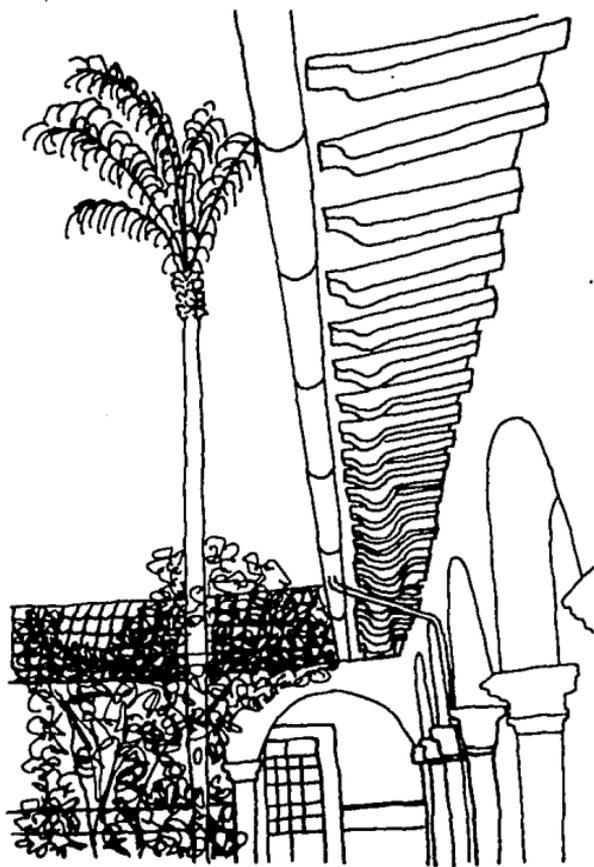
Dibujó: Eulalia Ribera Carbó

FIGURA 23. Lujosa casa céntrica



Dibujó: Eulalia Ribera Carbó

Figura 24. Patio de una casa lujosa del centro con el alero y su canal de zinc para recoger el agua de lluvia



Dibujó: Eulalia Ribera Carbó

Figura 25. Casa orizabeña



Dibujó: Eulalia Ribera Carbó

Los reglamentos de policía de la ciudad no abundaron en especificaciones sobre las líneas generales de la tipología edificatoria. Al menos hasta la década de los años sesenta. Con el correr del siglo, después de una ausencia absoluta del tema hasta rebasada su primera mitad, en 1864 y 1868 aparecieron algunas estipulaciones generales que denotan un creciente interés en el asunto. Primero, la obligación de poner rejas de fierro en las ventanas de todo edificio nuevo edificado en el centro de la población, y si hubiere que reparar alguno antiguo, la de cambiar las ventanas de madera por otras también de fierro, dándoles las mismas dimensiones que las del resto de la calle. Las puertas, las rejas y las ventanas no debían abrir hacia afuera, ni tampoco podían ponerse escalones o sardineles que estorbaran el paso por las aceras. Además, con el fin de evitar accidentes, estaba prohibido colocar macetas u otros objetos en los balcones.

En 1868 se incluía un artículo sobre la altura que debían tener los edificios nuevos, siempre igual a la de los colindantes, y se incorporaban varios puntos acerca de los aleros de las casas del centro. Eran indiscutiblemente necesarios y por lo tanto obligatorios. No podían fabricarse de teja vana, y los que se restauraran o construyeran no debían ser una prolongación de las vigas del techo, sino de una armadura independiente, que formara un ángulo de 80° con la línea de las vigas. Además, con el objeto de que cumplieran con su finalidad durante la temporada de lluvias, debía colocarse un recipiente de zinc a todo lo largo, para recoger el agua de las canales de los techos y evitar así que los transeúntes se mojaran (AMO, 14/83, Policía, 1864; AMO, 30/99, Policía, 1869) (Figura 24).

En los suburbios las casas seguían el mismo patrón pero solían ser más pequeñas y tener formas y acabados más pobres y sencillos. En los solares, en medio de la tierra cultivada y sin asomar directamente a la calle, se levantaban rústicas chozas de madera y techos de palma, donde vivían los marginados, indios en su mayoría, dedicados a las labores de la tierra dentro del territorio urbano. Barrio Nuevo, en el extremo suroriental de Orizaba, era el ejemplo perfecto; las únicas construcciones de mampostería y teja eran la iglesia, la casita consistorial y la pequeña escuela. Los vecinos todos, habitaban las chozas metidas entre los cultivos de las manzanas del barrio (Hermosa, 1859; Payno, 1864).

Algunos edificios destacaban en la ciudad. Por supuesto las iglesias barrocas y los conventos, y desde luego, a partir de 1838, la grandiosa y

omnipresente fábrica de Cocolapan (ver descripción en el capítulo *La gran fábrica*). En los años setenta podía presumirse de un magnífico "Teatro Llave" en la alameda de los Naranjos (Figura 26). Y en 1872 la estación del ferrocarril vino a sumarse a las construcciones notables de Orizaba, no tanto porque sus dimensiones y la obra fueran especialmente sobresalientes, no lo eran, sino más bien por su única y novedosa función y la originalidad en alguno de sus acabados.

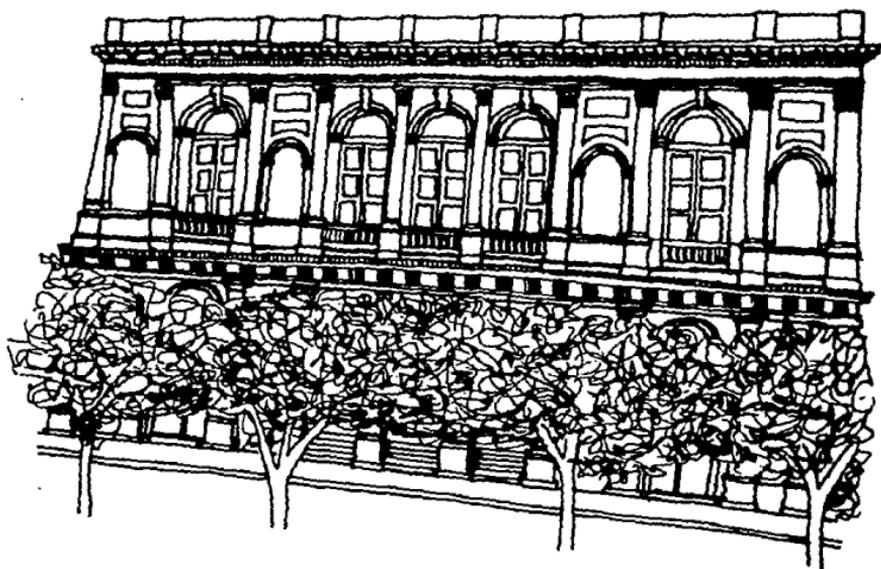
Tenía dos cuerpos de ladrillo sostenidos por armazones de madera, separados por una galería de espera, y un colgadizo de fierro galvanizado (Figura 27). Anexos estaban una fragua, los talleres mecánicos, una caldera de vapor para las máquinas, depósitos de coches, de locomotoras y carga, un apartado para el correo, y un "restaurante" para los pasajeros. No debe sorprendernos tanta instalación, si recordamos que, como lo mencionaban Gustavo Baz y Eduardo Gallo en 1874 en su *Historia del Ferrocarril Mexicano*, el enclave orizabeño resultaba por demás ventajoso a la empresa ferroviaria para tener en él los talleres y los depósitos de locomotoras y vagones, ya que había agua en abundancia, una ciudad con mano de obra artesanal disponible, y estaba situado en el límite de la gran subida al altiplano por las cumbres de Maltrata, que requerían de locomotoras y máquinas especiales (*Album del Ferrocarril Mexicano*, 1877; Baz, 1874).

Las obras públicas

Orizaba no fue una ciudad de crecimiento espectacular durante el siglo XIX hasta antes de empezar el porfiriato. De hecho, es de suponer que esa fue la tónica de las ciudades en un México sacudido por guerras y una economía en crisis. Si comparamos los mapas de 1810 y 1867 y prescindimos del margen de error en el que se puede caer, observamos que la mancha de construcción aumentó muy poco a lo largo de casi sesenta años (Anexos 1 y 2). Quiénes edificaban y con qué ritmos lo hicieron tal vez no podamos saberlo nunca, si es que no existen fuentes que no sean las municipales. Pero igualmente interesante puede resultar el análisis del papel del municipio en las obras de construcción, de reparación y de mantenimiento de la ciudad.

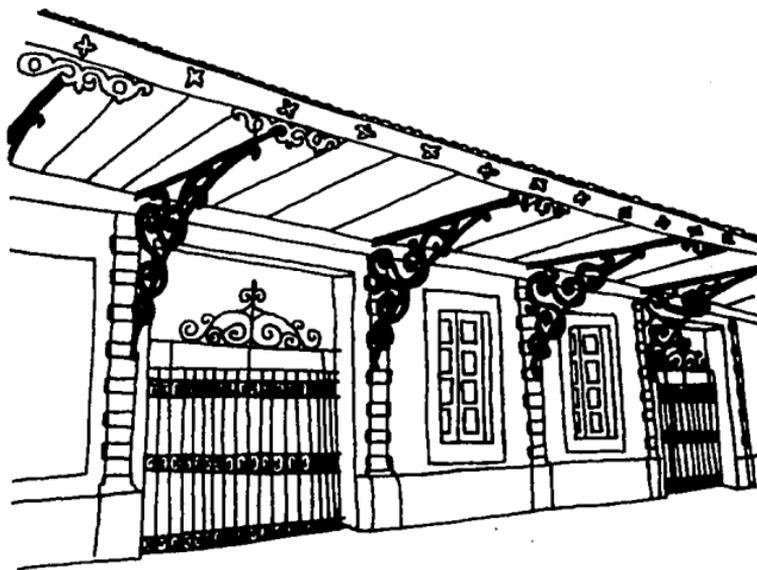
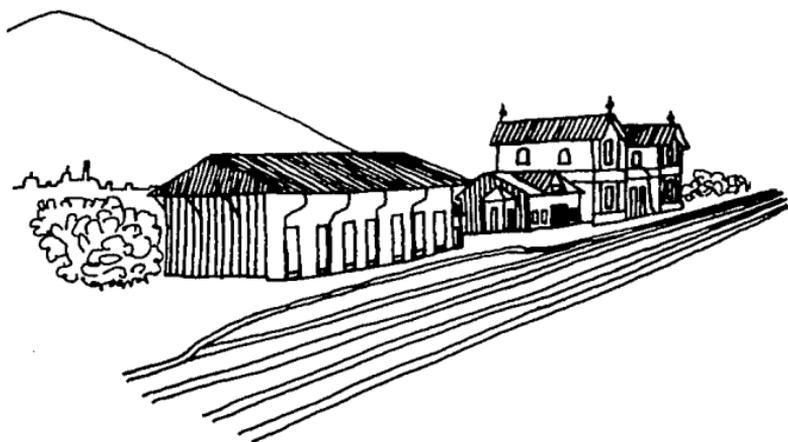
Abordar el tema no fue tarea fácil dados el "desorden" y la irregularidad en los registros municipales de la época. Aún así, la sistematización de aquello

Figura 26. Teatro Llave



Dibujó: Eulalia Ribera Carbó

Figura 27. La estación ferroviaria recién inaugurada y el arreglo posterior de su andén



Fuente (vista general de la estación): Album del Ferrocarril Mexicano

Dibujó: Eulalia Ribera Carbó

con lo que se contaba, si bien no arroja resultados absolutamente confiables, a manera de guía nos permite aventurar ciertas conclusiones.

Restringiéndonos a lo anotado en los ramos de Policía, Policía urbana y Obras públicas entre 1821 y 1876, y contabilizándolo de la mejor manera en que lo permiten las fuentes, se aprecia enseguida el aumento en obra pública a partir de los años de la intervención francesa (Figura 28). En aquéllos inmediatos a la restauración de la república (1868 y 1869), la disminución que se produce puede ser una lógica consecuencia de los momentos de reestructuración y de miseria del erario por que pasó el país, pero después, un alza notable concuerda perfectamente con la estabilización política y económica que se fue alcanzando a todos los niveles, incluido el municipal ¹.

Pero el total de las obras llevadas a cabo en la ciudad por el ayuntamiento, por si sólo nos dice poco. ¿Qué tipo de obras era el que se hacía? ¿Con qué prioridades y con qué limitaciones? ¿En dónde se llevaban a cabo?

Para poder dar respuesta a estas interrogantes se agrupó a las obras registradas en cuatro grandes categorías. La primera se refiere a las obras llevadas a cabo en la vía pública tales como la construcción y la reparación de empedrados y banquetas, la apertura de zanjas, la realización de acotamientos, de excavaciones y de terraplenes, la extracción de materiales, la reparación de puentes, y la nivelación de calles y plazas.

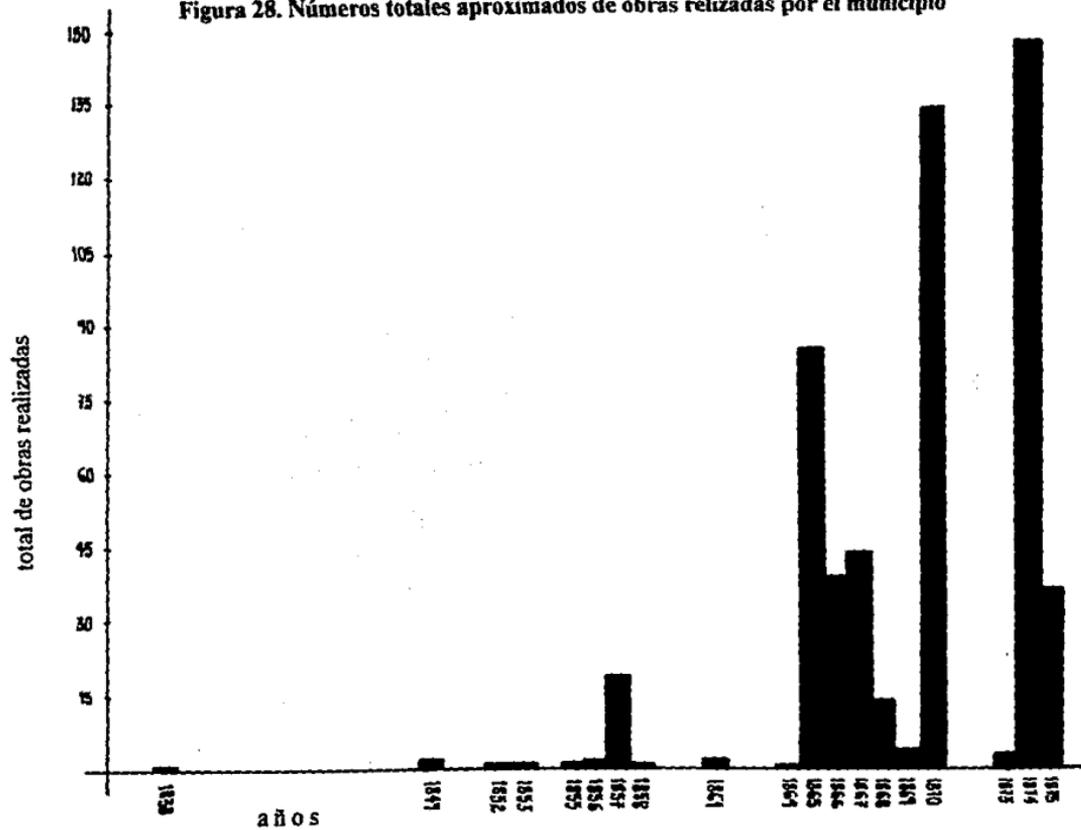
La segunda agrupa a las obras a cargo del municipio hechas en casas y edificios públicos o propiedad del ayuntamiento, e inclusive en algunos particulares, desde trabajos de construcción, remodelación, albañilería y carpintería, hasta remozamientos, aseo, decoración y compostura de desperfectos.

En un tercer grupo se engloba todo lo referente al sistema de aguas: construcción, reparación, limpieza y desazolve de fuentes públicas, fuentes repartidoras, caños y atarjeas, canales y lavaderos. Y en el cuarto, las obras referentes al mobiliario urbano y la jardinería: instalación de verjas de fierro, pasamanos, fuentes, faroles, arriates, y la plantación de árboles y plantas de jardín por la ciudad.

Si consideramos nuevamente los números totales de obras realizadas, salta a la vista que el cuidado de los espacios públicos acaparó la mayor

1. Los bruscos altibajos entre 1870 y 1874 los atribuimos mayormente a las faltantes del archivo y no a la ausencia de obras.

Figura 28. Números totales aproximados de obras realizadas por el municipio



Fuente: AMO, Policía
Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

cantidad de trabajo por parte del ayuntamiento, y después, con desventaja, los edificios, el sistema de aguas y la "decoración" de la ciudad, en ese orden (Figura 29).

Pero en momentos de crisis y de pobreza de los fondos disponibles como lo fueron aquellos tiempos, es normal que lo poco con lo que se contaba se gastara en apenas mantener en condiciones aceptables lo que se consideraba estrictamente necesario. Se componía el puente que amenazaba un desplome completo, se hacían pequeños trabajos de compostura en el palacio municipal, en la casa de las recogidas, en la cárcel pública, en los cuarteles, y en casas pertenecientes al ayuntamiento.

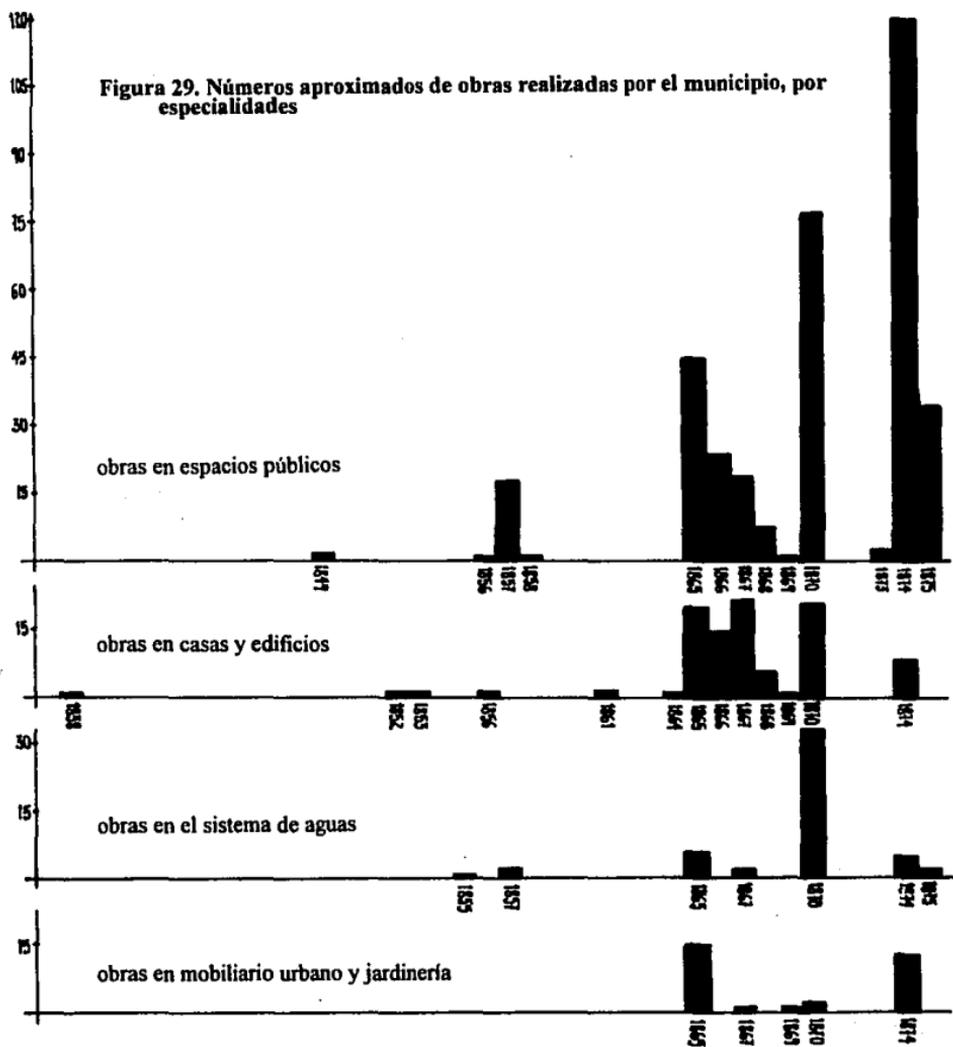
En lo que aparentemente se invertía más tiempo era sobre todo en el arreglo de banquetas y empedrados. En el mapa que ubica las calles en que se trabajaba, se verá enseguida, no sólo la ampliación del entramado callejero en el que se construyó o reparó la calzada a partir de 1868 con la restauración de la república, sino también las prioridades con las que se hacía: el centro, la calle Principal, la calle de Guadalupe que llevaba al convento de San Felipe Neri convertido en hospital, el camino a la fábrica de Cocolapan, y los alrededores del recién recuperado y reorganizado paseo de la Alameda (Figura 30). En los suburbios donde las casas se espaciaban, sólo algunos tramos debían estar calzados, y en la zona de solares cultivados ninguno, fuera de la calle del Camino Nacional entre garitas.

En el sistema de aguas se trabajaba básicamente en la compostura de atarjeas y tubos rotos, se limpiaban caños, y sólo se construía alguna que otra atarjea nueva.

En los años del imperio impuesto por los franceses, entre 1864 y 1867, parece haber un cierto énfasis en cuidar la parte ornamental de la ciudad. El historiador y políticamente conservador José María Naredo dice que durante el imperio la calle Principal volvió a empedrarse, se ampliaron calzadas, se mejoró el alumbrado público y se instaló un reloj en la torre de la Parroquia. Se reparó el puente de San Juan de Dios y se construyeron una fuente en la plaza de la Concordia y otra frente al templo de Dolores. Según él, había sido un periodo de abundancia de dinero circulante gracias a la "seguridad" reinante y a la reanimación comercial (Naredo, 1898).

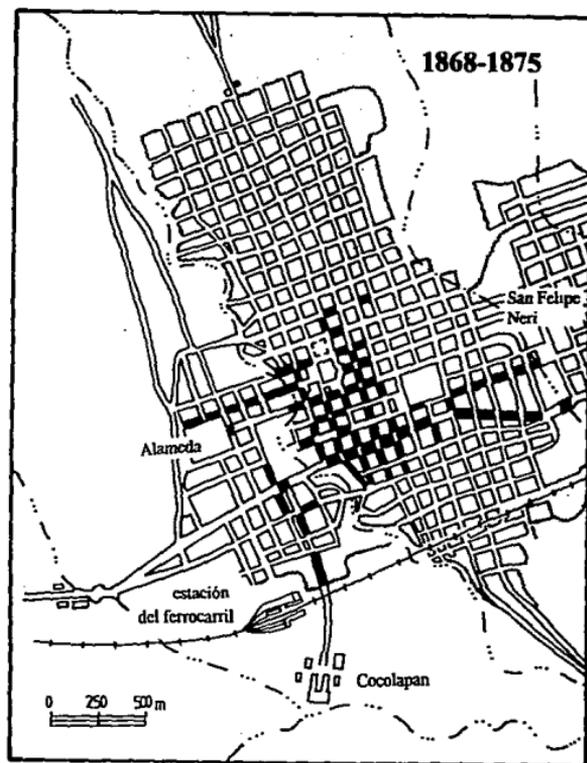
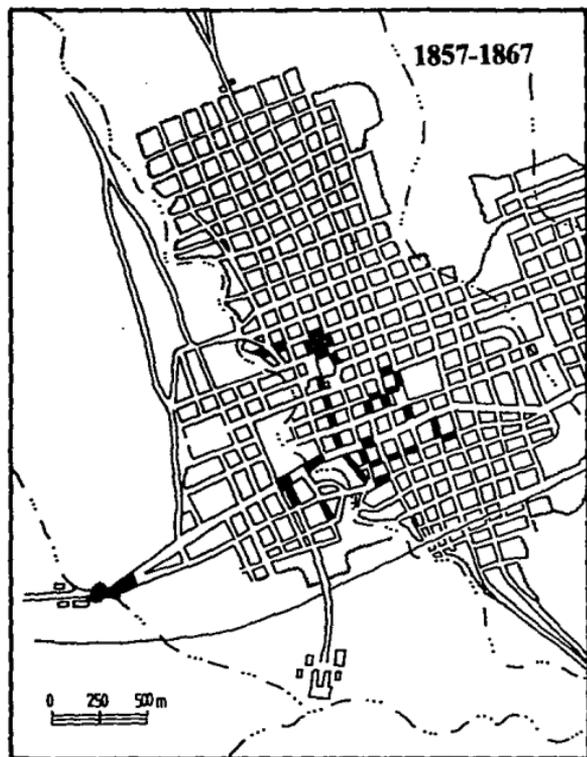
En el archivo municipal está registrado que en 1865 también se construyó una fuente en la plaza del mercado, se incrementaron los faroles de diversas calles, y se instalaron otros tantos en el atrio y en el jardín junto a la

Figura 29. Números aproximados de obras realizadas por el municipio, por especialidades



Fuente: AMO, Policía
Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

Figura 30. Algunas de las calles en que el municipio construyó o reparó algún tramo de empedrados, banquetas, losas y terraplenes



Fuente: AMO, Policía
Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

Parroquia, conocido como Alameda chica o Plaza de los naranjos. Ahí mismo se instaló otra fuente, se plantaron pinos y se construyeron arriates para la jardinería. El asunto del reloj público y la obra necesaria para colocarlo en la torre de la Parroquia provocó constantes ajetreos que se prolongaron muchos años, porque o algún temblor destruía lo hecho, o había que limpiar el reloj, o reparar el techo y la cornisa, o sustituir las cuerdas de cáñamo que, del grueso que se necesitaban, sólo se conseguían en Veracruz (AMO, Obras públicas, 1865; AMO, 10/79, Policía, 1865).

La construcción del Teatro Llave se adelantó mucho, según Naredo, durante los años del imperio, con un impuesto llamado de "mejoras materiales" creado específicamente para ello. Pero no tenemos datos de cuándo se comenzó la obra ni en los ramos de policía y obras públicas existe registro de los trabajos realizados. No sabemos por lo tanto quién construía y por ello no incluiremos tampoco nosotros la importante construcción en el análisis de las obras públicas.

Pero el hecho de que durante aquellos años aparentemente se incrementaran las obras municipales de ese tipo no debería sorprendernos demasiado, si consideramos que los franceses, herederos de dos tradiciones concurrentes: la de la ilustración y la de la revolución burguesa, dejaban amplias obras civiles de jardinería y de urbanística donde podían hacer sentir su influencia, y con mayor razón donde se establecían, así fuera temporalmente.

El problema siempre fue, lógicamente, el financiamiento de las obras. El municipio discutía cada año el plan de arbitrios y con frecuencia se condolía del precario estado del tesoro público. Cuando podía, intentaba conseguir apoyos extraordinarios cobrando impuestos de alguna rifa, o vendiendo una casa ruinoso y terrenos ejidales para poder sufragar una obra inaplazable. Alguna vez las obras tenían que suspenderse ante la carestía de sus costos, y entonces se encargaba al ingeniero de la ciudad un presupuesto para ponerlas en remate. Se acordaba que el trabajo se hiciera de acuerdo al contrato, y que el ayuntamiento sólo conservara las obras de poco gasto que pudiera realizar con el presidio (AMO, 65/64, Hacienda, 1848; AMO, 32/101, Policía, 1870; AMO, 2/68, Ejidos, 1852; AMO, 14/83, Policía, 1864).

O como en 1857, que ante la imperiosa necesidad de calzar el camino que entraba a la ciudad desde la garita de Escamela, antes del inicio de la temporada de lluvias en que quedaría intransitable y causaría graves trastornos "a la ciudad, a la línea de diligencias y al correo", se hacían grandes esfuerzos

para argumentar que la reparación debía quedar a cargo del ministerio de Fomento. A pesar de estar entre garitas y por lo tanto no poder usar a cuenta los peajes, entre Escamela y las últimas casas de la población en Santa Gertrudis había más de "un cuarto de legua", así que no habiendo calle alguna, el cuidado del camino no debía ser responsabilidad de la "corporación" sino del mentado ministerio.

Un año después las cosas estaban sin arreglo y se disponía que para cubrir los gastos de la obra se contratara un préstamo sin réditos con los vecinos y el comercio de Orizaba, que se iría reintegrando en abonos parciales con los peajes (AMO, 6/73, Policía, 1858). Malabarismos casi siempre infructuosos ante las dificultades de un presupuesto estrecho.

En algunas obras efectivamente se ocupaba a los presos de la cárcel y de esa manera se reducían los gastos por mano de obra. En 1870 por ejemplo, una parte de policía informaba que en el mes de marzo se había ocupado a 712 presos en las obras públicas, a las que se dedicaban cinco horas al día (AMO, 32/101, Policía, 1870). Se les destinaba preferentemente a los trabajos de mantenimiento de la vía pública, sobre todo en la construcción y reparación de empedrados; pero si hacía falta sacaban piedra del río, aflojaban escombros, hacían zanjas y acotamientos, destruían algún hormiguero, o ayudaban en obras como las del panteón, el nuevo teatro, la remodelación de un convento en hospital y el nuevo canal de agua potable para la ciudad (AMO, Policía).

Debemos sin duda preguntarnos cuáles eran todas esas "novedades" que parecen indicar un cambio sustancial en la orientación de las obras públicas en Orizaba. En efecto, lo que hasta mediados de siglo parecen haber sido más que nada arreglos, mantenimiento y algunas mejoras, a partir de entonces, sobre todo con la recuperación del país después de la expulsión de los imperialistas, se acompañó de la realización de algunos proyectos de mayor envergadura.

En 1854 se habían iniciado los trabajos para formar el gran paseo y jardín de la Alameda en el barrio de Santa Anita, y también hay un primer registro sobre la construcción de un matadero "extramuros" (AMO, 4, Salubridad, 1854). Pero después las obras parecen haberse seguido muy lentamente y con interrupciones, hasta que en 1870, pasados los extravíos de la ocupación extranjera, se emprendieron a ritmos más rápidos. En ese año se construyeron en la Alameda varias atarjeas de mampostería y caños para el desagüe y el agua de riego, y un tanque y una caja para el reparto de agua. Además se hicieron terraplenes y empedrados, y asientos de piedra y lodo

cubiertos con césped. Se levantaron pared y pilares para la casa depósito de herramientas y materiales, y se pagó por la hechura de una carretilla con su barril para regar (AMO, 32/101, Paseos, 1870).

En el rastro otro tanto: cañerías y alcantarillas repartidoras, la fuente receptora de agua, paredes, techos, puertas y empedrados. En 1874 se continuaba trabajando en ambos proyectos, que por cierto no eran los únicos.

Desde principios de la década de 1860 el oratorio de San Felipe Neri se convirtió en hospital para ambos sexos. El extraordinario edificio, enajenado por ese entonces, fue muy dañado por dos temblores, uno de 1864 y otro de 1866, y por los atropellos de las fuerzas de intervención. A partir de 1868 se registran obras para su restauración y adecuación a la función de hospital (AMO, 30/99, Obras públicas, 1869; Naredo, 1898).

Otra era la obra para rehabilitar el panteón. Entre 1868 y 1870 fue acotado, se construyó, entre otras cosas, el pórtico de la capilla, se repararon, blanquearon y numeraron los nichos antiguos, y se enladrillaron algunas de sus construcciones.

Y a partir de 1870 se registra una mayor actividad en la construcción de desagües nuevos en la ciudad, cajas repartidoras de agua, y en 1874 la de un canal nuevo para surtir de agua potable a la ciudad (AMO, 32/101, Policía, 1870; AMO, 45/114, Policía, 1874).

Pero más que detallar el pormenor de los proyectos, lo que es trascendente hacer notar, es que cuando en México triunfa definitivamente el proyecto liberal, y empiezan a superarse no sólo los abatares políticos sino también el gran bache económico, parece ser precisamente el momento en que en Orizaba, por su ubicación situada en medio de aquel torbellino decimonónico que siempre recorría el camino entre México y Veracruz, pudo empezarse a canalizar recursos municipales a obras públicas de mayor talla, y más innovadoras que puramente remozadoras.

Los particulares, la construcción y la autoridad

El estudio de las obras de construcción y reparación en Orizaba a cargo de los particulares fue más fácil que el de las obras realizadas por el municipio, por la sencilla razón de que durante el siglo XIX su cantidad en número parece haber sido más pequeña. Al menos los datos disponibles así lo indican. Sin

embargo, será necesario reiterar las sospechas respecto de la confiabilidad absoluta de los datos, ya que el registro de los permisos de obras y de las obras realizadas no parece haber sido del todo riguroso a lo largo del siglo XIX.

Los trabajos del género constructivo llevados a cabo por capitales privados, y anotados en el ramo de policía, fueron básicamente la edificación de casas, su modificación, o simplemente la reparación de los techos, de los aleros y sus canales de zinc para recoger las aguas pluviales, de las ventanas, o de alguna otra parte que la requiriera. También estaba la fabricación y el mantenimiento en buen estado de las banquetas y los empedrados de enfrente de la casa propia.

En 1874 había por lo menos siete casas en construcción y en veinte otras se hicieron composturas importantes. Es un pico máximo que coincide con el de las obras públicas, y que indudablemente debe estar ligado a un momento de cierta bonanza económica general. Hacia dos años que el ferrocarril estaba funcionando, y aunque no tenemos estadísticas para confirmarlo, es de suponer que la población orizabeña haya crecido con la llegada de técnicos y empleados ferroviarios y con el nuevo movimiento generado por el tren. De hecho, de esas siete casas, dos estaban en el barrio de las Flores muy cerca de la estación.

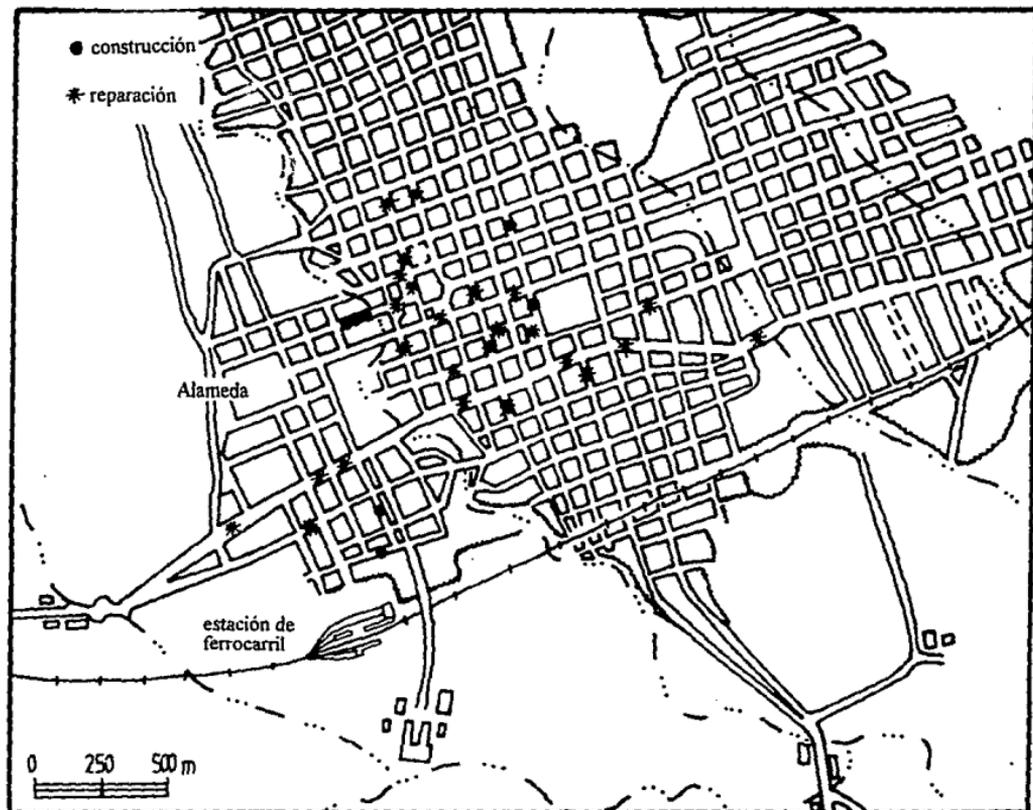
Por los rumbos cercanos a la Alameda también parece haberse concentrado la actividad constructiva, porque tres de las casas nuevas de ese 1874 se ubicaban en una calle cerca de sus terrenos, rescatados y reestructurados después de la ocupación francesa, y ahora sí, con verdadera categoría de jardín y paseo urbano.

Aparentemente la ciudad se densificaba hacia esos dos nuevos polos urbanos, la estación del ferrocarril y la Alameda, mientras que en el casco antiguo las viejas casonas se componían para que mantuvieran su señorío tradicional (AMO, 45/114, Policía, 1874) (Figura 31).

De todas maneras vale la pena reflexionar sobre el hecho de que, si bien los altibajos en la construcción tienen casi siempre una relación directa con los altibajos del crecimiento económico, las oligarquías no siempre son arrastradas por los marasmos generales, e inclusive llegan a sacarles provecho con la diversificación de sus actividades.

En 1853 un informe del capitular de la *Policia de ornato, cementerio y paseos* hacía notar que, a pesar de la penuria y escasez general que se vivía en la ciudad, se estaban concluyendo cinco casas de altos por cuenta de particulares. Dos de ellas pertenecían al notable personaje que ya conocemos,

Figura 31. Calles en las que se ubicaron las casas construidas y restauradas en Orizaba en 1874 y 1875



Observación: Cada símbolo indica una obra
Fuente: AMO. 45/114, Policía
Elaboró: Eulalia Ribera Carbó

ese cacique local, Leandro Iturriaga, y del cual ya dijimos en otro momento, que entre sus negocios contaba la inversión en predios urbanos, el alquiler de casas y la construcción. En otros años también se le encuentra construyendo alguna casa, y era dueño del rancho pedregoso en el que se abastecían los canteros orizabenses. Y tan atrás como 1847 encabezaba una lista de quejosos a los que se había restringido el acceso a un terreno, fuente de arenas y barros para la fabricación de ladrillo y teja (AMO, 3/69, Gobierno, 1853; AMO, 66/65, Policía, sección obras públicas; AMO, 6/73, Policía, 1847; AMO, 65/64, Policía urbana, 1847).

Así, aunque parece irrefutable afirmar que durante el siglo XIX y hasta antes del inicio del porfiriato la edificación en Orizaba no fue tan abundante en términos generales, ni tuvo ritmos demasiado acelerados fuera de los momentos que hemos hecho notar, la industria de la construcción se mantuvo siempre activa, sobre todo por los trabajos de remozamiento constante que exigían la ciudad y sus casas. Una prueba más de ello lo es la discusión permanente en torno a los problemas del arenal local, que sugieren que se sacó material de construcción sin tregua durante todos esos años.

Ubicado junto al barrio de las Flores, al sur de la calle Principal en su tramo llamado de la Angostura, el arenal se iba desplazando poco a poco después del agotamiento de sus materiales. El barro y la arena se acababan, o bien los dueños de los terrenos causaban revuelo si impedían el acceso para el uso común de ladrilleros, loseros, tejeros y constructores, que exigían al ayuntamiento nuevos lugares para poder seguir desempeñando su oficio. Los areneros avanzaban y amenazaban con destruir cercas y frutales próximos; y una vez abandonados, quedaban a tal grado excavados e inútiles, que si no se escombraban y nivelaban, sólo servían para el abrigo de malhechores, como lamentaba en alguna ocasión un juez de policía (AMO, 65/64, Policía urbana, 1847-1850; AMO, 6/73, Policía, 1850; AMO, Policía urbana, 1857).

Una temporada se extrajo material a los pies del cerro del Borrego, pero en 1864 la prefectura política ordenó al ayuntamiento que detuviera las excavaciones, no sólo por la mala vista que daban a la carretera pública, sino porque además los derrumbes amenazaban al camino. El ayuntamiento tuvo que obtener nuevos solares en el lugar donde siempre habían estado los arenales (AMO, 14/83, Policía, 1864).

Pero la libre iniciativa de los particulares que emprendían trabajos relacionados con la construcción, no era tan absolutamente libre. Las leyes

municipales imponían algunas obligaciones, de entre las cuales, la más explícitamente definida era la relacionada con los empedrados y las banquetas que los dueños de casas debían cuidar frente a sus propiedades. Decía el reglamento de policía de 1850:

atrículo 10^o. Las casas que no tienen calzadas o banquetas, y las que de estas se hallaren en mal estado, serán puestas o reparadas en el término de dos meses contados desde el mismo día de la publicación de este reglamento, bajo la pena establecida en el artículo anterior.

artículo 11^o. Las calles cuyos empedrados estén descompuestos, se repondrán dentro del mismo término, bajo la pena para el infractor que refieren los artículos antecedentes. (AMO, 3/69, Policía, 1850)

El reglamento de 1864 era muy parecido al respecto. La construcción y reparación de banquetas y empedrados era obligatoria para los dueños de las casas. Si el compromiso no se cumplía en el término que se señalaba, el juez de policía embargaría una parte de la casa o la tercera parte de la renta que ésta produjera. Pero,

Si el dueño de la casa la viviere y probare suficientemente que no tiene con que mandar verificar la obra, el juez de policía la mandará hacer, cubriendo el gasto de los fondos públicos, con arreglo al decreto de la materia expedido por el Estado, sin cobrar nada al dueño de la casa. (AMO, 14/83, Policía, 1864)

Al final está añadido un artículo adicional, y aunque no estamos ciertos de si se integró formalmente en el reglamento, atribuye la obligación de las banquetas a los propietarios, pero la de los empedrados la delega a la municipalidad.

En 1868 el nuevo reglamento sólomente decía que el maestro de obras de la ciudad determinaría el ancho y la altura de las banquetas que se construyeran o repusieran, y designaría la pendiente y la amplitud de los empedrados. Cuando embanquetados y empedrados se deterioraran por causa del servicio público, serían repuestos de los fondos del ayuntamiento (AMO, 26/95, Policía, 1868).

En el transcurso de menos de veinte años se aprecia un cambio sustancial en la ley, que claramente fue asignando cada vez mayor responsabilidad al

municipio en la construcción y mantenimiento en buen estado de las calles de Orizaba. Fue un tema debatido. En 1854 se sometía a la aprobación del gobierno del Estado la derogación de un decreto de la Asamblea Departamental de Veracruz, que obligaba a los ayuntamientos a cuidar que los dueños de casas construyeran por su cuenta banquetas cómodas y regulares. Se proponía que estas fueran pagadas a través de las contribuciones municipales, "para que de esa manera sea el gravámen menos perjudicial y los soporten todos los que recibieron el beneficio de las banquetas" (AMO, 4/70, Policía, 1854). En 1858 se insistía en hacer cambios al reglamento de policía para relevar a los propietarios de aquella obligación (AMO, 9/78, Policía, 1858).

De hecho, los datos con que contamos reflejan cierta congruencia con esta tendencia "teórica". En 1865 muchos vecinos cumplieron con la orden expresa de arreglar las banquetas frente a sus casas. En el transcurso del primer semestre se habían construido 63 tramos y reparado 28. Pero a partir de ese año no volvemos a encontrar mas que seis o siete trabajos de particulares, y en cambio, el municipio emprendió la labor extensamente. Sólo en 1870 y 1874 trabajó en alrededor de 75 calles de la ciudad (AMO, 32/101, Policía, 1870; AMO, 45/114, Policía, 1874).

En los reglamentos de policía también se precisaba el inexcusable deber de los propietarios a reparar los edificios que amenazaren ruina, y se exigían medidas de precaución durante el tiempo que duraran las obras. En la noche, habría que mantener una luz e improvisar una valla suficientes para impedir desgracias a los transeúntes, y cuando el trabajo se hiciera en casas de altos, los andamios se someterían a la revisión del maestro de obras públicas de la ciudad para cerciorarse de su seguridad. Los escombros provenientes de las obras y reunidos en las calles, pasado un plazo adecuado, tendrían que ser conducidos por cuenta del dueño al sitio designado por el regidor.

El ayuntamiento fungía pues, no solamente como constructor importante, sino también como vigilante de los trabajos de otros. Las condiciones y los requisitos, severos o no, que imponía a los particulares, y su función de juez supervisor, le enfrascaban en no pocos alegatos. Estudiaba los casos, concedía licencia para las obras y exigía respeto a las condiciones y a los lineamientos que consideraba necesarios y de interés común: un permiso de construcción a cambio del mantenimiento en buen estado de las calles, o de su alineación, o de la formación de sangrías para desecar un terreno pantanoso, o de la construcción de algún puentecillo para facilitar el tránsito.

Pero las imposiciones provocaban quejas y le acarreaban constantes problemas. Los inconformes siempre encontraban buenas razones para ampararse, siendo una de las preferidas la falta de recursos para cumplir con lo debido. Y de hecho, no muchas debían ser las ocasiones en que el ayuntamiento lograba imponer todo el peso de su ley, cuando con los que se enfrentaba eran frecuentemente los connotados caciques de la ciudad.

En 1865 el juez de policía informaba que no se habían levantado las multas y el embargo de las rentas a las fincas de los que no habían cumplido con la construcción y reparación de banquetas que el reglamento exigía. No se ha hecho decía, "porque era comenzar por aquellas personas que ciertamente merecen la pena". Los pobres siempre tratan de cumplir, asentaba el juez, "pero, ¿se podrá guardar consideración al Sr. Madrazo, al Sr. Bringas y a otras personas de igual naturaleza cuando no les falta ni posibilidad ni recursos (...)? Claro está que no (...) porque a la verdad los únicos que se ve que han cumplido son los pobres" (AMO, 15/84, Policía, 1865).

Estas denuncias airadas, las más de las veces se quedarían sin duda en el papel, porque, para esos ilustres que "merecían la pena", seguramente con frecuencia se encontraba, sin alternativa posible, la manera para guardarles consideración.

12. LA IMAGEN DE ORIZABA

En la distancia, después de una ardua marcha, el valle más hermoso y fértil de todos -el de Orizaba- descubrió sus bellezas a nuestros asombrados ojos (...). Debo dejar a su imaginación aquella vista, que ni siquiera intentándolo podría ser descrita (Robertson, 1853, p. 396).¹

Aspecto físico de la ciudad

Viniendo de las tierras bajas y calientes del Golfo, y después de haber atravesado la profunda barranca de Metlac, se llegaba al vasto llano de Escamela, antesala de la próxima ciudad. La vista sin duda era hermosa: los campos cultivados, el molino en Ojo de agua al pie del cerro, los ranchitos salpicando la planicie, y al fondo, majestuosamente enmarcados por las montañas, los numerosos campanarios dominando el panorama entre las casas de Orizaba.

Al llegar a la garita y sobre el arco que representaba la puerta de entrada, el viajero leía en torno al escudo de la ciudad: *Benigno el clima, fértil el suelo, cómodo el sitio y leal el pueblo* (Naredo, 1898). Y después el camino seguía todavía un tramo entre el amplio llano al norte, y los vergeles de Barrio Nuevo al sur, hasta ir descubriendo las primeras casas sobre la calle de Santa Gertrudis, después llamada de Dolores, y finalmente desembocar en la ancha y ajetreada calle Principal.

La calle Principal siempre causaba comentarios precisamente por su amplitud. Se extendía sin interrupción entre las dos garitas más importantes de la ciudad, y su anchura llegaba a sorprender a uno que otro viajero escudriñador de tierras nuevas. Alguno, con cierta dosis de exageración, aseguraba que era la más ancha que había visto en la América española, y con criterio de europeo anglosajón no dejaba de hacer notar la uniformidad cuadrículada de la traza urbana (Robertson, 1853).

Sin embargo, algunos orizabeños no sólo no hubieran compartido la idea de aquel forastero, sino que desesperaban con lo que a otros admiraba. Arróniz, por ejemplo, escribiría en su trabajo de 1867:

1. Traducción del inglés de Eulalia Ribera Carbó.

Orizaba es de forma irregular y de calles angostas y tortuosas, en su mayor parte. La principal, que por su amplitud sería de hermosa vista, adolece del gravísimo defecto de ser la menos recta de todas. El gobierno español, a quien la ignorancia y las pasiones políticas han denostado con tanto empeño como sin razón, dictó providencias a fin de evitar ese mal tan perjudicial para la belleza y ornato de una población, pero sus órdenes fueron despreciadas, a pesar de su celo y constante vigilancia. (Arróniz, 1867a, pp. 10, 11)

Segura describiría a las calles suficientemente amplias, aunque no todas tiradas a cordel, y en cambio Manuel Payno las vería angostas y rectas (Payno, 1864; Segura, 1854). Cuestión de percepción. Pero lo cierto es que Orizaba era una ciudad de notable regularidad en su entramado viario, que con sus casas bajas y la tipología constructiva tan homogénea, daría por resultado un conjunto rítmico y uniforme.

La ciudad tiene un aspecto de sencillez que le da realmente la forma de una casa de campo. Una calle ancha que es la arteria principal, la atraviesa desde la garita en que termina el camino real de México hasta Escamela, que es la salida para Córdoba y Veracruz; las demás calles son angostas la mayor parte, rectas y formadas de casas de cal y piedra o ladrillo, de un solo piso, con techos inclinados de teja y ventanas con rejas de fierro o madera cubiertas hasta la mitad con unos tableros que impiden que las miradas indiscretas de los transeúntes penetren en el interior de las recámaras. (Payno, 1864, pp. 151, 152)

Por lo que dicen los textos decimonónicos, inferimos que durante la primera mitad del siglo las irregularidades que afeaban las casas y entorpecían el tránsito por las banquetas habían sido en mucho corregidas, y había en consecuencia mejorado notablemente la "policía de ornato". Las estorbosas graderías de tres o cuatro escalones para entrar a las casas, los poyos para sentarse a los lados de las puertas, las ventanas con rejas desproporcionadas que invadían la vía pública y las argollas para atar a los caballos, que en conjunto hacían dificultoso el paso de los peatones, habían ido desapareciendo contribuyendo al "embellecimiento" de la ciudad (Naredo, 1898; Segura, 1854).

En el centro las casas eran más extensas, y alguna tenía la fachada que se extendía a lo largo de más de la mitad de una sola calle; las puertas y las ventanas con su herrería denotaban un mayor lujo, pero el patrón arquitectónico mantenía la simetría y el acompasamiento a lo largo de las calles, sólo

interrumpidos por las plazas, las iglesias y los conventos, los ríos con sus puentes, y aquellos edificios diferenciados en su construcción por su función específica.

En los barrios más pobres y periféricos, la regularidad de las calles y sus "casas bajas y de pobre apariencia" (Naredo, 1898) sería aún menos alterada por cambios notables en el perfil urbano.

De lo que ningún rumbo de Orizaba se salvaba, barrio elegante o no, era de la pátina del tiempo y de los problemas derivados de un clima inclementemente húmedo como aquél. El ayuntamiento con sus limitados presupuestos llevaba a cabo obras de mantenimiento y mejoramiento, y algunos particulares harían otro tanto en sus casas, pero múltiples rincones de la ciudad dejaban mucho que desear. Al reflexionar sobre los datos estadísticos, Payno vuelve a comentar con ironía que cualquiera que conociera Orizaba, enseguida sabría que de los 16 pintores anotados en la lista, "14 morirían de hambre o adoptarían otra profesión" (Payno, 1864). Así de bien pintados debían estar los edificios de la ciudad.

Dos años después, en 1866, un subprefecto de policía, preocupado por el próximo viaje de la emperatriz Carlota, que a su regreso de Europa pasaría por Orizaba, corroboraba la impresión de Payno, cuando increpaba al alcalde a imponer a los vecinos de la calle Principal la obligación de blanquear los frentes de sus casas y pintar puertas y ventanas. Corría el mes de septiembre, había pasado la estación de aguas, y la mayor parte de los muros estaba en un estado de suciedad poco decente, "se hace indispensable por el buen nombre de la población que se asean pintándose de nuevo" (AMO, 19/88, Policía, 1866).

Constantemente se reportaban construcciones en ruina. Ahora una casa del ayuntamiento y la garita de Escamela, después un camino o una banqueta, más tarde las aguas del río habían erosionado los cimientos de algún puente que estaba a punto de un desplome completo, San Juan de Dios y el hospital en decadencia total, y así sucesivamente. Por supuesto que no faltaba algún reporte optimista que en determinado momento diera cuenta sobre las mejoras y el buen estado de la población: empedrados, aceras, blanqueado, fuentes y acueductos, todo en buenas condiciones; pero lo cierto es que las más de las veces los encargados no veían las cosas de esa manera, y debían ser éstos los más acertadamente apegados a la realidad. Ni las casas estaban todas bien cuidadas, ni las calles tan aseadas y compuestas (Arróniz, 1867a; AMO, Policía; AMO, Gobierno).

En 1853 un informe del capitular encargado de la policía de ornato, cementerio y paseos describía la plaza del mercado incómoda e indecente, y de la de armas decía que era "acaso la más desaseada y desordenada de la República", rodeada de edificios muy antiguos y algunos pertenecientes a personas casi indigentes. Su forma de cuadrilongo produce muy mal efecto, "y sólo el arte es capaz de encubrir su fealdad". Tal vez adornándola con una fuente de buen gusto y con una balaustrada mejoraría un poco (AMO, 3/69, Gobierno, 1853). ¿Sería para tanto?

En 1864 la notificación de los estragos del terremoto nos permite leer sobre el deplorable abandono en numerosos patios de vecindad, y en 1868, un periódico local que salía todos los domingos, *El Eco de Orizaba. Revista hebdomadaria de política, ciencias, literatura y artes*, publicaba en su edición del 6 de septiembre una lista de algunas de las casas que se hallaban en ruinas en ese momento, y de las cuales prácticamente todas, o estaban sobre las calles de San José de Gracia y la Angostura, continuación de la Principal a la entrada de la población, o estaban en el corazón más céntrico de la ciudad (AMO, 14/83, Policía, 1864; AMO, 26/95, Secretaría municipal, 1868).

En 1865, año en que los franceses tenían ocupado el país, el prefecto político envió un documento al ayuntamiento, que decía así:

el emperador me ha ordenado manifieste a ese I. Cuerpo que es tiempo de que fije seriamente su atención y se ocupe con perseverancia en las mejoras de que sea susceptible la parte antigua de la ciudad, a fin de que se vayan regularizando las imperfecciones que ella presenta, y que dan una triste idea del abandono con que hasta ahora se había mirado esta parte tan importante de las atribuciones municipales (AMO, 15/84, Policía, 1865).

Si era así en lugares "importantes" de Orizaba, podemos imaginar entonces cómo sería en los barrios periféricos y suburbanos.

Tampoco el estado físico de las calles solía ser el óptimo. Los empedrados y las banquetas generalmente requerían reposiciones, y más hacia las afueras, donde no las había, aquello debía ser normalmente un lodazal. Las atarjeas tenían muchas veces "huideros" que inundaban los terrenos de su tránsito, y alguna calle como la que llevaba a Cocolapan estaba llena de piedras, lo cual resultaba sumamente molesto para los transeúntes que iban a la fábrica (AMO, 8/77, Diversos, 1855; AMO, 1/67, Policía urbana, 1850).

Así que por lo visto los peatones frecuentemente no tenían la cosa fácil. En 1866, por ejemplo, el alcalde municipal pedía que se respetaran para el público las banquetas en la construcción de una fortificación en la calle del puente de la Borda. Se corría el grave peligro de ser atropellado por carruajes y cabalgaduras. Y en la Principal, el intenso tránsito de coches y carros estropeaba constantemente la calzada, empeorando aún más la situación en los años setenta, con motivo de la construcción de las vías del tren y la estación; carros y carretas de grandes dimensiones, que transportaban materiales de la compañía del ferrocarril, iban y venían calle arriba y calle abajo dejando a la avenida en condiciones deplorables (AMO, 19/88, Policía, 1866; AMO, 42/111, Policía, 1873).

Otro tanto sucedía con los caminos vecinales: por el sur, los que iban al rancho de Rincón Grande, a la hacienda de Jalapilla y a la villa de Zongolica, por el norte a los pueblos de Santa Ana, La Perla e Izhuatlancillo. Todos demandaban imperiosas y radicales composturas, debido sobre todo a los efectos devastadores de cada temporada de lluvias (AMO, 11/80, Obras públicas, 1861).

De hecho, el agua era un elemento determinante de la fisonomía de la ciudad, no sólo por la presencia de los ríos y los arroyos, sino porque los terrenos cenagosos y la abundante precipitación en los meses de verano empantanaban las calles y muchos solares. En los barrios de Guadalupe y Santa Gertrudis las calles se volvían intransitables, y el contiguo llano de Escamela, de por sí poco "sólido", con el tránsito por la calzada de entrada a la ciudad formaba grandes pantanos que la obstruían.

En la fracción 6ª del artículo 37 de la Ley Orgánica del Estado, se imponía a los ayuntamientos la obligación de desecar los pantanos y ciénagas; pero en Orizaba, parece más bien como que era el ayuntamiento quien conminaba a los propietarios de terrenos a hacerlo a base de sangrías en el suelo. O al menos, que construyeran algún puentecito de madera para facilitar las cosas (AMO, Policía; AMO, Policía urbana; AMO, 23/93, Ejidos, 1867).

Dudamos que las órdenes se cumplieran al pie de la letra, pero lo cierto es que algunas soluciones, aunque fueran momentáneas y hechizas, había que encontrar. Los problemas más serios estaban precisamente en los barrios orientales, donde la ciénaga de Tepatlaxco al norte recobraba espacios sobre las tierras urbanizadas, y atravesando la calle Principal, parecía querer unirse con las pasturas del rancho de Rincón Grande al sur. En tiempo de aguas, en

algunos tramos de la calle, se hundían carruajes, bestias y personas de a pie, así que algunos años, allá por la década de 1860, un vecino colaborador clavaba ramas para que el pasajero pudiera desviarse de los lugares donde quedaría hundido (AMO, 19/88, Policía, 1866). Pero el asunto no se resolvería verdaderamente, mientras no fuera calzado todo el camino, desde la garita de Escamela hasta la ciudad.

Al poniente, en Santa Anita, el barrio de la Alameda, los derrames de agua tenían a algunas calles convertidas en fangales, sobre los que además, las paredes de la huerta del convento de San José de Gracia se desplomaban en ruinas en 1864 (AMO, 14/83, Policía, 1864).

Esta era una cara poco amable y sobre todo incómoda, de la tan acertadamente apodada Pluviosilla.

La preocupación por el ornato

Independientemente de lo que pudiera apreciarse caminando por las calles de Orizaba, existía un interés expreso de parte del ayuntamiento por mantener ciertas condiciones de cuidado y belleza en la ciudad.

A parte de los documentos sueltos que así lo indican, los reglamentos de policía del siglo XIX que conocemos tienen todos algún apartado referente al tema. El de 1850, que es el más antiguo de los tres, empieza diciendo:

El ayuntamiento de Orizaba persuadido de las ventajas que resultan a estos vecinos con la observancia exacta y puntual de las disposiciones legales vigentes, relativas a la policía urbana, de seguridad y ornato, dictadas para el arreglo interior del Estado; y en vista del abandono en que se halla este ramo, por no estar al alcance de todos aquellas disposiciones; teniendo presentes las que son más útiles y necesarias, según las circunstancias públicas y locales de la ciudad, sujetándose a los diversos reglamentos expedidos para llenar este mismo objeto, ha aprobado en sesión de hoy los artículos siguientes:

y a continuación, los presenta agrupándolos en dos rubros, uno llamado de *Policía urbana* y otro de *Policía de ornato* (AMO, 3/69, Policía, 1850).

Los artículos referentes al ornato son apenas cuatro de los más de treinta que incluye todo el documento. Hacen responsables a los dueños o arrendatarios de casas y edificios de ver que todos los sábados los tramos de

calle correspondientes fueran barridos, y de que no crecieran en ellos yerbas ni zacate. Los dueños también quedaban obligados a conservar los frentes y los costados de las fincas perfectamente aseados, haciéndolos blanquear cuando por su suciedad se hiciera necesario. En el caso de los solares, el mandato era el de mantener podadas sus cercas, que como ya hemos dicho en otro momento, estaban hechas de plantas. Aquellos que no cumplieran, además de serles impuesta una multa, pagarían el importe de lo que costara la operación, que quedaría en manos de los encargados del ramo correspondiente en el municipio.

Por último, los propietarios de casas y solares del barrio de Santa Anita, que por esas fechas aún era muy agrícola, y por cuyas calles corriera el agua para el riego de sus sembrados, cuidarían de que las atarjeas estuvieran cubiertas en las partes necesarias para permitir el paso libre y cómodo de los peatones.

En 1864 y 1868 los reglamentos de policía son mucho más elaborados, pero entre sus múltiples secciones también hay una dedicada al aspecto de la ciudad, elocuentemente titulada *Comodidad, ornato y limpieza*. De algunos de sus artículos ya hemos hablado al referirnos a las estipulaciones en torno a la construcción, pero hay otros que conciernen más directamente a esa preocupación por el aspecto físico y estético del conjunto urbano. El primero, y tal vez el más conspicuo decía así:

Antes de emprenderse obra alguna exterior en los edificios de esta ciudad, los maestros de albañilería o carpintería encargados de ella, presentarán los planos y diseños bajo que haya de ejecutarse la fábrica, al ciudadano regidor, juez de Policía, a fin de que éste haga que sean examinados por peritos en la materia y arreglados al arte. La omisión en el cumplimiento de este precepto, será castigada con una multa de diez a cincuenta pesos, sin perjuicio de obligarse a los infractores a reformar la obra que se haya emprendido si se observa que está defectuosa (AMO, 14/83, Policía, 1864; AMO, 26/95, Policía, 1868; AMO, 30/99, Policía, 1869).

También estaba lo de la observancia a la rectitud de la línea de las paredes exteriores de las casas, a lo adecuado del ancho de las banquetas, a las rejas de hierro que debían tener las ventanas, a las tejas y la forma de los aleros, a la altura pareja de las construcciones, y a aquello de que puertas y

ventanas no debían abrir hacia la calle, como tampoco debían ponerse escalones o sardineles que estorbaran el libre paso por las aceras.

En estos reglamentos de 1864 y 1868 se incluye nuevamente la obligación de barrer las calles frente a las casas, pero ahora dos veces por semana, la de conservarlas sin yerbas ni zacates, y en el último, se agrega la prohibición de depositar las basuras en las puertas y los zaguanes, antes o después de la hora en que concurrían los carros destinados a recogerlas. Todas las paredes exteriores de las casas que fueran visibles desde la calle, no sólo tenían que estar en buen estado de aseo, sino que el regidor de policía cuidaría de que en el blanqueo y adorno de los edificios, no se faltara a las leyes del ornato público. Cualquier rótulo colocado en la pared de un establecimiento tenía que respetar la propiedad del idioma en que se escribiera, y si se sorprendía a alguien rayando en un muro, se le impondría una multa, o bien el trabajo durante diez días en obras públicas; pero si el infractor fuere menor de veinte años, entonces estaría quince días de servicio en los hospitales de caridad. Igual pena se impondría a cualquiera que maltratara las obras públicas o los árboles de las plazas y paseos, sin perjuicio de reponer el mal de su propia cuenta.

Hasta aquí, lo que especificaba la ley. Pero qué tanto se haría valer la palabra escrita y hasta qué grado se cumpliría con lo requerido por las ordenanzas, no podemos saberlo con exactitud. Tal vez revisar actas judiciales de las multas impuestas y de las faltas de los detenidos sería un camino para acercarse a ello. Sin embargo, algunos documentos de otros ramos municipales, nos dan una idea de cuál era en la práctica el celo de las autoridades urbanas por cuidar la pariencia de la población.

Alguna vez se accedía a vender algún terreno del ayuntamiento argumentando que con ello se conseguiría la rectitud, y por lo tanto la perfección de una calle; otras se procedió a alinearlas metiendo las cercas que se levantaban inapropiadamente. Se concedían licencias de obras que podían servir de ornato público, como en el caso de unos portales que un propietario quería levantar frente a su casa entre la plaza del mercado y la de armas; se le daba licencia, y además se hacía extensiva a los demás dueños de casas de la plaza que así lo solicitaren. O bien, se negaban permisos de construcción cuando se amenazaba la igualdad de un conjunto. Inclusive se llegó a obligar a algún particular a destruir por cuenta suya cierta edificación que afeaba una plaza, prometiéndole indemnizaciones como dejar saldada una cuenta

pendiente con la tesorería municipal, y redimir una paja de agua de la que disfrutaba (AMO, 1/67, Policía urbana, 1850; AMO, 4/70, Policía urbana, 1854; AMO, 2/86, Policía, 1852; AMO, 4/4, Policía municipal, 1854; AMO, 42/111, Policía, 1873).

En mayo de 1861, una comisión encargada propuso que se procediera a demoler el sagrario del recién extinguido convento de San José de Gracia. Hay que evitar, decía el acta, que en las ciudades haya calles tortuosas, abrigo de malhechores, y el edificio del sagrario en cuestión obstruye la calle y se presta "al logro de toda clase de delitos". También es contrario al ornato de las ciudades, continuaba, la existencia de edificios deformes y de mala arquitectura; es un deber de la autoridad municipal cuidar la construcción de edificios y corregir en lo posible los existentes. San José de Gracia es extremadamente deforme ya que no guarda armonía de partes iguales; en su costado derecho tiene un accesorio que no forma parte del cuerpo, y también debe destruirse. Y era lógico que ante un alegato tan vehemente, y en un año de tanta efervescencia política anticlerical, la demolición fuese autorizada (AMO, 11/80, Policía, 1861).

Como estos, hubo algunos otros casos parecidos. Pero lo que también podía ocurrir, y ocurría, es que a pesar de que el dictamen considerara una demolición imprescindible, o irrefutable una prohibición para construir, cuando se tocaban intereses de gente más o menos influyente, la ley podía hacer excepciones, y hasta se encontraban argumentos de peso para justificar lo contrario.

En 1840, por ejemplo, se acordó en el ayuntamiento que se abriera una calle en el barrio de Guadalupe, no sólo con el propósito de dar comodidad a los vecinos y a los arrieros, sino también explícitamente para dar "hermosura" a la ciudad. Pero resultó que el proyecto privaría de una propiedad a Leandro Iturriaga, así que finalmente se decidió que la calle no era tan necesaria ya que nunca había existido, el vecindario no era numeroso, y además, se trataba de un terreno pantanoso con arroyos y barranquitas (AMO, 52/51, sin ramo, 1840).

En estos casos tan comprometidos, por lo visto la "hermosura" podía esperar.

Vida y movimiento

A quién puede caber la duda, de que como quiera que fuera, Orizaba era una ciudad despierta. Económicamente activa y lugar de paso, la población se agitaba bajo el impulso de su propia dinámica.

El ajetreo urbano, sin embargo, no era parejo por todas partes y a todas horas. Desde luego la calle Principal era el eje más movido y ruidoso; era por excelencia la avenida comercial con tiendas aquí y allá, y en las horas de apogeo, por sus amplias anchuras corrían y se detenían las diligencias de los viajeros, los convoyes del gobierno y los carruaje de la gente rica. Algún coche de alquiler esperaba cliente estacionado en una esquina, los de a caballo circulaban trotando sobre sus monturas, y los carros, sobrecargados y tirados en ocasiones extraordinarias hasta con diez animales, llegaban para subir y bajar su carga en la única calle en que por ley, les estaba permitido hacerlo. Todos iban y venían descomponiendo irremediabilmente los empedrados, tropezando con algún caño que dificultaba la circulación, y salpicando al pasar por algún lodazal en las tardes lluviosas de verano (AMO, 15/84, Policía, 1865; AMO, 51/120, Policía, 1876; AMO, 26/95, Policía, 1868).

Por las banquetas iba alguna señora acompañada de un criado, rumbo a una tienda de ropa o a comprar en una mercería, pasaban apurados los que iban a hacer algún trámite a una oficina pública o comercial, y cansados, los indios *tamemes* de huaraches y calzón de manta cargaban en la espalda sus bultos rumbo al mercado, acompañados de sus mujeres decalzas, con la falda oscura, la vistosa faja de color, el huipil de encajes, el rebozo y las trenzas anudadas en la espalda.

Los reglamentos de policía de 1864 y 1868 claramente indicaban la prohibición de poner en las aceras estorbos de cualquier clase, e inclusive de sentarse o acostarse en ellas. Ni siquiera se podía majar, asolear y aventar café, u otro tipo de grano, en las calles de la ciudad. Y además, las personas cargadas con palos, fardos, tablas o canastos, o que arrastraren pipas y barriles, no podían tampoco, bajo pena de una multa o arresto, transitar por las banquetas (AMO, 14/83, Policía, 1864; AMO, 26/95, Policía, 1868).

Sin embargo, lo más seguro es que si esta disposición era acaso vigilada, se hiciera sólo ocasionalmente y en las calles más concurridas. Sabemos, por ejemplo, que a algunos visitantes que pasaban por Orizaba no dejaba de

llamarles la atención, el que sobre las banquetas frente a las puertas se pusiera el frijol extendido para que se secase (Arreola, 1982).

Al desviarse por cualquiera de las perpendiculares más estrechas, la agitación de la calle Principal disminuía considerablemente, al menos en lo que al correr de vehículos se refería. Pero en el centro, las casas señoriales alternaban con las panaderías, una que otra lechería, las mercerías, las tiendas de ropa y por supuesto, las socorridas pulperías, en las que al traspasar las puertas de las viejas casonas que se abrían sobre la calle, uno se encontraba con toda clase de artículos comestibles y de uso cotidiano: escobas, manta, reatas, cubetas y los que se quiera imaginar, acomodado todo sobre estanterías, en el mostrador, recargado en una esquina o colgando del techo. Así que el paso de gente y los gritos callejeros de los que ofrecían desde temprano la venta de esto o aquello no cesaban tampoco ahí.

Alrededor de la plaza de armas ni se diga. El ayuntamiento por un lado, con la gente y los guardias que entraban y salían haciendo sus diligencias. Enfrente, la Parroquia y el pulular de creyentes y beatos. Y casi al lado mismo, la plaza del mercado con sus puestos y el bullir de marchantes los lunes y los jueves, amén de los tianguis ocasionales en la plaza principal y la del Carmen, y los vendedores ambulantes que ponían sus puestos sobre un cajón o petate en cualquier esquina de plaza y portal que se prestara a ello. O si no hubiera sido así, ¿a qué venía la prohibición expresa en todos los reglamentos, de hacerlo sin tener la previa licencia otorgada por la autoridad?

Los puestitos de frutas, de dulces y juguetes proliferaban para regalo de la concurrencia, en cualquier lugar donde se llevara a cabo una diversión pública; esos sí estaban permitidos. Y al sur, desde la plazuela de San Juan de Dios hasta la calle Principal, no sabemos si con o sin permiso, diariamente se instalaban vendedores, que también ofrecían a los viandantes sobre todo las variadas frutas coloridas que crecían abundantes en la región (AMO, 3/69, Policía, 1850; AMO, 14/83, Policía, 1864; AMO, 26/95, Policía, 1868; Segura, 1854).

También en las inmediaciones de Cocolapan, enseguida de haberse inaugurado la fábrica, se formó una especie de mercado ambulante que se instalaba ahí cada día, y el ir y venir de carros, de coches, de cargadores y de obreros, imprimió en el ambiente de ese rincón al suroeste de la ciudad, una agitación y una especie de frenesí en donde hasta entonces había reinado la calma y el abandono (Chávez, 1965).

Todos los talleres y los artesanos en Orizaba contribuían con su parte al movimiento y al concierto de los ruidos urbanos. Los sólidos molinos con sus acueductos y arcos bellamente contruídos junto al río, tenían sus grandes ruedas que giraban sin cesar, y los molineros, los panaderos, y los arrieros que traían el trigo, le daban vida a las calles cercanas. En los barrios fuera del centro se percibían de repente las pestilencias de las pocilgas y las pailas para fabricar jabón. Y de las fraguas y las herrerías salía el escandaloso golpeteo sobre los yunques y el incesante soplado de los fuelles, que después de las oraciones vespertinas se suspendían para dejar descansar tranquilo al vecindario (AMO, 65/64, Documento suelto, 1845; Naredo, 1898).

De los ranchos en las inmediaciones de Orizaba entraban los productos del campo por las dos grandes garitas en las puntas de la alargada calle Principal. Pero también por otras entradas menos concurridas llegaban carros y cargadores. Al norte estaba la "puerta" de Cerritos, y al sur la de Jalapilla, construída al lado de los puentes en la confluencia del río Orizaba y el río Blanco. Y de ahí, por las largas calles que conducían hasta el centro, subían y bajaban los que venían para vender y comprar.

La calle de la Bóveda a espaldas de la Parroquia tenía también un tránsito considerable de los vecinos que del oriente se acercaban a la plaza del mercado, con todo y que en tiempo de aguas, el arroyo Caliente con sus avenidas dificultaba el tránsito y creaba extensos fangos. Y por la calle curva de Vista Hermosa que desembocaba directamente en el puente Gallardo, era conducido también por terrenos sumidos y pantanosos, el ganado mayor de las pasturas de Rincón Grande (AMO, 15/84, Policía, 1865; AMO, 32/101, Policía, 1870).

En los recodos de río Orizaba y del arroyo Caliente se juntaban las lavanderas, que afanosas aprovechaban las horas de sol y buen tiempo para trabajar. Incluso en algún lugar a lo largo de la ribera del río, se había aprovechado un venero para construir a su lado lavaderos de los que podía hacerse uso público, y que las mujeres desquitaban mientras se ponían al corriente de los acontecimientos interesantes de la cotidianidad orizabeña (AMO, 9/78, Policía, 1859; AMO, 32/101, Policía, 1870).

Así transcurría la existencia de la ciudad en medio de sus rutinas y trajines diarios. El tiempo caminaba inexorable, marcado por un reloj público instalado en la torre de la Parroquia, que a decir verdad, no funcionaba con suficiente regularidad y constancia. Cuando estaba descompuesto, y eso era

frecuente, el ayuntamiento alguna vez pagaba a una persona para que se encargara de anunciar las horas (AMO, 5/5, sin ramo, 1866; AMO, 16/85, Obras públicas, 1866; AMO, 30/99, Obras públicas, 1869).

Y si no, ahí estaban las campanas de las no pocas iglesias. En 1874, cuando la autoridad civil había en mucho ya impuesto su ley sobre dominios antes exclusivamente en poder del clero, fue aprobado en el cabildo un reglamento para el uso de las campanas de los templos, que quedaba bajo la inspección de la policía. Estarían permitidos durante tres minutos los toques al alba y de las doce, y con una campana pequeña podrían anunciarse las misas repicando no más de diez minutos. Prohibidos los dobles, los toques de agonías y las "rogaciones", y en caso de que se desatara algún incendio por ahí, los empleados de policía podían mandar tocar a fuego (AMO, 45/114, sin ramo, 1874).

Desde el anochecer la ciudad se iba acallando poco a poco. A las diez, todos los talleres y los establecimientos públicos, las tiendas y las fondas, a excepción de las boticas, tenían obligatoriamente que haber cerrado sus puertas, y de esa manera, Orizaba se dormía hasta la madrugada siguiente, cuando con el día, su colorido y su vida renacían nuevamente.

Un jardín con hermosos paisajes

Empapándose de la atmósfera orizabeña se podía tener la sensación de estar en un gran jardín. No podía ser de otra manera con unos alrededores intensamente verdes y una ciudad por entre cuyas paredes trepaba también exuberante el color del trópico húmedo. La calle Principal estaba plantada de árboles protegidos por sus arriates, la que conducía a Cocolapan sombreada de fresnos, y en el atrio de la Parroquia y en la plaza que hay a su lado crecían sauces, fresnos y naranjos. Los patios interiores de las casas estaban adornados con macetas de flores, y ahí también refrescaban el ambiente un árbol de café, una palmera de plátanos o un perfumado naranjo (Naredo, 1898; Payno, 1864; Segura, 1854; AMO, 14/83, Paseos, 1864; AMO, 19/88, Policía, 1866).

Pero alejarse del centro por cualquier calle era sumergirse de lleno en el verde del entorno, porque las casas y los solares estaban cercados por frondosas moreras, palmeras, naranjos y limoneros. José María Naredo escribía:

puede decirse que Orizaba tiene tantos paseos cuantos son los llamados *callejones* que por los cuatro vientos limitan todas sus avenidas; callejones que contienen solares acotados con bien formados vallados de frondosos árboles que, dando sombra y fresco ambiente al transeúnte, recrean su vista y olfato con el perfume que derraman las florecientes enredaderas con que están enlazados (Naredo, 1898, T II, L III, p. 224).

Manuel Payno, más entusiasta y exaltado, aseguraba que la perspectiva de árboles que en los callejones juntaban sus copas confundiendo y matizando sus verdes, formaban un pabellón natural "más elegante y más vistoso, que los que a fuerza de arte y de dinero, construyen hábiles jardineros en los palacios de Europa". En Barrio Nuevo,

no se ve ni un sólo edificio (...) En vez de muros de piedra mal pintados con cal y colores, los arbustos de café con sus hojas verdes y sedosas y sus botones rojos como el coral, los naranjos cargados de frutos de oro, los plátanos balanceando con el viento voluptuosamente sus anchas hojas, las volcamerías, la rosa de Bengala y los bejucos forman unos muros floridos por encima de los cuales aparecen las copas de otros árboles más corpulentos. (Payno, 1864, pp. 154, 155)

En 1853 un capitular del ayuntamiento achacaba a esa "extraordinaria frondosidad" de Orizaba, el que los orizabeños hubiesen descuidado la construcción de un paseo público en forma. En el llano del Borrego se había nivelado terreno y se habían plantado árboles, pero las expectativas apuntaban al proyecto de la Alameda en el barrio de Santa Anita (AMO, 3/69, Gobierno, 1853).

Y efectivamente, la Alameda con todo y sus azarosos primeros años, en que tropas iban y tropas venían dejándola sin árbol ni flor alguna, acabó por convertirse en el gran paseo de la ciudad. Tuvo una fuente "para organizar el todo", y cuatro más pequeñas y adecuadamente ubicadas, un plano de calles bien trazado, asientos en ellas, y plantas que enseguida enraizaban y crecían (Naredo, 1898).

En 1870 un programa para hermosearla, y que especulaba con la falta de recursos para arreglar el jardín, dispuso la obligación de que todos los pueblos del entonces cantón de Orizaba llevaran a plantar en la Alameda, durante la época conveniente, los árboles y las plantas propias de su lugar. "Entre los árboles que deben quedarse a perpetuidad se plantarán naranjos de cinco años

de edad, para embalsamar la atmósfera y para que el fruto sirva de nuevo arbitrio." Durante ese año, el ayuntamiento compró cipreses, pomarrosas, dalias, sabinos, plantas de mosqueta, plantas parásitas, enredaderas de madreSelva, truenos, fresnos y azucenas blancas (AMO, 32/101, Paseos, 1870).

Saliendo por cualquier dirección de los dominios estrictos de la ciudad se llegaba a parajes hermosos: "no se sabe dónde ir, y dónde se va, sea el paraje que fuere, siempre se encuentran árboles, aromas, agua, flores, montañas, llanos de esmeralda" (Payno, 1864, p. 156). En la hacienda de Jalapilla, en la del Jazmín, en el llano de Escamela, en la cascada y en el rancho de Rincón Grande y en el del Espinal, o era la brillante caña de azúcar, o el verde profundo del tabaco, o las plateadas alamedas, o sus arboledas de plátanos, naranjos, ciruelos y perales, o las superficies cubiertas de pasto (Naredo, 1898; Payno, 1864; Segura, 1854). Pero nada rompía la armonía de una naturaleza húmeda y pródiga que imprimía su sello por todas partes.

Gustavo Baz, con el lenguaje romántico propio de su época, dice que:

en los alrededores de Orizaba (...) se eleva un himno constante: el suspiro de la brisa que mueve a las mil plantas que cubren sus barrancos, el chasquido de la llovizna al caer sobre los plátanos y el follaje, el eterno murmurio de las fuentes y los saltos de agua; las canciones de las aves que viven a la sombra de sus bosques y sus breñales, todo se unió en un concierto sublime cuyos ecos hacen suspirar por el edén de Milton o por el cielo de Dante. En el centro mismo de la población no es raro encontrar un paisaje encantador. (Baz, 1874, p. 159)

A esos paisajes encantadores se refieren repetidamente los que dejaron testimonio de su estancia en Orizaba. Un visitante extranjero que pasó por la ciudad en 1865, aseguraba que el viajero que anduviera en la búsqueda de bellos panoramas no tenía necesidad de caminar más allá de Orizaba (Arreola, 1982).

Por lo visto así era. Desde cualquier casa de altos se descubrían aquellas vistas, y los numerosos puentes de la ciudad no tenían tanto valor por su construcción, como por ser verdaderos miradores del extraordinario entorno: la ciudad chaparrita con las torres de las iglesias y los tejados rojos, rodeada de bosques, prados y majestuosas montañas (Baz, 1874; Payno, 1864). Inclusive la fábrica de Cocolapan constituía, según un periódico de 1841, parte de aquella maravilla:

No puede imaginarse espectáculo más hermoso que el que ofrece esta fábrica vista desde la ciudad de Orizaba en la noche. La capacidad de ésta hace desaparecer todos los objetos circunvecinos, y a lo lejos se descubre como un inmenso fanal derramando torrentes de luz por tan gran número de ventanas; así como de día ofrece un punto de vista no menos interesante la grande extensión y noble sencillez del edificio a quien hace fondo por la espalda una elevada montaña cubierta de arboleda (Chávez, 1965, p. 276).

Dejemos nuevamente a la portentosa pluma de Manuel Payno, terminar con una última descripción de la imagen que podía alcanzarse desde aquella Orizaba ajardinada, tan armónica y bien integrada con su entorno.

Hago mención aquí de las nieblas y de las montañas, y es porque una y otra cosa caracterizan de una manera muy singular a Orizaba. Las nieblas no son como las de Londres (...) sino transparentes, blancas y ligeras, (...) a veces tras de una cortina, que los rayos del sol pintan de un color de rosa, se ven las montañas azules, los árboles frondosos, los campos de ese verde lustroso y alegre de la caña de azúcar. Un ligero viento basta para disipar este vapor, y vuelve el azul brillante del cielo y los rayos del sol a dar a la vegetación tropical esa vida, ese colorido y ese matiz tan singular que una vez que se ha visto se recuerda siempre con una especie de placer. (Payno, 1864, p. 155)

CONCLUSIONES

Orizaba en el siglo XIX era un buen ejemplo del modelo de muchas ciudades de creación española en América. Había adquirido su fisonomía sin que le precediera un acto formal de fundación ni un plano dibujado que dirigiera su crecimiento, y sin embargo se ajustó perfectamente a las pautas que dominaron el ámbito hispanoamericano, tan claramente expresadas en las ordenanzas de Felipe II de 1573.

En el camino carretero estuvo el origen del primer asentamiento y en ese camino adquirió para siempre su carácter la calle Principal, que no sólo influyó en la orientación de la dirección del crecimiento urbano, si no también determinando usos del suelo y formas de construcción sobre su larga avenida. Pero situados donde hay que situarse, ¿cómo concebir una ciudad sin una plaza mayor y una trama más o menos regular a su alrededor?

Así que finalmente, aunque Orizaba nació "espontáneamente" sobre un camino y no alrededor de una plaza como núcleo rector en la conformación de la planta urbana, una pequeña plaza pronto se convirtió en mayor adoptando su papel central y ostentando su carácter simbólico como núcleo del poder ciudadano. El suelo se fue parcelando cuadrículadamente, facilitando el orden, solucionando mecanismos de reparto y dejando abiertos los horizontes al crecimiento.

El ochocientos hasta antes de iniciarse el período porfiriano no puede reconocerse por grandes expansiones ni por modificaciones notables al entramado viario. Se dieron cambios, pero el aumento de las casas y de la población se absorbió en los espacios ya trazados de la ciudad. Es evidente que el plano heredado del siglo anterior era lo suficientemente amplio como para permitir un crecimiento considerable, sin extenderse más allá de sus propios límites. De hecho, en el mapa no hay núcleos independientes con estructuras bien diferenciadas que parezcan adosados unos a otros, y las líneas de las calles denotan esa ausencia de cambios bruscos entre los barrios.

Si en algún lado hay que buscar la caracterización de sus partes, no es en el tejido de las calles sino en los espacios construidos y los usos del suelo. Podemos hablar, por ejemplo, del contraste entre las manzanas agrícolas y las que estaban ocupadas por edificios, de las diferencias entre las diversas

densidades constructivas, pero sobre todo, debemos considerar la existencia de un centro y sus periferias.

Es la ubicación del comercio, la de los principales establecimientos de servicios y la de las casas señoriales de la ciudad, las que definen a ese centro, que no se distribuía equilibradamente alrededor de la plaza donde estaban los símbolos del poder político y religioso con el mercado, sino entre ella y la calle Principal, que fueron los dos elementos articuladores de la vida orizabeña. Era el centro el lugar de la administración y de los trámites, el lugar del intercambio y el abastecimiento. Era el lugar de encuentro y por lo tanto un espacio para todos que definía la identidad de la ciudad. Pero no hay que olvidar que también era el lugar en que tenían sus casas y vivían los personajes más poderoso e influyentes de Orizaba, quienes trabajaban por distinguir y mantener la categoría de su ámbito.

Los grandes tropiezos y dificultades económicas que constriñeron al país durante el siglo XIX, y las luchas que acabaron imponiendo al nuevo régimen liberal burgués, tuvieron sin duda sus dimensiones urbanas también en Orizaba. Por un lado la destrucción de monopolios como el del tabaco que redujo una fuente de riqueza aparentemente ilimitada, por otro un municipio maniatado con la falta de recursos e incapaz de emprender proyectos de cierta envergadura, como en todas partes, la destrucción de los gremios favoreciendo la proliferación de oficios independientes, y al igual que en la capital del país, la "invasión" de comerciantes y modas extranjeras.

La llegada de la industria a Orizaba a finales de la década de los años treinta fue un acontecimiento trascendental. Cocolapan era una fábrica inmensa, mecanizada y moderna, y parecía que la ciudad estaba a punto de ser absorbida por las grandes transformaciones de una revolución industrial. Aumentó la población, se proletarizó, y el número de los trabajadores que desempeñaban oficios vinculados a ese crecimiento demográfico y estructural creció consecuentemente.

Cocolapan estaba iniciando el rompimiento de un esquema urbano preindustrial, y sin duda preparó las condiciones para cambios más profundos que seguramente vendrían con la completa industrialización durante el porfiriato, pero en definitiva no logró modificar cabalmente los patrones en el uso del suelo para darle a Orizaba un fisonomía más definidamente industrializada. De hecho, nunca llegó a darse una brusca separación funcional

en los usos del suelo, y en buena medida, artesanos, comerciantes y viviendas continuaron compartiendo espacios.

A pesar de la insoslayable presencia de la fábrica y de la llegada del ferrocarril anunciando un nuevo orden de cosas, no se impusieron grandes innovaciones ni viarias, ni constructivas, ni tecnológicas que revolucionaran la vida urbana, y es evidente que la traza, conformada en otras circunstancias históricas, no resultó del todo inadecuada a las prácticas sociales del siglo XIX, al menos hasta antes del porfiriato.

En los quehaceres propiamente urbanos solamente figura uno que otro empleado con un alto cargo en la nueva industria textil, pero los grandes capitales que había tras de ella, con apellidos como Alamán, Legrand y Escandón, no tenían sus intereses en Orizaba, más que en lo que podía afectar directamente al desempeño de su gran empresa. En cambio, entre los "ilustres" estaban los terratenientes de las fértiles tierras del valle, los cosecheros del tabaco y los comerciantes, quienes diversificaban su riqueza en negocios dentro de la ciudad, muchas veces relacionados con la propiedad y los préstamos hipotecarios. Son siempre los mismos nombres: los de los señores de la tierra y del mercado, a los que encontramos en los documentos relacionados con asuntos que atañen al municipio presionando y dirigiendo sobre los asuntos orizabefíos.

Son ellos a los que Horacio Capel llamaría agentes productores del espacio urbano, por su capacidad para incidir en el modelado de la ciudad. Los terratenientes, o agricultores como se les llamaba entonces, y los comerciantes más importantes eran también dueños de suelo urbano y de casas de alquiler, así que constantemente se enfrascaban en debates y discusiones con la autoridad municipal: ahora un permiso de construcción o las especificaciones sobre una obra determinada, después un problema de pago de cuotas por algún servicio público o la exigencia en el cumplimiento de los reglamentos de policía. El ayuntamiento, que a su vez poseía lotes dentro del fundo legal además de las tierras de ejido, generalmente acababa mostrando actitudes comprensivas y mantenía buenos tratos con los principales contribuyentes; y finalmente, entre unos y otros disponían y emprendían acciones en torno a la "producción física" de la ciudad.

Así que si bien existían durante el siglo XIX diversas identidades urbanas que podríamos definir en función de los grupos sociales, su desempeño económico, y por qué no, también político e institucional, podemos distinguir al

grupo con la capacidad de tomar posesión del espacio y adecuarlo a sus exigencias territoriales, al grupo social capaz de incidir en la organización material de Orizaba.

Si reconocemos esto, aceptamos que no todos los orizabeños eran verdaderos dueños del entorno del que formaban parte, y que aún sin ser sujetos pasivos de los acontecimientos estaban desde luego supeditados a las decisiones de aquellos que modificaban el curso de una calle, que construían, que proyectaban una alameda o que formulaban reglas para el funcionamiento y "buen orden" de la población.

Es precisamente el XIX el siglo de la legislación urbana y en Orizaba tenemos unos elocuentes reglamentos, que además de evidenciarlo, ponen en claro la cada vez más amplia injerencia municipal en el diseño de ese orden ciudadano. En menos de veinte años el reglamento de policía había pasado de tener apenas 37 artículos en 1850, a contar con más de 130 divididos en doce secciones, que abarcaban rubros como el de la moral, la instrucción pública, la salubridad, la seguridad, el comercio, el ornato y las diversiones públicas entre otros. El triunfo del liberalismo traía aparejada una concepción moderna de ciudad, que tiene una de sus más claras manifestaciones en esa evolución legislativa.

La nueva jurisdicción municipal imponía obligaciones y marcaba ciertos límites a los derechos sagrados de la propiedad privada en aras del bien común, lo cual, como bien dice Arróniz (ver cita p.88), no siempre resultaba una tarea fácil, sobre todo cuando se trataba de afectar los intereses de personajes poderosos. Claro que cabía la posibilidad de infringir la palabra escrita, pero los ricos, los oligarcas, siempre encontraban argumentos que esgrimían con todo su peso para manipular convenientemente las decisiones que podían involucrarlos directamente.

A propósito de un nuevo impuesto con que el gobierno orizabeño pretendía gravar a la propiedad inmueble para el sostenimiento del alumbrado público, unos cuantos funcionarios del ayuntamiento, a la vez propietarios y comerciantes o connotados cosecheros de tabaco, nos ofrecen en un documento un magnífico ejemplo de alegato y objeción vehemente a una medida municipal:

¿Y sobre esta parte de la sociedad ha de pesar un nuevo gravámen? ¿Hemos de hacer odiosas nuestras instituciones oprimiendo al oprimido? *Afflicto non est danda afflicto* dice un

principio (...) ¿Hemos de imponer la contribución sólo a los hacendados y comerciantes? Esto no puede ser, porque en la sociedad deben contribuir todos los que disfrutan de sus beneficios; y si examinamos bien la cosa, los primeros son los que menos disfrutan del beneficio de la guardia de policía, porque si ellos, triste es decirlo, no se defienden por sí mismos al ser agredidos por los malhechores, cuando llegaran los auxilios que pudiera impartirles el resguardo de policía estarían ya miserablemente robados.

En cuanto a los comerciantes y personas acomodadas no pueden ser los únicos gravados (...) y sería sumamente difícil, si no imposible, hacer entre ellos una demanda justa, porque lo es también estar al tanto de la fortuna de cada uno. (AMO, 26/95, Policía, 1868)

El mundo de las élites era uno solo, del cual compartían los mismos espacios de privilegio en el ámbito urbano. Y aunque tuvieran intereses creados a lo largo y ancho de toda la ciudad, ya fuera en una vecindad alquilada, en un solar cultivado, en una tenería junto al río, o en un camino de entrada de los ranchos vecinos, en el centro estaba el reflejo de su distinción. En el centro estaban sus casas, en el centro compraban, en el centro se encontraban y convivían, y en el centro paseaban y presumían. No por nada en el reglamento de policía hay ciertos enunciados en torno al "ornato", claramente especificados para ese distrito central.

Concebir un centro es aceptar *a priori* la existencia de espacios suburbiales segregados; sin embargo, durante el siglo XIX el centro en Orizaba mantuvo el papel de un núcleo aglutinador, que impedía la exclusividad para las clases acomodadas y mantenía espacios compartidos por todos. Un fenómeno como el que el viajero inglés William Penny describiría y calificaría en los portales del zócalo de la Ciudad de México: un universo en el que ricos comerciantes, mercaderes modestos, charros, arrieros, indios, "léperos" y damas refinadas con sus criados concurrían, "todos juntos y mezclados promiscuamente con la total independencia y el obstinado codeamiento de la igualdad republicana." (Ortega, 1987, p. 94).

Es un hecho que a pesar de la abismal distancia que diferenciaba la vida material de un puñado de potentados respecto a la de los miserables indios que trabajaban las tierras cultivadas de los solares, pasando por todos los matices intermedios que pudiera haber, Orizaba era una ciudad de aspecto muy parejo. En su exterior, las casas seguían un mismo patrón y sólo era posible distinguir el lujo en la extensión que abaracaban, en la riqueza de la herrería de una

ventana, en los adornos de una puerta, o en el mantenimiento de aleros y fachadas. Pero no había conjuntos monumentales ni modas arquitectónicas que plasmaran su estilo distintivo en un barrio o en una calle.

En esto Orizaba no era excepcional, sino más bien un ejemplo de una tónica muy general acertadamente explicada por Jorge Hardoy al hablar de las ciudades coloniales de la América española. Ciudades que cifraban su atractivo precisamente en una notable homogeneidad, y cuyo perfil bajito y la rectitud de las calles permitía la irrupción del horizonte, del paisaje y sus colores en la atmósfera urbana (Hardoy, 1983). Y Orizaba en eso sí era notable, porque el entorno que se filtraba en la ciudad lo era. Se filtraba discretamente y casi diríamos que estaba ahí mismo, con las montañas y sus empinadas laderas levantándose desde la propia Alameda, y el verde del campo invadiendo las calles, los solares y los patios de las casas. El contraste entre el paisaje rural y el estrictamente urbano se difuminaba en los barrios periféricos y en las calles prolongadas hasta su desvanecimiento.

Era una ciudad-jardín sin tener nada que ver con teorías y diseños urbanísticos preconcebidos. Un jardín, no como los racional e ideológicamente diseñados en Europa o en una alameda bien proyectada, sino de esos jardines comunes en nuestras latitudes tropicales, en que el arreglo y la disposición de las plantas siempre tiene algo de silvestre espontaneidad.

Todo se combinaba en un conjunto armonioso. Diríamos que la preocupación de los reglamentos en lo concerniente a la tipología constructiva y a las leyes del ornato, que de hecho sólo tipificaban y velaban por un estilo ya existente, parecía a fin de cuentas bastante efectiva, a pesar de las condiciones muchas veces precarias del buen mantenimiento.

En la ciudad no se apreciaban rupturas significativas que señalaran periodos históricos con manifestaciones urbanas bien diferenciadas, y sin embargo, cambios importantes se estaban fraguando y habían empezado a recorrer las calles orizabeñas.

Las expectativas puestas en la modernidad del nuevo régimen están magníficamente expresadas en un informe que en 1861 el ayuntamiento envió a la jefatura del cantón de Orizaba: era necesario, decía, que la población aumentara, que proliferaran los establecimientos de instrucción, las buenas vías de comunicación, que se fomentara el trabajo moralizador de la sociedad y la tranquilidad pública, que se construyeran cárceles sanas y seguras, cementerios, hospitales cómodos y bien situados, que se proyectaran gabinetes

de lectura, teatros, paseos públicos, y se organizaran "las reuniones pacíficas en que, dedicados los hombres a adquirir conocimientos agradables, por ejemplo, el de la música, reparen con esa honesta, inocente y útil distracción, las fuerzas que deben impender en el trabajo constante y eficaz".

Se trabaja y se logrará, continuaba el documento, "que la ciudad de Orizaba se convierta, dentro de muy poco, en el ejemplar de las ventajas de ser regido por un gobierno verdaderamente progresista y liberal"; existen fondos para la construcción del cementerio general, el extinguido convento de San Felipe Neri se hará hospital, el del Carmen está convertido en Colegio Nacional, Alameda y teatro cuentan con módicos recursos, y la biblioteca pública con un copioso aunque antiguo material (AMO, 11/80, Obras públicas, 1861).

La llegada de la primera industria moderna, del comercio extranjero y del ferrocarril anunciaba el advenimiento de nuevos tiempos, que en las últimas décadas del siglo XIX, bajo los impositivos principios de "orden y progreso", modificarían, entonces sí más a fondo, la estructura preindustrial de una Orizaba que se desgarraba de su semblante colonial.

Ninguna ciudad como Orizaba conserva tanto su aspecto de antigüedad. Basta desviar un momento la imaginación de los sucesos y de los cambios presentes para considerarse en los tiempos de la dominación española, (...) algo hay de aquella imagen antigua y tranquila, pero triste y monótona de las ciudades de las colonias españolas. Todavía hay muchas ventanas cerradas, todavía hay esas viejas tiendas un poco lúgubres, a pesar del color variado de los efectos de comercio, todavía los *polizoncitos* llegan de España y dominan hasta cierto punto la población; todavía las luces se apagan y las puertas se cierran a las nueve, temieran las pobres muchachas oír todavía la campana del convento, y escuchar al día siguiente en el sermón las reprimendas del misionero por la relajación de las costumbres, en fin, la ciudad toda tiene la apariencia de un gran monasterio (...) pero la civilización ni descansa ni transige, empuja y acaba con las vejeces, y es fuerza conformarse con su benéfica tiranía. Orizaba ha cambiado y cambiará más: el camino de fierro está ya muy próximo: el silbido de la locomotora reemplazará a la campana del convento: el tren de carros y el convoy de pasajeros dejará atrás a los antiguos cosecheros y a los descendientes de los administradores del tabaco (Payno, 1864, p. 153).

ANEXO 1

Plano Topográfico de la Ciudad de Orizava,
por Don Manuel M. López Bueno, 1910

Edificios Públicos

- 1... Plaza Mayor
- 2... Cruzonada del Carmen.
- 3... yd. 1^o Sur de vecinos de AA.PP. de San Juan
- 4... Catedral.
- 5... 1^o Escuelas.
- 6... yd. 1^o de San Felipe.
- 7... Capilla de S. Juan de los Rios.
- 8... Capilla de S. Antonio.
- 9... yd. de S. Antonio.
- 10... yd. de S. Gertrudis.
- 11... Cruzonada de S. Juan de los Rios.
- 12... Casa de la Real Audiencia.
- 13... Casa de la Real Audiencia.
- 14... Casa de la Real Audiencia.
- 15... Casa de la Real Audiencia.
- 16... yd. de la Real Audiencia.
- 17... yd. de la Real Audiencia.
- 18... yd. de la Real Audiencia.
- 19... yd. de la Real Audiencia.
- 20... yd. de la Real Audiencia.
- 21... yd. de la Real Audiencia.
- 22... yd. de la Real Audiencia.
- 23... yd. de la Real Audiencia.
- 24... yd. de la Real Audiencia.
- 25... yd. de la Real Audiencia.
- 26... yd. de la Real Audiencia.
- 27... yd. de la Real Audiencia.
- 28... yd. de la Real Audiencia.
- 29... yd. de la Real Audiencia.

Plazas y Almacenes

- 30... Plaza de Armas
- 31... yd. del Mercado con fuente pública
- 32... yd. de la Plaza Mayor con fuente pública
- 33... yd. del Carmen con yd.
- 34... yd. de S. Juan de los Rios con yd.
- 35... yd. de S. Juan de los Rios con yd.
- 36... yd. de S. Juan de los Rios con yd.
- 37... yd. de S. Juan de los Rios con yd.
- 38... yd. de S. Juan de los Rios con yd.



Esc. - J.H.H.

ANEXO 2

Plano General de la Ciudad de Orizaba y sus alrededores, levantado expresamente para la Historia de Orizaba de Joaquín Arróniz, por Joaquín Arróniz, 1867

BIBLIOGRAFIA

- Aguilera Rojas, Javier. 1982. "La cuadrícula: un modelo urbano para las ciudades americanas", *Ciudad y territorio*. Madrid, n° 54, abril, pp. 55-76.
- . 1977. "Teoría urbanística en la colonización española de América. Las Ordenanzas de Nueva Población", *Ciudad y territorio*. Madrid, n°1, enero-marzo, pp. 9-24
- Album del Ferro-Carril Mexicano. Colección de vistas pintadas del natural por Casimiro Castro*. 1877. Edición facsimilar. México, Editorial Innovación, ed. 1981.
- Argüello, Gilberto. 1989. "El primer medio siglo de vida independiente (1821-1867)", *México, un pueblo en la historia*. México, Alianza Editorial Mexicana, t.2. (El libro de bolsillo).
- Arreola, Daniel D. 1982. "Nineteenth-century Townscapes of Eastern Mexico", *The Geographical Review*. vol. 72, n° 1, January, pp. 1-19.
- Arróniz, Joaquín. 1867a. *Ensayo de una Historia de Orizaba*. México, Editorial Citlaltépetl, ed. 1980. (Colección Suma Veracruzana, Serie Historiografía).
- . 1869. "La costa de Sotavento", *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*. México, Epoca 2, vol. 1, pp. 524-532.
- Atlas del tabaco en México*. 1989. México, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática/TABAMEX.
- Bahamonde Magro, A. y Toro Mérida, J. 1978. *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX*. Madrid, Siglo veintiuno de España editores. (Estudios de historia contemporánea).
- Basurto, Jorge. 1975. *El Proletariado Industrial en México (1850-1930)*. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.
- Baz, Gustavo y Gallo, Eduardo L. 1874. *Historia del Ferrocarril Mexicano. Riqueza de México en la zona del Golfo a la Mesa Central, bajo su aspecto geológico, agrícola, manufacturero y comercial*. Edición facsimilar. México, Editorial Innovación, ed. 1977.
- Beaujeu-Garnier, Jacqueline y Chabot, Georges. 1975. *Tratado de Geografía Urbana*. Barcelona, Editorial Vicens-Vives. (Colección Ecumene).
- Blázquez Domínguez, Carmen. 1988. *Veracruz. Una historia compartida*. México, Gobierno del Estado de Veracruz/Instituto Veracruzano de Cultura/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Bosque Maurel, Joaquín. 1962. *Geografía urbana de Granada*. Edición facsimilar. Granada, Universidad de Granada, Servicio de Publicaciones, ed. 1988. (Colección Archivum).
- Carbó, Margarita. 1988. "La oligarquía", *México, un pueblo en la historia*. México, Alianza Editorial Mexicana, t.3. (El libro de bolsillo).

- Capel Sáez, Horacio. 1975. *Capitalismo y morfología urbana en España*. Barcelona, Los Libros de la Frontera. (Realidad Geográfica, 4).
- _____. 1974. *Estudios sobre el sistema urbano*. Barcelona, Ediciones de la Universidad de Barcelona. (Pensamiento y Método Geográficos, 3).
- Cardoso, Ciro Flamarión S. *La industria en México antes del porfiriato*. Copias xerox. México, Simposio sobre Problemas de la Transición al Capitalismo Dependiente en México: Siglo XIX
- Carter, Harold. 1983. *An Introduction to Urban Historical Geography*. Great Britain, Edward Arnold.
- _____. 1974. *El estudio de la geografía urbana*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- Cordero, Fernando. 1981. *La influencia de los ferrocarriles en los cambios económicos y espaciales de México 1870-1910*. Stockholm, Institute of Latin American Studies.
- Chapman, John Gresham. 1975. *La construcción del ferrocarril mexicano: 1837-1880*. México, Secretaría de Educación Pública.
- Chávez Orozco, Luis y Florescano, Enrique. 1965. *Agricultura e Industria Textil de Veracruz Siglo XIX*. Jalapa, Universidad Veracruzana. (Fuentes para la Historia Económica y Social de Veracruz, 1).
- Choay, Françoise. 1970. *El urbanismo. Utopías y Realidades*. Barcelona, Editorial Lumen. (Palabra en el Tiempo, 74, Serie de Arquitectura).
- Chueca Goitia, Fernando. 1986. *Breve historia del urbanismo*. Barcelona, Alianza Editorial. (El libro de bolsillo, Sección: Ciencia y Técnica).
- Davies, Keith A. 1974. "Tendencias demográficas urbanas durante el siglo XIX en México", *Ensayos sobre el desarrollo urbano en México*. México, Secretaría de Educación Pública. (SepSetentas, 143).
- De Gortari, Hira y Hernández, Regina. 1988. *Memoria y encuentros: La Ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*. México, Departamento del Distrito Federal/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Dugrand, Raymond. 1963. *Villes et campagnes en Bas-Languedoc. Le réseau urbain du Bas-Languedoc*. Paris, Presses universitaires de France.
- Engels, Federico. *El problema de la vivienda y las grandes ciudades*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, ed. 1974. (Ciencia urbanística, 15).
- Florescano, Enrique. 1965. *El algodón y su industria en Veracruz 1800-1900*. Veracruz, Editora del Gobierno de Veracruz.
- García Cubas, Antonio. 1870. *Apuntes relativos a la población de la República Mexicana*. México, Imprenta del Gobierno en Palacio.
- _____. 1869. "Extensión territorial y población de la República", *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*. México, Epoca 2, vol. 1, pp. 370-371.

- _____. 1870. "Materiales para formar la estadística general de la República Mexicana. Apuntes relativos a la población", *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*. México, Epoca 2, vol. 2, pp. 352-388.
- García Díaz, Bernardo. 1988. "Migraciones internas a Orizaba y formación de la clase obrera en el porfiriato", *Historias*. México, Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia, nº 19, octubre-marzo.
- _____. y Zevallos Ortiz Laura. 1989. *Orizaba. Veracruz: imágenes de su historia*. México, Gobierno del Estado de Veracruz/Archivo General del Estado.
- _____. 1981. *Un pueblo fabril del porfiriato: Santa Rosa, Veracruz*. México, Fondo de Cultura Económica.
- Geisse G.G. 1986. "Tres momentos históricos en la ciudad hispanoamericana del siglo XIX", *Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*. Santiago, Instituto de Estudios Urbanos de la Facultad de Arquitectura y Bellas Artes de la Pontificia Universidad Católica de Chile, vol. XIII, nº 38, diciembre.
- George, Pierre. 1974. *Geografía urbana*. Barcelona, Ariel. (Colección Elcano La Geografía y sus problemas).
- Gómez de la Cortina, José. 1861. "Población", *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*. Epoca 1, vol. 1, pp. 10-27.
- Gómez, Gabriel. 1894. *Cultivo y beneficio del café*. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento.
- Halperín Dongui, Tulio. 1980. "Las ciudades hispanoamericanas (1825-1914). El contexto económico social", *Revista Interamericana de Planificación*. SIAP, vol XIV, nº 55-56, septiembre, diciembre.
- _____. 1969. *Historia Contemporánea de América Latina*. Madrid, Alianza Editorial. (El libro de bolsillo, 192).
- Hardoy, Jorge E. 1983. "La forma de las ciudades coloniales en la América Española", *Estudios sobre la ciudad iberoamericana*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas/Instituto "Gonzalo Fernández de Oviedo".
- Hermosa, Jesús. 1859. *Manual de geografía y estadística de la República Mexicana*. Paris, Librería de Rosa y Bouret.
- Johnson, James H. 1980. *Geografía urbana*. Barcelona, oikos-tau.
- Keremitsis, Dawn. 1973. *La industria textil mexicana en el siglo XIX*. México, Secretaría de Educación Pública. (SepSetentas).
- La España Industrial*. 1947. Libro del centenario. Barcelona, Seix Barral Hermanos.
- Larrosa i Padró, Manuel. 1987. "La construcció i l'habitatge a través de les llicències d'obres: Sabadell 1900-1938", *Les ciutats petites i mitjanes a Catalunya: evolució recent i problemàtica actual*. IIª Setmana d'Estudis Urbans a Lleida. Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya.

- Lemoine Villicaña, Ernesto. 1962. *Documentos y mapas para la geografía histórica de Orizaba (1690-1800)*. México, Talleres Gráficos de la Nación. (Sobretiro del Boletín del Archivo General de la Nación, 2ª serie, t. III, nº 3).
- Los Ferrocarriles de México 1837-1987*. 1987. México, Ferrocarriles Nacionales de México.
- Montesdeoca, Miguel. 1861. *Breves observaciones acerca de los grandes perjuicios que resultarían a la Nación si se gravara al tabaco con un impuesto extraordinario*. México, Imprenta de J. Abadiano.
- Moreno Cora, Silvestre. 1885. *El Colegio Preparatorio de Orizaba*. México, Editorial Citlaltépetl, ed. 1968.
- Moreno Toscano, Alejandra. 1972. "Cambios en los patrones de urbanización en México", *Historia Mexicana*. México, vol. XXII, nº 2, octubre-diciembre.
- _____. 1974. "Economía regional y urbanización: tres ejemplos de relación entre ciudades y regiones en Nueva España a finales del siglo XVIII", *Ensayos sobre el desarrollo urbano de México*. México, Secretaría de Educación Pública. (SepSetentas, 143).
- Nadal, Jordi. 1978. *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*. Barcelona, Ariel.
- Naredo, José María. 1898. *Estudio Geográfico, Histórico y Estadístico del Cantón y de la Ciudad de Orizaba*. Orizaba, Imprenta del Hospicio.
- O'Gorman, Edmundo. 1938. *Reflexiones sobre la distribución urbana en la época colonial*. México, Cultura.
- Oliveras i Samitier, Josep. 1985. *Desevolupament industrial i evolució urbana a Manresa (1800-1870)*. Caixa d'estalvis de Manresa.
- Orozco y Berra, Manuel. ed. 1853-1855. *Diccionario Universal de Historia y Geografía*. México, Tipografía de Rafael.
- Ortega y Medina, Juan A. 1987. *Zaguán abierto al México Republicano (1820-1830)*. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas. (Serie Historia Moderna y Contemporánea, 18).
- Payno, Manuel. 1864. "Orizaba. La montaña de la estrella", Tola de Habich, Fernando, *Museo literario tres*. México, Premià, ed. 1990.
- Potash, Robert A. 1896. *El Banco de Avlo de México. El fomento de la industria 1821-1846*. México, Fondo de Cultura Económica.
- Robertson, William Parrish. 1853. *A visit to Mexico*. London, Published by the author, 2vols.
- Romero, Matías. 1893. *El cultivo del café en la República Mexicana*. México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 2ª ed.

- _____. 1898. *Geographical and Statistical Notes of Mexico*. New York, G.P. Putnam's sons.
- Ruiz de Velasco, Felipe. 1937. *Historia y evoluciones del cultivo de la caña y de la industria azucarera en México, hasta el año de 1910*. México, Cultura.
- Segura, Manuel de. 1854. "Apuntes estadísticos del Distrito de Orizava, formados el año de 1839", *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*. México, t. 4, pp. 3-71.
- Sica Paolo. 1981. *Historia del urbanismo*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- _____. 1977. *La imagen de la ciudad. De Esparta a Las Vegas*. Barcelona. Editorial Gustavo Gili. (Colección Arquitectura/Perspectivas).
- Soberanis, Alberto et.al. 1988. *La Industria Textil en México. 1840-1900*. México, Celanese Mexicana S.A.
- Sutcliffe, Anthony. 1973. *Ocaso y fracaso del centro de París*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili. (Ciencia urbanística, 13).
- Tatjer Mir, Mercedes. 1979. "Propiedad inmobiliaria y espacio urbano. Aproximación a su estudio", *Urbanismo e Historia urbana en España*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid.
- "Telégrafo eléctrico". 1869. *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*. México, Epoca 2, vol. 1, p.302.
- Terradas Saborit, Ignasi. 1979. *La colònia industrial com a particularisme històric: L'Ammetlla de merola*. Barcelona, Editorial Laia. (Les eines, 49, Sèrie Estudis).
- Uñas Hermosillo, Margarita. 1978. "Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril. 1833-1862", *Formación y desarrollo de la burguesía en México*. México, Siglo Veintiuno.
- Vilagrà Ibarz, Joan. 1991. "El estudio de la morfología urbana", *Geo crítica*. Barcelona, Universitat de Barcelona, nº 92, marzo.
- Villaseñor y Sánchez, José Antonio de. 1746-1748. *Theatro Americano, Descripción General de los Reynos, y Provincias de la Nueva-España, y sus Jurisdicciones*. Edición facsimilar. México, Editora Nacional, ed. 1952, 2v.
- Wiemers, Eugene L. Jr. 1985. "Agriculture and Credit in Nineteenth-Century Mexico: Orizaba and Córdoba, 1822-71", *Hispanic American Historical Review*. vol. 65, nº3, august, pp. 519-546.
- Walker, David W. 1984. "Business As Usual: The Empresa del Tabaco in Mexico, 1837-44", *Hispanic American Historical Review*. vol.64, nº 4, november, pp. 675-705.

DOCUMENTOS

Nota. El listado de las fuentes documentales del Archivo Municipal de Orizaba (AMO), citadas en el trabajo, se hizo agrupando el material por ramos y en orden cronológico. En muchos casos, de cada fecha y ramo enunciado se consultaron varios documentos que no están precisados, debido a las fallas de clasificación de los originales en expedientes y folios.

- AMO, 7/75, Decreto, 1831
- AMO, 8/77, Diversos, 1855
- AMO, 11/80, Diversos, 1861
- AMO, 65/64, Documento suelto, 1841
- AMO, 65/64, Documento suelto, 1845
- AMO, 2/68, Ejidos, 1852
- AMO, 23/93, Ejidos, 1867
- AMO, 4, Fomento, 1854
- AMO, 9/78, Fomento, 1859
- AMO, 3/69, Gobierno, 1853
- AMO, 65/64, Hacienda, 1848
- AMO, 11/80, Hacienda, 1850
- AMO, 6/73, Hacienda, 1856
- AMO, 6/73, Hacienda, 1857
- AMO, 9/78, Hacienda, 1858
- AMO, 9/78, Hacienda, 1859
- AMO, 32/101, Hacienda, 1870
- AMO, 48/117, Hospitales, 1875
- AMO, 15/84, Instrucción pública, 1865
- AMO, 48/117, Instrucción pública
- AMO, 8/77, Mercados, 1855
- AMO, 52/51, Obras públicas, 1838
- AMO, 2/86, Obras públicas, 1852
- AMO, 8/77, Obras públicas, 1856
- AMO, 11/80, Obras públicas, 1861
- AMO, 16/85, Obras públicas, 1865
- AMO, 5/5, Obras públicas, 1866
- AMO, 16/85, Obras públicas, 1866
- AMO, 19/88, Obras públicas, 1866
- AMO, 16/85, Obras públicas, 1867
- AMO, 23/93, Obras públicas, 1867
- AMO, 26/95, Obras públicas, 1868
- AMO, 30/99, Obras públicas, 1869
- AMO, 14/83, Paseos, 1864
- AMO, 32/101, Paseos, 1870
- AMO, 15/84, Plazas, mercado y fiel contraste, 1865
- AMO, 9/78, Plazas y mercado, 1859
- AMO, 30/99, Plazas y mercado
- AMO, 52/51, Policía, 1840
- AMO, 66/65, Policía, sección obras públicas, 1847
- AMO, 65/64, Policía, 1849
- AMO, 3/69, Policía, 1850
- AMO, 6/73, Policía, 1850
- AMO, 2/86, Policía, 1852
- AMO, 3/69, Policía, 1853
- AMO, 4/70, Policía, 1854
- AMO, 8/77, Policía, 1855
- AMO, 6/73, Policía, 1856
- AMO, 8/77, Policía, 1857
- AMO, 6/73, Policía, 1857
- AMO, 6/73, Policía, sección obras públicas, 1857
- AMO, 6/73, Policía, 1858
- AMO, 9/78, Policía, 1858
- AMO, 9/78, Policía, 1859
- AMO, 11/80, Policía, 1861
- AMO, 14/83, Policía, 1864
- AMO, 10/79, Policía, 1865
- AMO, 15/84, Policía, 1865
- AMO, 19/88, Policía, 1865
- AMO, 19/88, Policía, 1866
- AMO, 23/93, Policía, 1867
- AMO, 32/101, Policía, sección obras públicas, 1867
- AMO, 26/95, Policía, 1868
- AMO, 30/99, Policía, 1869
- AMO, 32/101, Policía, 1870
- AMO, 38/107, Policía, 1872
- AMO, 42/111, Policía, 1873
- AMO, 32/101, Policía, 1874
- AMO, 45/114, Policía, 1874

AMO, 48/117, Policía, 1875
AMO, 51/120, Policía, 1876

AMO, 65/64, Policía municipal, 1848
AMO, 4/4, Policía municipal, 1854
AMO, 4/70, Policía municipal, 1854

AMO, 65/64, Policía urbana, 1847
AMO, 65/64, Policía urbana, 1849
AMO, 1/67, Policía urbana, 1850
AMO, 65/64, Policía urbana, 1850
AMO, 2/68, Policía urbana, 1852
AMO, 4/70, Policía urbana, 1854
AMO, 6/73, Policía urbana, 1857

AMO, 8/77, Rastro, 1855

AMO, 4, Salubridad, 1854
AMO, 9/78, Salubridad, 1858
AMO, 42/111, Salubridad, 1873

AMO, 26/95, Secretaría municipal,
1868

AMO, 52/51, sin ramo, 1840
AMO, 4, sin ramo, 1854
AMO, 5/5, sin ramo, 1866
AMO, 7/75, sin ramo, 1866
AMO, 45/114, sin ramo, 1874
AMO, 48/117, sin ramo, sección de
secretaría, 1875

*Libro de matrículas del comercio de
Orizaba 1863-1864, Colección
particular Josué López Brunet.*

CARTOGRAFIA

- Arróniz, Joaquín. 1867b. *Plano General de la Ciudad de Orizaba y sus alrededores, levantado expresamente para la Historia de Orizaba de Joaquín Arróniz*. Escala 1:28,000.
- Carta General del Estado de Veracruz-Llave*. 1905. Escala 1:250,000. Comisión Geográfico-Exploradora.
- Carta Topográfica Orizaba E14B56*. 1985. Escala 1:50,000. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática.
- López Bueno, Manuel M. 1810. *Plano Topográfico de la Ciudad de Orizava*. Escala 1:14,448.
- Niox, G. 1861-1867. *Environs D'Orizaba*. Echelle au 1:40,000. Expédition du Mexique 1861-1867. Planche 2, J. Dumaine, Libraire Editeur.
- Plano Topográfico de la Ciudad de Orizaba*. 1899. Escala 1:10,000. Comisión Geográfico-Exploradora.

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Extensión aproximada de Orizaba hacia 1570	20
Figura 2. Extensión aproximada de Orizaba hacia 1580	22
Figura 3. Extensión aproximada de Orizaba hacia 1600	24
Figura 4. Extensión aproximada de Orizaba hacia 1720	26
Figura 5. Extensión aproximada de Orizaba hacia 1800	29
Figura 6. Algunas de las calles en que estaban localizadas casas de propiedad de "agricultores" y cosecheros de tabaco en 1870	40
Figura 7. Número de artesanos y encargados de oficios diversos en Orizaba en 1831 y 1839	51
Figura 8. Puertas y división de la ciudad en cuarteles en 1867	86
Figura 9. Plazas de la ciudad de Orizaba y algunos de sus barrios	89
Figura 10. Rasgos del medio físico con influencia en la morfología de Orizaba	91
Figura 11. Transformación de algunos sectores del plano de Orizaba	95
Figura 12. El ferrocarril y su estación inaugurados en 1872 en la ciudad de Orizaba	97
Figura 13. Croquis que indica la organización numérica de las casas de Orizaba en 1849	100
Figura 14. Uso de suelo agrícola en Orizaba en 1867	103
Figura 15. Ubicación aproximada de algunos oficios y ramos manufactureros en Orizaba	106
Figura 16. Ubicación de los establecimientos comerciales de Orizaba registrados en 1863-1864	109
Figura 17a. Ubicación de los establecimientos comerciales por especialidades en 1863-1864	110
Figura 17b. Ubicación de los establecimientos comerciales por especialidades en 1863-1864	111
Figura 18. Ubicación de la actividad mercantil de plaza	113
Figura 19. Distribución de algunos servicios públicos y privados en Orizaba	115
Figura 20. Algunas calles con casas de inquilinos o vecindades en 1864	117
Figura 21. Densidades constructivas en Orizaba alrededor de 1867	121
Figura 22. Casa de altos con entradas comerciales en la planta baja	122
Figura 23. Lujosa casa céntrica	123
Figura 24. Patio de una casa lujosa del centro con el alero y su canal de zinc para recoger el agua de lluvia	124
Figura 25. Casa orizabeña	125
Figura 26. Teatro Llave	128
Figura 27. La estación ferroviaria recién inaugurada y el arreglo posterior de su andén	129
Figura 28. Números totales aproximados de obras realizadas por el municipio	131
Figura 29. Números aproximados de obras realizadas por el municipio, por especialidades	133
Figura 30. Algunas de las calles en que el municipio construyó o reparó algún tramo de empedrados, banquetas, losas y terraplenes	134
Figura 31. Calles en las que se ubicaron las casas construidas y restauradas en Orizaba en 1874 y 1875	139

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Participación de agricultores y cosecheros del tabaco en asuntos directamente urbanos.....	39
Cuadro 2. Artesanos de la ciudad de Orizaba en 1839	46
Cuadro 3. Establecimientos artesanales e industriales de Orizaba en 1867.....	54
Cuadro 4. Industriales y artesanos propietarios de casas en Orizaba en 1870	56
Cuadro 5. Establecimientos de giro mercantil en Orizaba en 1839.....	60
Cuadro 6. Los comercios y el origen de los comerciantes de Orizaba en 1854-1855.....	66
Cuadro 7. Los comercios y el origen de los comerciantes de Orizaba en 1863-1864.....	67
Cuadro 8. Sobre la actividad de algunos comerciantes orizabeños y de su participación en ciertos asuntos urbanos.....	70
Cuadro 9. Algunos cosecheros de tabaco y su actividad como comerciantes	72
Cuadro 10. Contribuciones de posadas y fondas de Orizaba en 1867	79
Cuadro 11. Ingresos pagados por hoteles y fondas de Orizaba en 1870.....	80
Cuadro 12. Servicios en Orizaba en 1839 y 1867.....	82
Cuadro 13. Sobre la actividad de algunos dueños de establecimientos de servicios en Orizaba.....	84