

DOS CIUDADES LATINOAMERICANAS :
BOGOTA Y MEXICO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX.

TESIS QUE PARA OPTAR AL TITULO
DE MAESTRA EN ESTUDIOS LATINOAMERICANOS, ESPECIALIDAD HISTORIA PRESENTA LA LIC. BLANCA G. AÑEZ MARTINEZ.

DIRECTOR DE TESIS : DR. CARLOS BOSCH G.

U N I V E R S I D A D N A C I O N A L A U T O N O M A
D E M E X I C O .

FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
DIVISION DE ESTUDIOS SUPERIORES
CENTRO DE ESTUDIOS LATINOAMERICANOS.

MÉXICO, SEPTIEMBRE 1980.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 esta 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.

DEDICO A :

La Memoria de mi Papá Bueno.

Mi Mamá a quien admiro y quiero tanto.

Mis Hermanos, Sobrinos y Amigos.

La Familia Rosado D.

Mis Profesores con el cariño y respeto que merecen.

Para todas aquellas personas que creen en mí,
y me han brindado todo su apoyo.

AGRADECIMIENTO :

Al Personal Académico y Administrativo de la División de Estudios Superiores de la Facultad de Filosofía de la Universidad Nacional Autónoma de México. Al Dr. Leopoldo Zea, a la Maestra María Elena Rodríguez y al Dr. Ignacio Sosa A. Al Dr. Carlos -- Bosch García mi director de tesis.

A mis compañeros del Centro de Estudios Latinoamericanos.

PROLOGO.

Este trabajo es la respuesta a la inquietud nacida en el Seminario, sobre los Problemas de la Historia Latinoamericana (El Siglo XIX y el logro de la Visión General) impartido por el Dr Carlos Bosch García en el Centro de Estudios Latinoamericanos de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México.

La selección del tema estuvo guiada por el empeño de explicar el impacto del Liberalismo en las ciudades de Bogotá y México en (Colombia y México) particularmente en su traza urbana en el período comprendido entre 1850-1900.

No es una historia exhaustiva de las ciudades, sino una búsqueda de los cambios operados a lo largo de la media centuria, en que el liberalismo cobraba fuerza en cada uno de los países y en la medida en que el sector nacional, representativo de los intereses liberales, sintió la necesidad de modificar o transformar las ciudades teniendo como modelo a las europeas.

Este estudio es sólo parte, de un trabajo mayor al que se aspiró desde su inicio, pero razones poderosas lo limitaron quedando un material que servirá para estudios posteriores.

Se han empleado largas horas de trabajo, y el fruto fue posible con la orientación del Dr. Carlos Bosch García director de esta tesis, la valiosa colaboración del Dr. Ignacio Sosa A.

y con el apoyo moral y espiritual de la Maestra María Elena Rodríguez.

Me resta, decir que el presente trabajo representa una labor ardua personal por una serie de inconvenientes, que me ha tocado enfrentar como inexperta en la difícil tarea de la investigación científica de la historia.

INTRODUCCION.

El estudio de Colombia y México en la segunda mitad del siglo XIX, no se puede comprender, sino dentro del ambiente impuesto por el mercado internacional.

La revolución industrial, vinculó a estos países en calidad de exportadores de materias primas y de productos alimenticios e importadores de productos manufacturados y de capitales de los países industrializados.

La penetración de la revolución industrial en los países periféricos benefició a ciertos grupos y a determinadas regiones, ocasionando así un desarrollo desigual. En Bogotá y México el sector beneficiado, estuvo representado por los exportadores e importadores, en manos de quienes estuvo la economía durante esa media centuria.

El desarrollo exportador permitió crear unas veces y ampliar otras, las actividades urbanas que estimularon el proceso de urbanización como fueron la comercial, la financiera y de servicio que se desarrollaron en las ciudades. Estas actividades generaron a su vez un proceso migratorio algunas veces interno y otras veces externo, de considerable magnitud.

Esa política, impuesta por el mercado internacional orienta el presente trabajo que nos lleva a plantear el siguiente interrogante ¿cuáles fueron los efectos del liberalismo en el desarrollo de la traza urbana de Bogotá y de México en la se-

gunda mitad del siglo XIX.

El proceso exportador, no repercutió de la misma manera en el desarrollo de Bogotá y de México por las condiciones internas de cada país y porque las influencias del liberalismo actuaron de acuerdo a las realidades nacionales.

Este estudio intenta, en lo posible, demostrar ese desarrollo desigual, en que el librecambismo se impuso como la política a seguir por los sectores económicos de las respectivas ciudades, en cuyas manos estuvo la modernización de las ciudades. Esta dependió del mayor o menor grado de la dependencia que hubo entre la economía nacional y los grandes centros industrializados del mundo. Fue de ese contacto comercial de donde nació la necesidad del cambio y de la imitación por lo europeo.

En Bogotá la influencia extranjera fue moderada, la ciudad mantuvo su aire colonial apenas modificado por la adopción gradual de ciertas técnicas, por no haber sufrido los estímulos de la modernización y por no haber experimentado los fenómenos que transformaron las ciudades. Como fueron, por ejemplo el crecimiento demográfico.

En México, donde el contacto con el exterior fue más abierto, la influencia modernizadora, llegó a pretender convertir la ciudad en un remedo de París, al considerarla anticuada y provinciana.

De las visitas a las ciudades europeas regresaron los viaja-

ros deslumbrados por el lujo ostentoso, se inició la modernización, así entendida, al aplicarse las Leyes de "reforma, por las cuales se demolieron iglesias y conventos que "afeaban - la ciudad".

El ideal de los liberales fue modernizar la capital, porque para su época, las ciudades fueron el "termómetro" que midió el progreso o atraso de los países. De ahí, la política de Porfirio Díaz de convertir a México en una ciudad moderna.

Al intentar el estudio comparativo de las dos ciudades a la luz del liberalismo, notamos que Bogotá, a diferencia de México, no pudo desarrollar las actividades necesarias que permitieran su desarrollo urbano. La acción de su grupo modernizador se detuvo por los disturbios políticos constantes que impidieron la inversión de nuevas empresas para promover el crecimiento de la ciudad; por la falta de comunicaciones debido a que la pobreza del "estado de economía inestable, basada en productos de auge pasajero en el mercado internacional durante la media centuria, impidió establecer sistemas de transporte modernos; las constantes luchas internas cuyos gastos sobrepasaban a los ingresos; la dificultad para obtener créditos en el exterior en consecuencia de la situación interna que vivía el país todavía hubo que sumar la política del liberalismo inherente a la época que afectó la disponibilidad de capital para invertirlo en infraestructura. Sólo se corrigió en

parte esta situación en las dos últimas décadas, cuando el café se convirtió en el producto estabilizador de la economía, que permitió el desarrollo nacional por la solidez que alcanzó en el mercado.

El café equilibró el flujo de ingresos discontinuos y temporales logrando con los productos anteriores. Su exportación produjo el aumento de divisas, que significaron la estabilidad económica y facilitó la construcción de obras modernizadoras en Bogotá como fueron el alumbrado eléctrico, el acueducto por tubería de hierro, el ferrocarril de la Sabana, emprendidas por empresarios nacionales, que apoyaron el esfuerzo y el deseo de proporcionar a la capital colombiana los adelantos técnicos responsables de la modernización de otras ciudades. Todo ello ocurrió en el auge cafetero y en la "estabilidad" lograda por ese producto en el mercado internacional.

En México, desde la restauración de la república, el capital nacional fue dinámico sobre todo en los sectores dedicados al comercio, a la manufactura y a la agricultura.

A partir de la restauración, se buscó promover el progreso del país, de ahí la actitud abierta y liberal ante las inversiones extranjeras. Pero fue durante el porfiriato, a raíz de la paz establecida; cuando la economía logró robustecerse.

Las condiciones creadas por el gobierno de Don Porfirio Díaz, atraieron los capitales extranjeros, y con ellos se dió comien-

zo a la industrialización atrayendo a la ciudad una población numerosa tanto nacional como extranjera que, al establecerse en la capital, promovió su crecimiento y su modernización.

Las comunicaciones por su parte alcanzaron también un gran desarrollo y vincularon grandes regiones del país facilitando el intercambio de productos y la "unificación del mercado "nacional" convirtiéndose la ciudad de México en el centro del movimiento comercial.

La política del liberalismo, inherente a la paz porfiriana, motivó la inversión en obras de infraestructura con que la ciudad de México se embelleció y se modernizó tal como: sucedió con el desagüe, la pavimentación, los acueductos por tuberías de hierro, la luz eléctrica, y la modernización del transporte urbano y suburbano, que promovió el crecimiento de la ciudad hacia afuera.

La influencia externa y el sector local promotor del cambio, centran el presente trabajo que, apoyado en el desarrollo del liberalismo en Colombia y en México, busca los efectos que tuvo, en la traza urbana de ambas capitales, considerando las características nacionales, el espíritu reformista de las fuerzas liberales, y su impacto en la transformación urbana.

La investigación se apoya en una extensa bibliografía consultada, de la cual sólo anotamos la utilizada, consistente en obras, cuyos autores fueron testigos oculares de la vida de las ciudades durante el período estudiado, textos de viajeros, informes

de diplomáticos extranjeros, artículos periodísticos, memorias de ayuntamientos o consejos, informes y decretos y una amplia gama de obras complementarias.

I. VISION GENERAL DEL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE 1850-1900.

El presente trabajo intenta ver hasta donde sea posible el grado de desarrollo que alcanzaron las ciudades de Bogotá y México, en la segunda mitad del siglo XIX, teniendo en cuenta las realidades nacionales, en la medida en que el liberalismo iba tomando cuerpo en cada uno de los correspondientes países (Colombia y México). El liberalismo como método, pretende ver las ideas en acción y por tanto modifica la realidad, y aplicado al desarrollo y al progreso puede o no dar resultados excelentes, de acuerdo al medio que se aplique y cómo se haga.

Para poder entender el proceso de crecimiento de las dos ciudades citadas, es necesario situarlas en el contexto mundial del momento histórico que deseamos estudiar, así como considerar la ubicación geográfica de las mismas, debido a que son las influencias externas las que van a determinar el desarrollo o progreso de tales ciudades, situada una de ellas en la Meseta de Anáhuac y la otra en la cordillera Oriental.

Por ser imposible formular un estudio en América Latina desligado de Occidente, se decidió abordar el momento en que el liberalismo alcanza su mayor auge en Europa, a partir de 1870.

No obstante, para el presente trabajo se ha partido de 1850. Dichas fechas nos permitirán observar la vida de las ciudades antes de 1870 y después de esta fecha, cuando América Latina

se convertía en productora de materias primas para las metropoli de la nueva economía industrial, al mismo tiempo que asumía el papel de consumidora de productos manufacturados.

El nuevo carácter de América Latina en la economía mundial es facilitado por la política librecambista, entendida como factor de aceleración del proceso que se inicia para Latinoamérica. Esa economía alcanza gran popularidad sobre todo entre ciertos sectores urbanos en expansión, partidarios de las innovaciones europeas, cuyo paso fue abierto por el liberalismo.

Como ocurre generalmente, los beneficios derivados del nuevo orden no van a ser distribuidos equitativamente dentro de la sociedad latinoamericana; consecuentemente el desarrollo y el progreso logrados también van a ser sectoriales. Así, las tierras se elevaron a altos costos como respuesta del nuevo orden; se acumularon en manos de un grupo reducido, que fue más rico en --tierras que en dinero, y en combinación con los políticos extraídos de las élites urbanas formaron la clientela más selecta de los bancos nacionales y extranjeros.

El crecimiento del comercio internacional incorpora a América Latina como región abastecedora de las materias primas requeridas por el comercio mundial, lo cual se efectúa a través de un sector exportador local, vinculado al sector importador de la metropoli que orienta y dirige la comercialización de los productos.

Dado a que la expansión no se hizo alrededor de la minería, se originó un gran número de booms productivos, algunos de los cuales ejercieron una repercusión local, en tanto que otros alcanzaron a afectar más de una región, como fue el caso del café en Colombia y del azúcar en México, que determinaron hasta cierto punto la inversión directa; pero en donde alcanzaron mayor importancia fue en el área de las comunicaciones (red ferroviaria y telegráfica), dada la imperiosa necesidad de las mismas en el movimiento comercial de las regiones productoras.

México, para 1878 disponía de 600 kilómetros de vía férrea y algo más de 11.000 kilómetros de líneas telegráficas. Colombia, para ese entonces, contaba con 100 kilómetros de líneas telegráficas.

Algo muy importante debe notarse en el costo de los ferrocarriles cuya obra no era sólo extranjera. La inversión privada tuvo mucho que ver y también los gobiernos financiaron con frecuencia dichas obras. Pero resultaba bastante oneroso para un fisco tan limitado, a raíz de las grandes erogaciones que tuvo que hacer para el sostenimiento de tantas luchas internas y externas en los casos de Colombia y de México.

La extensión ferroviaria exigía un mercado proveedor de productos provenientes de la industria metalúrgica, lo mismo que de combustible del país inversor, convirtiéndose la importación en el sostén del país hegemónico, quedando nuestros países en completa desventaja, pues las exportaciones de México y de Colombia --

eran menores en relación con las importaciones.

Gran Bretaña ejerció gran predominio sobre Latinoamérica; sus Bancos desde 1860 se fueron instalando, convirtiéndose en intermediarios. La mayor parte de los gobiernos utilizaron a los banqueros de Londres como sus principales agentes financieros. No obstante, otros países iban preparando el auge en sus relaciones con Francia que logró su desarrollo industrial y comenzó su expansión, rivalizando en algunos aspectos con Inglaterra, sobre todo en la venta de productos terminados a una sociedad urbana latinoamericana en crecimiento, que consumía los productos de exportación francesa desde los textiles hasta los suntuarios.

Inglaterra y Francia no tenían que temer, pues contaban con las fuerzas sociales que apoyaban la modernización: desde los generales dispuestos a compensar con rápidos progresos materiales la desaparición de la libertad política de la cual habían sido víctima los gobernados, hasta la oligarquía que se enriquecía con las exportaciones, y los sectores medios urbanos colaboradores en la construcción de un remedo de la Europa burguesa en Latinoamérica .

La aceptación del sistema liberal se debió a la identificación de ese orden con los sectores sociales y económicos imperantes. Fue menester librar grandes luchas entre los que abogaban por un cambio y los que no estaban de acuerdo, pero la fórmula había que buscarse a cualquier precio, y la respuesta fue el Positivismo

como solución política; mientras, en el campo económico siguió reinando el liberalismo. Y era reorientada la ideología dominante del liberalismo al progresismo, y bajo el lema "Paz Orden y Progreso" se sentaron las bases del desarrollo material acompañado, hasta cierto punto, de políticas autoritarias como la desarrollada por Porfirio Díaz en México y por Rafael Núñez en Colombia.

El empuje del liberalismo, reiteramos, permitió el desarrollo de nuevos medios de transporte que facilitaron el acercamiento de las ciudades latinoamericanas a las europeas. La navegación a vapor facilitó el transporte de pasajeros que con distintos fines viajaban a Europa, de donde regresaban contagiados de los lujos y de los grandes adelantos científicos de la civilización, la cual había alcanzado su grado de desarrollo, gracias a las riquezas recibidas de diferentes partes del mundo.

La nueva riqueza obtenida a través de la exportación de materias primas, y los contactos culturales, empujaron a innovaciones de tipo arquitectónico, hasta entonces ignorados en el ambiente latinoamericano, que seguía conservando la ciudad de traza colonial, con casas de patio interior y demás características de dicha arquitectura, que, para el momento actual resultaba impropia dadas las aspiraciones del nuevo grupo social que, al afirmarse en la prosperidad, quería cambiar la fisonomía de las ciudades. Para tal fin comenzaron a construir teatros nuevos como ne-

cesidad, se pavimentaron las calles, se "monumentalizaron" las ciudades, al mismo tiempo que se construyeron parques y alamedas.

Entendiendo que el liberalismo se define como "la doctrina favorable al progreso de la vida material de las sociedades civilizadas", es innegable la simpatía que despertó en quienes contaban con los medios necesarios para lograr la evolución de las ciudades donde se desarrollaron sus actividades.

Por lo tanto, no es extraño la aspiración de quererlas ver disfrutando de todos los adelantos modernos alcanzados hasta ese momento, como eran la energía eléctrica, el transporte urbano y otros desconocidos en América Latina hasta entonces.

El liberalismo respondió a quienes eran partidarios de un cambio físico en las ciudades, sumidas en el letargo desde el período pos-independentista en que los países se vieron envueltos en fogosas luchas internas.

En el caso de México, no sólo tuvo que hacer frente a los problemas internos, sino también a los externos, al tener que combatir la imposición de una monarquía instaurada por Francia a petición de la Iglesia y de los Conservadores. Dadas las condiciones, la ciudad de México no alcanzó a ostentar el esplendor de una capital imperial, aunque se lograron algunas mejoras en el casco urbano, (Paseo de la Reforma, Castillo de Chapultepec, etc).

Con la reforma de las Leyes, México y Colombia iniciaron un aceleramiento en el avance liberal, al decretar la desamortización y secularización de los bienes de la Iglesia, y ello permitió un cambio en la estructura urbanística y cultural de sus ciudades.

El liberalismo pregonaba la igualdad entre los hombres, pero eso fue una utopía que llevó a la explotación de la mayoría - por un grupo minoritario que agotó las fuentes de riqueza y aceptó el reto de una burguesía occidental, a la cual se sometió la economía de nuestros países.

El grupo nacional acabó por preocuparse por un relativo bienestar material, y es este grupo precisamente quien va a impulsar el progreso de las ciudades, pues sus pretenciones son múltiples, su situación económica se los permite y su status social se lo exige. La ciudad de arquitectura colonial no respondía a los nuevos modos de vida; el objetivo era vivir a la imagen y semejanza de la burguesía europea que caracteriza al grupo privilegiado que surge en México en el período denominado "Porfiriato."

Fue a merced de las influencias externas, que las ciudades comenzaron a transformarse de acuerdo a los movimientos y cambios que se iban operando y que repercutieron en una u otra forma en las ciudades latinoamericanas.

II. SITUACION ECONOMICA DE COLOMBIA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX, Y SU INFLUENCIA EN EL PROGRESO DE BOGOTA.

A. Generalidades.

Trascurría la segunda mitad del siglo XIX, y con ella todos los adelantos científicos e innovaciones alcanzados por Europa, gracias al éxito de la política y de la doctrina del liberalismo que colocó aquella parte del mundo en una posición ventajosa respecto a las demás.

La influencia de la doctrina no se hizo esperar en el Nuevo Continente; sobre todo en aquellos latinoamericanos, que después de lograr la independencia, abogaban por el cambio que los situara en el status que como sucesores del grupo colonial les correspondía dentro de la esfera social de las ciudades convertidas en centro de sus actividades. Estas seguían siendo las mismas, viejas y anticuadas a la vista de cualquier viajero europeo, que las veían con desagrado y menosprecio al querer compararlas y encontrar en las latinoamericanas el lujo y el progreso alcanzado por las ciudades europeas, en las cuales el liberalismo, como un "termómetro", definía el grado de esplendor y desarrollo, que despertó la admiración y el interés de los grupos americanos que las visitaron hasta el punto de quererlas imitar.

La corriente liberal en Colombia tuvo éxito, después que la ex-

pansión del mercado europeo se impuso al romper las barreras, implantando barcos de vapor a través del Río Magdalena y organizando el transporte marítimo hacia mediados del siglo XIX, - que facilitó la exportación de productos tropicales a Europa y abrió la importación a los artículos manufacturados con lo cual se fue formando un sector exportador en cuyas manos se movió el comercio.

Inglaterra dominó a Colombia a través de sus mercancías y de sus préstamos, y como cualquier país latinoamericano, no podía estar exento de las exigencias mundiales de exportación e importación. Dentro de este molde fue imperativo para el país, - importar bienes de consumo para cubrir las necesidades creadas por el liberalismo, y dadas las condiciones concretas de su economía, fue necesario exportar materias primas o productos agrícolas, para la obtención de las divisas necesarias que se requerían y que hasta cierto punto iban a reportar beneficios materiales, en la medida en que estos grupos fueron buscando su identificación con la sociedad a la cual querían imitar. De esta forma, Bogotá a partir de 1870 cambió su fisonomía y se tornó más agradable; claro está, en la medida en que el liberalismo se lo fue permitiendo, pues su repercusión no tuvo la misma intensidad para todas las ciudades de América Latina.

Como consecuencia del comercio internacional surgió un nuevo-grupo social, inherente a la práctica de la doctrina liberal:

burguesía comercial, cuyo papel era el de servir de intermediaria entre la metrópoli y la periferia, quien para fortalecer su poder se alió con la oligarquía para dirigir juntos la economía. Fueron ellos precisamente los que al ponerse en contacto con un mundo diferente sintieron la necesidad del cambio.

En Bogotá estos grupos estaban identificados de la siguiente manera: el grupo de los terratenientes, formado por los propietarios de la Sabana, y el grupo burgués compuesto de personas, que, después de haberse enriquecido en diferentes partes del país, fijaban su residencia en la capital, ya fuera por razones políticas, sociales, o económicas.

Así describe Miguel Samper a estos grupos:

Entre los buenos elementos de vida con que ha contado Bogotá, merecen un lugar distinguido dos clases de adquisiciones: la de los propietarios de la fértil sabana que lleva su nombre, y la de los hombres de otros lugares, que después de muchos años de trabajo, de economía y de privaciones, adquieren un caudal que les permite fijar su residencia en un clima suave y en una ciudad que les brinda con empleo agradable para sus rentas y mediana seguridad. (1)

El grupo al cual hacemos referencia tomó las riendas cuando la revolución social de 1850 dio el golpe certero a la economía colonial que había perdurado hasta esa fecha. Colombia había dejado de ser un país mono-exportador de oro, y se abrió paso a los cultivos de tabaco, quina, añil, café y otros productos de me-

(1) Samper, Miguel, La Miseria en Bogotá y Otros escritos. Bogotá, Biblioteca Universitaria de Cultura Colombiana, 1969, p. 38.

nor importancia que sufrieron el mercado internacional.

Con la abolición del estanco del tabaco-una conquista del liberalismo en Colombia- se comenzó una nueva era, gracias al empuje que alcanzó la producción del mismo en diferentes partes de la República y su acogida en el mercado.

El gran cambio que experimentó la economía nacional al lograrse la liberación del cultivo fue de gran magnitud pues:

La extinción del monopolio del tabaco desarrolló la vitalidad productiva de los antiguos distritos de siembra, especialmente el de Ambalema y los adyacentes, y fue tan vigorosa y rápida la acción, que en seis años se verificó una labor gigantesca equivalente por sí sola, para estas comarcas, a la de los tres siglos anteriores. Los hechos que se presenciaron en en aquella tiene una analogía con los que produjo en California el descubrimiento de los placeres del oro. (2)

tal aseveración nos lleva a pensar en que hubo transformaciones en el plano económico con la abolición del monopolio del tabaco y la libertad del cultivo.

Fue tanta la solidez que se logró, que las guerras trascurridas antes de 1860 no bajaron la "fiebre del cultivo"; no obstante - después de dicha fecha, a raíz de la guerra de ese año fueron muchas las consecuencias que tuvieron que afrontarse ,sobre todo el descenso que se operó en el cultivo y la falta de transporte para su movilización, pues la mayoría de los barcos fue-

(2). Nieto Arteta, Luis Eduardo, Economía y Cultura en la Historia de Colombia. Bogotá, Ed Tercer Mundo, 1962, p. 262.

ron utilizados en las tareas bélicas.

El cultivo del tabaco desencadenó por su parte una movilización social en diferentes zonas del país, desde las faldas de las cordilleras hasta las márgenes del Magdalena y de sus afluentes:

El hacha y la azada resonaron en todas las selvas; los pantanos se desecaron; los caneyes, las habitaciones, las plantaciones de tabaco y de toda clase de frutas se veían brotar en cada estación de siembras: las factorías se levantaban y se llenaban de obreros de ambos sexos; las tiendas y los buhoneros se multiplicaban; todo era movimiento, acción, progreso y trabajo. (3)

Por primera vez se experimentaba en Colombia semejante fenómeno, podía denominarse "la locura del tabaco" dada la efervescencia vivida en el país por aquellos días.

Además de la abundancia de dinero que pasaba de unas manos a otras por diferentes motivos, el cultivo del tabaco regularizó la navegación por el Río Magdalena, pues el volumen de carga permitió una exportación y una importación equilibrada no lograda antes por la escasez de mercancías que había para movilizar los barcos.

En el "Mississippi" colombiano se afirmó la navegación porque entre 1864-1865 se exportaron 63.462 bultos de tabaco y entre 1872-1873 se exportaron 82.250 bultos de tabaco.

Así se logró un arranque económico del país, que reportó pin-

(3) Nieto Arteta, Luis Eduardo, Op. Cit., p. 262.

gües ganancias.

La producción tabaquera fue aumentando; de 134.300 kilos que se produjeron entre 1854-1855 se elevó a 3'092.204 kilos entre 1856-1857. En los años sucesivos sufrió altas y bajas, hasta que en 1867-1869 se volvió a elevar la producción a unos 3'019.931-kilos, pero de esta fecha en adelante, y concretamente a partir de 1876-1877 el ascenso no se hizo esperar, con pequeñas fluctuaciones en el ritmo de la producción-pero siempre con carácter descendente-, si se tiene en cuenta el récord logrado en los años anteriores. Tanto las condiciones externas como internas determinaron la disminución en la producción de 1890.

Recuperada la economía después de 1870 en que las exportaciones de la quina, añil y otros productos de la industria extractiva entraron a la danza del mercado mundial, la economía tomó de nuevo su cauce.

Don Carlos Calderón comenta como:

Los años de 1872-1874 marcan el más alta grado de prosperidad en el comercio exterior, en cuanto a artículos exportados: y la estadística de los precios indica que, en esos dos años, los mismos artículos alcanzaron los mayores precios, excepto la quina* (4)

La quina alcanzó su máxima producción de 1880-1881, con un total de 5'123.814 kilos. La exportación de la quina constituyó

(4) Nieto Arteta, Luis Eduardo, Op. Cit, p. 366.

(*) La quina no gozó de los buenos precios por que la costa se encontraba en guerra, su mayor cotización fue entre 1876- 1877.

otro elemento estabilizador de la economía, después del tabaco. Otros productos fueron esporádicos pues sólo lograron auges momentáneo en el mercado como respuesta a ciertas circunstancias específicas.

El añil por ejemplo uno de los productos agrícolas que de una u otra manera fortificó la economía, aunque la ausencia de técnicas adecuadas hicieron que su apogeo fuera poco duradero. Logró su mayor producción entre 1870-1871 con unos 182.199 kilos, exportados a Europa y a diferentes partes del mundo, pero sus principales mercados fueron Francia e Inglaterra.

En los últimos años del siglo XIX, Colombia asistió a una transformación económica responsable de las más hondas consecuencias sobre la estructura de la sociedad Colombiana; ella se debió al desarrollo acelerado de la producción del café y a su conversión en el principal producto después que declinaron la quina y el tabaco en el mercado internacional.

Algunas cifras pueden revelar el aumento progresivo de la importancia del café a partir de 1870 en base a las exportaciones hechas a los Estados Unidos:

1870.....	2188 toneladas.
1880.....	5.000 "
1890.....	11.250 " (5)

(5) Posada , Francisco. Colombia: Violencia y Subdesarrollo, Bogotá 1968, p. 45.

Como se puede ver, la demanda del producto en el mercado externo - fue cada vez mayor, y en la misma forma, casi imperativamente se duplicó la exportación del estimulante.

El hecho de que la propiedad de los cultivos estuviera bastante - extendida, puso en manos de una numerosa población los ingresos y beneficios de las exportaciones y esa misma población se convertía en mercado regular de productos industriales externos. Las actividades comerciales se ampliaron y formaron así grandes fortunas.

El café, en un principio, sirvió para compensar la caída mercantil de los otros productos de exportación, pero en adelante fue el motor principal para incrementar el volumen de las ventas colombianas en el extranjero, y ello permitió una mayor capacidad importadora.

Sin embargo la expansión cafetera orientó la economía hacia una dependencia de los mercados extranjeros porque respondía a las economías metropolitanas de turno.

La existencia de una economía inestable por tener que responder - al mercado internacional, fue el pedestal que sustentó el progreso de Bogotá en la segunda mitad del siglo XIX.

B. Crecimiento y mejoramiento de Bogotá en la segunda mitad del siglo XIX.

Teniendo de fondo el panorama económico y las consecuencias que la política liberal implica internamente, así como la organización y administración interna de cada país, prosigamos estudiando la influencia del liberalismo en el desarrollo de las ciudades.

En los primeros años de la media centuria, ciudades como Bogotá continuaron siendo conservadoras y estacionarias; el gran número de viajeros así la contemplaron: vetusta, elemental, primitiva y revestida de un exotismo moderado, al pretender confrontarla con las europeas.

El aspecto urbanístico continuaba siendo el mismo, sin que se alterara el estilo arquitectónico: Las Iglesias, las rejas, la plaza, rodeada de viejas casonas con balcones salientes, etc. Al respecto, Eduardo Posada comenta de como Bogotá, en un plano de 1852 litografiado por Florián Gómez, se mostraba con sus grandes conventos, con su plaza de mercado, con sus calles estrechas, con sus iglesias, etc. No cabe duda que para esa fecha seguía siendo una ciudad colonial. Todavía no irrumpían las influencias externas.

Una de las manifestaciones más reveladoras del liberalismo en Colombia fue, como dijimos, la abolición del estanco del tabaco que limitaba la producción e impedía su vasta comercialización.

Logrado el triunfo, el grupo de comerciantes vió su futuro abierto, y al ponerse en contacto con una sociedad que gozaba de lujo y comodidad, su decisión por imitarla no se hizo esperar.

Bogotá, desde 1858 en que comenzó a cambiar su aspecto monótono por una apariencia más agradable; supera la vieja costumbre de aparentar pobreza por fuera, aunque por dentro pululara la riqueza. Luce el lujo y no lo oculta. A las buenas casas se les colocaron frontispicios elegantes. Hubo un cariz mas atractivo, pero éste no fue un período de crecimiento de la ciudad sino de simple remodelación de lo ya existente. (6)

Por lo que se puede apreciar, se nota el comienzo de un progreso material manifiesto, aunque muy inferior a cualquiera de las otras ciudades de América Latina.

Las influencias del liberalismo se hicieron sentir en todos los aspectos, y fue así como en 1861 se decretó la desamortización de los bienes de manos muertas con lo que la ciudad sintió un mejoramiento. En ella se invirtieron más de un millón de pesos en 1863 dedicados a la remodelación de edificios que se destinaron al funcionamiento de la cosa pública donde se albergaba una amplia burocracia, mal eterno de Bogotá. Otros edificios fueron remodelados y adaptados para obras de beneficencia

(6). El Tiempo, Bogotá del 18 de Mayo de 1858.

que abundaron debido a la ayuda económica de los particulares enriquecidos, llamados "filántropos" y a la solvencia económica del momento. Estas se pusieron al servicio de mendigos y niños desamparados; todos ellos, producto de las interminables guerras.

Fue a partir de esa fecha cuando principió cierto crecimiento y mejoramiento en Bogotá provocado a raíz de la circulación de los bienes desamortizados y de los gravados con censos enormes. Esos bienes raíces desde su construcción jamás habían tenido reparación alguna, y las huellas del tiempo no pasaron en balde; la presencia de aquellas ruinas daban a Bogotá el aire de una ciudad monstruosa a los ojos de cualquier extraño y también de los mismos bogotanos.

Se comenzó la reconstrucción de las viviendas, pero ante la imposibilidad de reformarlas por el grado de ruina en que se encontraban, se optó por la construcción de nuevas casas y la empresa se vió perturbada por la falta de material.

De la siguiente manera describía Camacho Roldán las casas gravadas por el Censo. (£)

¿ Veis esa casa vieja, de techos aplastados, de balcones en forma de verruga, cubiertas las ventanas con celosías de trapo, hecho jirones, y véis en medio otras reformadas, que ostentaban la juventud y la regeneración del gusto en-

(£). El censo era una carga patrimonial, que gravitaba sobre las propiedades territoriales urbanas y rústicas. Los edificios también podían estar gravados con censos más o menos cuantiosos, que se trasmitían con las propiedades.

en todas sus formas?
Esa es una casa de Censo. (7)

Otro ejemplo:

Penetrad en el interior de esta otra: Altas paredes enmurecidas, enemigas de la ventilación y de la luz, la rodean por todas partes; por la mitad del patio oscuro y cubierto de yerbas corre un caño pestilente del cual se levanta, al caer el día el canto destemplado y triste de las ranas; agachaos al pasar por la puerta porque la altura - del umbral no es suficiente para dar paso a vuestro sombrero... Qué es esto?... Viven aquí las almas de los primeros conquistadores? Lo habéis acertado: el dueño de esa casa se llama CENSO. (8).

No se puede negar el gran beneficio que reportó la doctrina liberal en el embellecimiento de la ciudad al desmontar ese sinnúmero de casas que, con su presencia y su falta de circulación, detenían el crecimiento y el progreso de Bogotá, en lo que al área urbana respecta.

Antes de 1870 no se puede apreciar crecimiento o ensanchamiento hacia a la periferia; las ganancias obtenidas por concepto de la exportación no fueron suficientes hasta ese momento para estimular el desarrollo urbano de Bogotá.

La inestabilidad política fue la barrera para el funcionamiento de pequeñas industrias que motivaran un desarrollo urbano; el temor a la inversión por un lado, y la importación de manu-

(7) Camacho Roldán Salvador, Escritos sobre Economía Política, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1970, p. 56.

(8). Idem . p. 56.

facturas por el otro, fue de tal naturaleza que resultaba más barato comprar los artículos extranjeros que los nacionales.

Estos fueron factores que impidieron, probablemente, el crecimiento de la ciudad pues obstaculizaron el desarrollo de la industria local.

Una prueba del escaso crecimiento lo demuestra el fragmento tomado del informe presentado a la municipalidad de Bogotá por el señor Miguel Triana.

La ciudad de Bogotá en el último cuarto de siglo no había experimentado un gran crecimiento; sus límites no se extendían más allá de la iglesia de San Diego y de la plazuela de las Cruces por el sur; por el occidente una línea quebrada que se extendía más allá por abajo de Santa Bárbara a la Pila de la Chiquita, para terminar en San Diego por por la Alameda; por el oriente el sector urbanizado no había crecido; continuaron siendo sectores limítrofes los mismos del comienzo del medio siglo, como fueron Egipto y las Aguas, pues habían unas quintas en la periferia, pero no formaron parte del área urbana de Bogotá. Tres cuadras abajo de la Tercera* se penetraba a los ejidos; las callejuelas encerradas por los paredones de ésta se encontraban tapadas por la maleza. A poca distancia de la esquina de la Veleta** estaban los potreros de Fernando Sánchez, sitio donde los alumnos del Colegio San José, implantaron las canchas para el deporte de Base Ball (9)

La fundación de los Bancos en 1870, permitió el despegue urbanístico, que no fue ajeno a los intereses de procedencia terra-

(*) Tercera, nombre de una Iglesia.

(**) Veleta, era el cruzamiento de la carrera 10 con la calle 17.

(9) Triana, Miguel, La urbanización y las aguas. Informe, Bogotá, Ed Casa de el Liberal, s/f. p 5.

teniente y comercial. Son precisamente esos tabacaleros-comerciantes, a su turno, quienes aportaron sus capitales provenientes de las exportaciones (actividad que se había convertido en una verdadera obsesión entre la clase alta) al negocio Bancario.

Uno de ellos fue Camacho Roldán; consiguió para el Banco de Bogotá, fundado en 1871, que se le depositaran todos los fondos-públicos del crédito exterior e interior.

La provechosa circulación de capitales ensancharía la industria de la construcción al facilitar los préstamos que incrementaron el desarrollo urbanístico.

Se podría decir que para Bogotá comenzaba el florecimiento urbano, pues antes de 1870 se habían frustrado todas las aspiraciones y la falta de un equilibrio interno privó tanto al gobierno, como a muchas particulares, del crédito o del capital extranjero indispensable para instalar un fondo común (10)

Los bancos que de diferente carácter se fundaron en Bogotá fueron varios. Entre muchos figuraba el Banco Hipotecario, dirigido por el latifundista-comerciante y político José María Quijano Wallis. (11).

(10) Safford, Frank, Aspectos del Siglo XIX en Colombia. Bogotá Ed. El Hombre Nuevo, 1977, p. 5.

(11) Mejía Tirado, Alvaro, Aspectos Sociales de las Guerras Civiles en Colombia, Instituto Colombiano de Cultura, s/f. p. 28.

Los bancos estuvieron íntimamente ligados al mejoramiento y al crecimiento urbano, no sólo en materia de vivienda, sino también a las obras de recreación, como lo demuestra la ayuda prestada por el Banco Internacional a la feliz terminación del Teatro Municipal. Lujoso edificio de gran porte no sólo en materia de urbanización sino también para la distracción de la gente. "Lujosas escaleras conducen a los palcos y al salón que ocupa todo el frontis del edificio" (12). En una palabra el teatro Municipal llenó los vacíos y las comodidades de las cuales carecía el antiguo Coliseo.

Como se puede apreciar, la construcción del edificio no es extraña a la acción del liberalismo tanto a nivel económico como estético, ya que sus influencias se dejan ver en todos los aspectos.

Las construcciones que se hicieron para el funcionamiento de los bancos abiertos en la ciudad, permitió la remodelación de muchos edificios y la construcción de otros, para dar asiento a la amplia burocracia que crecía mientras que la actividad y el número de bancos se ampliaba. Entre los edificios bancarios construídos, estuvo el del Banco de Colombia, fundado en 1875, cuya fachada recordaba un teatro en vez de un banco en cuya fabricación descollaron los estilos dórico y corintio.

(12) Ibañez, Pedro María, Crónicas de Bogotá . Bogotá, Imprenta Nacional, 1923, pp. 515, 516.

Debemos citar algunas características de lo que fue esa bella construcción por la importancia que tuvo en la capital:

Este edificio fue comenzado el 5 de noviembre de 1880, la fachada tiene cinco puertas que sostienen el primer piso y sirven de base a un peristilo coronado por una azotea sostenida en cuatro columnas corintias.

Los ingleses, que creemos son los inventores de los Bancos, echarán de menos mayor severidad en la composición de la fachada, que recuerda más bién un teatro risueño, habitado por las Musas que no la casa de Mercurio. (13)

La prosperidad económica lograda se relacionó también con el precio alcanzado en los productos de exportación al mandarlos al exterior; y las razones que apoyan este razonamiento son:

1. El alza de los salarios que van a procurar un mejor bienestar económico.
2. El aumento de los precios de las propiedades rústicas y urbanas.

Estas y otras circunstancias revelan como para entonces el mercado internacional gozaba de buen equilibrio, y que los beneficios recaían en el proveedor.

Después de la fundación de los bancos, Bogotá cambio. Atenda -

Nota: El costo del banco fue de \$55.000,00.

(13) Papel Periódico Ilustrado de 1882. Cali, Ed Facsimilar, Limitada, Publicado por Carvajal, 1976, p. 47.

mos a la charla sostenida entre dos parientes; el uno comerciante rico establecido en la capital, y el otro hacendado, ausente de ella por muchos años:

Conocí a Bogotá entonces tan diferente de lo que es hoy! exclamó Martín; recuerdo que llovía mucho; me parece que estoy oyendo el ruido infernal que producía la lluvia sobre las lamas de madera y lata que había sobre muchas de las puertas - de las tiendas de la calle Real.

¿ No alcanzó Ud a conocer algunas de dichas puertas forradas por fuera, hasta cierta altura con cuero de res cruzada con listones de madera?.

Pero sabe Rioja, lo que ha ganao más?... esas dos últimas calles del Florián; mire que me he quedado sorprendido... Con razón, lo que es hoy el magnífico edificio del Banco de Bogotá, lo que había era una herrería que tenía la singular barbaridad de una chimenea en la extremidad con una olla boca abajo.

¡ Hombre, qué brutos!

Sí señor, como se lo digo...

En lo que es hoy la tercera calle del Florián, formada en la actualidad de esas lujosas y elegantes casas a sesenta mil - fuertes, que le han llamado la atención y que hacen de ella - algo de estilo europeo, había entonces unas casuchas bajas, el cuartel, plazuela y solar del parque, y tres casas altas del coronel Lorenzo González, quien, con tal motivo, reconstruía cada poco tiempo, de su bolsillo, el memorable "puente de los Micos", sobre el río San Francisco, y que comunicaba en tiempo de paz un inmenso muladar que empezaba en la esquina del "parque y acababa probabemetete en la frontera con Venezuela!"..

Ja... Ja...Ja... no seas exagerado Rioja...!

La verdad es que horripila recordarlo...

¡ Es increíble la transformación que ha sufrido Bogotá en tan pocos años... (14)

Sentimos con los parlantes, que Bogotá presentaba un panorama distinto en las dos últimas décadas del siglo. Con la im-

(14) Papel Periodico Ilustrado, Op. Cit. pp. 47-48.

plantación del primer tranvía de la ciudad a Chapinero hubo un brote de crecimiento urbano a lo largo de la vía, en donde se construyeron quintas hermosas y cómodas las unas; otras de simple apariencia; también hubo casuchas tristes dedicadas a chicherías o para albergar familias de escasos recursos.

La industria de la construcción contó entre 1865-1880 , con cinco o seis millones de pesos, y de 1880- 1897, con diez o doce millones (15). Por lo que se aprecia que hubo interés determinado para lograr cierto crecimiento. Pero circunstancias determinadas y anotadas anteriormente, limitaron la extensión del área urbana y se enfrentaron también con la oposición de los terratenientes de los alrededores.

La facilidad de la comunicación entre Chapinero y Bogotá convirtió los suburbios del norte en un centro de verdadera actividad, donde la edificación aumentó junto con su población.

El transporte del gran número de pasajeros, obstaculizó el movimiento de carga, principal objetivo de la compañía de tranvías.

La apertura de esa línea de tranvías promovió en el norte de la ciudad su extensión y su progreso, mientras el sur que carecía de comunicaciones continuó viviendo en su estado de abandono, y tal vez de miseria.

A pesar de los progresos alcanzados por Bogotá, al fin del siglo,

(15) Papel Periódico Ilustrado, Op. Cit. pp. 47-48.

si se compara con el de otras ciudades latinoamericanas incluyendo a la misma ciudad de México, su desarrollo quedaba por debajo con relación a muchas de ellas que para esa época, fueron verdaderas ciudades.

Se trataba de una ciudad relativamente pequeña, por el número de sus habitantes, de acuerdo con los datos suministrados por el Dr Gustavo Michelsen en un censo levantado por barrios en 1884, tenido por uno de los más exacto de la época. Entonces Bogotá - contaba con 95.813 habitantes que de acuerdo con los datos de catorce años atrás, en 1870, según información de Alfred Hettner, - contaba con 40.883. De hecho la ciudad había doblado su población.

Pero a pesar de que por estadística el crecimiento de la población fuera estimable, seguía contemplándose una ciudad pequeña (16)

El cuadro que referimos a continuación da una idea de la situación de la ciudad, respecto al número de casas y la distribución de las mismas, tipo y número de ellas, en cada uno de los barrios en que estaba dividida la ciudad en 1890. Para esta fecha Bogotá contaba con un número de barrios diferente a los que tuvo al comenzar el medio siglo cuando sólo contaba con cuatro, o sea que al terminar el siglo habían siete barrios, apoyándose así el crecimiento citadino:

(16) Arias Argaez, Isaac. Observaciones sobre higiene de Bogotá, Bogotá, Imprenta de la Nación, 1890, p. 13.

Barrios	Casas Altas	Casas Bajas	Casas Tiendas	Tiendas	Casas Chozas	Almacenes	Totales
La Catedral	385	368	32	1,203	---	295	2,283
Las Nieves	110	837	50	830	243	22	2,090
San Victorino	103	707	47	647	74	37	1,615
Sta. Bárbara	55	562	75	608	84	2	1,386
Las Aguas	12	328	56	424	140	---	960
Egipto	42	313	35	230	235	---	855
Las Cruces	5	201	12	381	82	---	681
Totales	712	3316	307	4,323	855	356	9,872

Este cuadro procede de Arias Aragaez, quien realizó un estudio sobre higiene de Bogotá en 1890, con el fin de poder determinar el grado de salubridad existente. Casas altas se refiere a las que tuvieron más de un piso y casas bajas a las de un solo piso.

De acuerdo con el cuadro, el barrio principal fue el de la Catedral, su nombre indica que fue el asiento de la clase alta, el sector comercial, donde funcionaba el mayor número de tiendas y almacenes, donde se expedían todos los artículos de lujo procedente del exterior y la sede de los principales edificios donde funcionaba la maquinaria gubernamental, tanto civil como eclesiástica. Debe subrayarse la presencia del Capitolio (£), de doce iglesias, entre ellas la famosa Catedral en cuyo atrio, de tarde en tarde se reunía lo más selecto de la sociedad, con fines diversos.

Los principales teatros se establecían allí y ello indica la clase de gente que habitaba en aquella parte de la ciudad, pues esa necesidad de centros culturales sólo era sentida por gente de condición social alta y refinada, que continuó circundando el marco de la plaza hasta el fin del siglo. No se aprecia en Bogotá una expansión de este grupo hacia la periferia, pues debido a su ubicación y al tipo de población del barrio fue el que mejores condiciones de salubridad y de servicios ofrecía en comparación con los demás, pues la situación higiénica de la capital colombiana, no fue recomendable.

El segundo barrio en importancia fue el de las Nieves. Allí se construyó el Panóptico (&), hermoso edificio, que según Samper adorna el norte citadino. En ese sector se instalaron obras de

(£) Capitolio- Palacio Nacional.
(&) Panóptico- Cárcel.

beneficencia, además se vió favorecido cuando fue cruzada por la carrera Séptima (%), que con el tiempo se convirtió en la espina dorsal de la ciudad.

Las condiciones objetivas del barrio y la instalación de instituciones, como las ya nombradas, lo transformaron en el segundo barrio importante de la ciudad.

El barrio San Victorino beneficiado por la extensión de una línea férrea, orientó el crecimiento de la ciudad hacia el occidente y en término de diez años cambio su fisonomía. Los lotes que anteriormente fueron muladares y letrinas se convirtieron en asiento de cómodas casas ubicadas a la entrada de la ciudad.

El barrio de Sta Bárbara ubicado en el sur de la ciudad, no contó con ventajas que permitieran su desarrollo. Su escaso movimiento comercial, la devaluación de la propiedad, su situación entre el río San Agustín y el riachuelo San Juanito, la ausencia de vías de comunicación o de cualquier otro incentivo lo mantuvo como una zona lúgubre y estancada.

Los barrios: Egipto, Las Aguas, Las Cruces y otras barriadas de pequeña importancia, constituyeron la parte "marginada" de la ciudad. Su condición económica y social los colocó muy por debajo de los demás, y elevados a categoría de barrio por acuerdo número 20 de 1890, junto con el de Chapinero, considerado anteriormente

(%) Carrera Séptima- nombre de la principal vía de la ciudad de Bogotá.

como una aldea de Bogotá. (17)

Esta fue más o menos la fisonomía presentada por Bogotá en la media centuria que hemos tomado para examinar su evolución como ciudad dentro del plan moderno trazado en las ciudades latinoamericanas.

1. Calles.

Teniendo presente que toda calle es una vía de intercomunicación para los medios de transporte de que disponga, y entendiéndolo que para la época contaba con medios muy rudimentarios, a corregirse muy pasado el siglo, cuando la silla de mano o el palanquín oriental se sustituyeron por el coche,- según nos cuenta Miguel Cané,- la traza de las calles no fue idónea y tampoco parece mucha la preocupación de conseguirlo.

Para formarnos una idea de cómo fueron las calles de la ciudad, acudimos a un diplomático argentino que hizo su visita durante esa media centuria:

En los primeros días me sentí transportado a la España de Cervantes. Las calles estrechas y rectas, las casas bajas y de tejas, con aquellos balcones de madera que aún se ven en nuestra Córdoba, salientes como excrecencias de muro, pero muchos labrados primorosamente, como los de la casa solariega de los Marqueses de Torretagüe, en Lima; las puertas enormes, de madera tosca, cerradas por dentro en virtud de un mecanismo en el que una piedra atada al extremo de una cuerda

(17) Consejo Municipal, Memoria del 20 de Julio de 1892. Bogotá
Imprenta de la Nación, 1893, p.66.

hace el primer papel; el pavimento de las calles de piedra no pulida, y el arroyo que corre por el centro que viene de la montaña y cruza la ciudad con su eterno ruido monótono, triste y adormecedor (18)

No obstante que el único transporte era el humano o el caballo , sin embargo aparecieron escasos coches para determinadas personas y se empleaban carretas y carruajes, poco numerosos, que no les convertían en el medio característico de transporte de la ciudad. Hubo necesidad de ensanchar las calles para abrir avenidas que facilitarían el tráfico de vehículos. Parece ser que en Bogotá las influencias del Barón de Haussmann no se hicieron sentir, por la despreocupación de los grupos altos que no se interesaron por embellecerla construyendo **grandes** avenidas que la hicieran más señorial, y más atractiva. Por contra prefirieron un lujo individual, negándose así a la necesidad de transformar la fisonomía citadina.

El gobierno municipal hizo lo que estuvo en su mano para lograr el mejoramiento. Pero la poca participación de la ciudadanía y el egoísmo de los más pudientes impedían la ejecución de cualquier proyecto de ornato, que se quisiera proyectar. Prueba el deseo de las autoridades (alcaldes), para lograr el mejoramiento urbano y la higiene, el decreto del alcalde de la ciudad en 1864:

Artículo 1. Desde la publicación del presente decreto tienen obligación todos los habitantes de la ciudad, de

(18) La Epoca, Bogotá, Mayo de 1884, Número 14. p.34.

mantener aseados, desyerbados y empedrados los respectivos frentes de sus habitaciones, blanqueadas las paredes, y pintadas las ventanas, puertas o balcones que dan a la calle.

Artículo 8. son prohibidos igualmente los tendedores de ropa, cueros, bayetas, etc para secar en las calles públicas del interior de la ciudad; lo mismo que la colocación de cajones, trastos que embaracen el paso de los transeútes. (19).

Miguel Cané afirma, sin embargo que la indiferencia de las autoridades era una de las causas de que las calles de Bogotá se encontraran en situación deplorable. Parece ser que tuvieron la preocupación pero los recaudos y otros fondos particulares no dieron lo suficiente para lograr las transformaciones.

No alcanzamos a entender cómo una sociedad ávida de lujo ansiosa de vivir en una ciudad moderna, mostró tan poca preocupación por el embellecimiento general de su ciudad, pues a excepción de las calles Reales, del Florián y de San Juan de Dios, las demás se encontraron en completo abandono. Debe pensarse que el interés personal y el egoísmo particular, hizo que sólo determinadas partes de la ciudad pudieran gozar de ciertos servicios.

La siguiente cita corrobora, una vez más, el interés de las autoridades municipales por lograr una mejor presentación del sector urbano, al mostrar las inversiones que se hicieron para

(19) Alcaldía de Bogotá, Decreto del 28 de Septiembre. Bogotá 1864, p. 45.

arreglar las calles de la ciudad, según la memoria del consejo municipal del 20 de julio de 1892:

En pavimento de las calles.....\$ 8.142,85.
Construcción y reparación de puentes.....\$ 3.142,15.
Construcción y reparación de alcantarillas..\$ 1.791,25.
Auxilio para la construcción de alcantari-
llas y ensanchamiento de la cuadra 1 y de
la carrera 65..... \$ 2.151,95. (20)

la posición de las autoridades municipales resulta clara en materia de reforma cuando el menor material tenía que llegar de fuera para transformar Bogotá.

Al finalizar el siglo, con una prosperidad mayor los capitalinos fueron influenciados por los adelantos alcanzados en ciudades europeas, y también en algunas de las latinoamericanas; que pudieron superarse en la arquitectura y lograron transformarse en centros atractivos como fue el caso de Buenos Aires, que, como las ciudades europeas, disfrutaba de amplias avenidas o, en el caso de Río de Janeiro, donde derribaron unas setecientas casas para abrir la Avenida Central. (21)

Impresiona la manera en que Río y otras ciudades cambiaron su

(20) Consejo Municipal, Memoria del 20 de julio de 1892, Bogotá tá , Imprenta de la Nación, 1893, p. 18.

(21) Romero, José Luis, Latinoamérica: Las ciudades y las ideas. México, Ed. Siglo XXI, 1976, p. 276.

fisonomía en pocos años hasta el punto de sorprender a los viajeros europeos que se maravillaron a cada paso por el cambio operado en ellas. Esto mismo no se operó para Bogotá a pesar, que trataron de aplicar las influencias de Haussmann pero las condiciones eran otras y los logros sólo fueron embaldozar las calles, sustituir las acequias por alcantarillas y hacer un pequeño ensanche de las calles. El adelanto alcanzado al introducir la máquina de partir piedras con motor de vapor, y la de apretar y nivelar el suelo facilitó un perfeccionamiento en el arreglo de los camellones.

En los riachuelos que cruzan la ciudad se colocaron gran número de puentes, algunos de construcción muy elegante que permanecieron hasta finales del siglo.

Dichas obras ostentaron nombres importantes, como el puente - construido sobre el río San Francisco, que se llamó Cristobal - Colón, que fue edificado en el lugar llamado Molino del Cubo (£)

Otros muchos, entre ellos los que llevaron nombres tales como Policarpa Salavarrieta, Murillo, etc, parece verse reflejado el espíritu nacionalista, y plasmarse en aquellas obras, que para el momento significaron grandes adelantos y monumentales, pero fueron pocas las que se hicieron en su categoría.

(£) Antiguo edificio que entorpecía el tráfico por su ubicación.

Por otra parte, el uso de los coches públicos exigió la apertura y arreglo de las calles para el tránsito pues la estrechez lo obstaculizaba porque la gente a toda costa se interponía al paso.

En materia de higiene se avanzó al abolirse los excusados públicos, tan repugnantes y anti-higiénicos causantes de muchas enfermedades, que asolaron la ciudad, por constituirse en focos de infección. Instalaron hornos para la creamación de basura que tan mal aspecto daba a Bogotá y también usaron implementos de aseo que vinieron del exterior.

A pesar de los esfuerzos, la capital colombiana no alcanzó a desarrollar una vida de ciudad con todos sus lujos. El esplendor y la suntuosidad con que coqueteaban muchas de las ciudades donde los grupos dominantes asumieron su responsabilidad y entendieron la necesidad del cambio y de engalanar las ciudades para que reflejaran el progreso del país, a pesar de que la realidad fuera otra.

La situación de Bogotá fue muy diferente. De acuerdo con Camacho Roldán:

La descentralización de la vida municipal afectó a Bogotá, que siendo la sede de los altos poderes nacionales y del Cuerpo Diplomático no tiene rentas, ni facultades para atender a la construcción y conservación de las obras. Parece que en Bogotá no hay vida municipal, sigue dando la impresión de que es una ciudad eminentemente colonial. (22)

(22) Camacho Roldán, Salvador. Mis Memorias, Bogotá, Ed Cromos, 1923, p. 159.

Camacho Roldán presenta así una de tantas causas que hicieron de Bogotá una ciudad semi-estancada en materia urbanística.

2. Paseos.

Una sociedad que se rejuvenecía ante el impacto de la influencia foránea, necesitaba actualizar de conformidad con los requerimientos del momento la fisonomía de la ciudad, aspirante a ocupar un puesto como tal, dentro del engranaje de la modernización, que abría paso al lujo y a otras ostentaciones, propias de un grupo enseñoreado a expensa de una economía, que marcaba el paso de acuerdo a la demanda de las exportaciones en los mercados extranjeros.

Bogotá como una pieza afectada por la maquinaria del modernismo, tenía que ejercer su función como tal.

A la par surgía la necesidad de identificar un grupo aspirante a disfrutar de la vida fastuosa, en el ámbito bogotano. Las aspiraciones no se hicieron esperar y con el uso casi obligado del coche, por denotar posición y no por necesidad se hicieron casi obligatorios los paseos que circundaron la ciudad. Estos eran recorridos por el señor comerciante en su elegante coche y por la señora aristocrática que lo obstruía con su ostentosa crinolina, también el artesano y gente de diferente rango social lo frecuentaron, constituyéndose así un verdadero mosaico.(23)

(23) El Tiempo, Bogotá, del 10 de junio de 1879.

En Bogotá, los paseos de la época fueron ; el de San Victorino, el de San Diego, el de Trespasquinas y Aguasnuevas que se vieron concurridos preferentemente por las tardes y los días de fiesta.

El más atractivo de ellos fue el de Aguasnuevas por su ubicación en la parte alta desde donde se admiraba la belleza de la sabana y de la ciudad. Por otra parte fue el primero en tener calles rectas y una hermosa arborización que lo distinguía de los otros. (24)

Con la apertura de paseos mejoró la vialidad de los coches que fueron en aumento, dadas las facilidades del tráfico por un lado, y por ser aceptados por parte de la gente.

Los paseos fueron verdaderos centros de distracción, y quizás, hasta cierto punto, fueron obligatorios para la época.

Los distintos grupos sociales se citaban en los paseos, siguiendo una de las costumbres practicadas en Europa y en las principales ciudades de Latinoamérica donde el paseo en coche constituyó una costumbre.

3. Plazas.

Las plazas, al igual que los paseos, aunque de muy inferior categoría a las que pudo tener Buenos Aires o Río de Janeiro o

(24) Papel Periódico Ilustrado de 1883, Cali, Ed Facsimilar, Limitada, Publicado por Carvajal, 1976, p. 140.

cualquier ciudad europea por pequeña que fuera, despertaron gran interés en la sociedad bogotana. Además de contribuir al embellecimiento de la ciudad facilita la circulación del aire y de la luz. (25)

Pero todas las plazas no sirvieron para embellecer la ciudad; algunas se convirtieron en centros desagradables por el poco espíritu positivo de la gente y en vez de ofrecer diversión fueron vulgares excusados. Así ocurrió en el caso de la plaza de las Nieves. En cambio la plaza de San Francisco donde se encontraba el parque de Santander era descrito en el Papel Periódico de la siguiente manera:

Trásládesse cualquiera de nuestros lectores en una de las bellas tardes entibiadas por nuestro sol tropical, a la que no hace - ocho años era inmundo albañal y hallará en el parque de Santander un rincón del fino París. Allí los niños, los viejos, las criadas y todos respetamos las eras y las flores, andamos por los caminos, y atendemos a la música que el gobierno nacional ha tenido el acierto de hacer tocar en las tardes del jueves y domingo. (26).

La anterior descripción nos lleva a pensar que la sociedad bogotana se habituaba a ciertas innovaciones, que antes no aceptaba como se aprecia por el uso que dieron a la plaza de las Nieves.

Además de las mencionadas, se construyeron otras plazas nuevas en diferentes partes de la ciudad. Pronto fueron insuficientes, igual que los paseos y alamedas, que significaban un adelanto urbano, si

(25) Papel Periódico Ilustrado. Op. Cit. p. 140.

(26) Idem, p. 140.

bien a la vista de cualquier viajero, representaban un inicio de modernización, al compararlas con el desarrollo alcanzado en otras ciudades que descollaron por su naturaleza.

No sabemos hasta qué punto llegaban las exigencias de Miguel Cané, el diplomático argentino. Conocedor de casi toda América y Europa, que al llegar a Bogotá, tuvo una impresión positiva. Según él, sin paseos porque no encontró en Bogotá los de otras latitudes y de medios diferentes, donde las guerras, los vaivenes económicos y los egoísmos no fueron suficientes para que sus ciudades se hundieran en el atraso, como sucedió en Bogotá donde se había intentado entrar en el progreso.

4. "Monumentación".

Cané describió la plaza principal que, para los bogotanos era una verdadera obra:

La plaza principal es un cuadro de una manzana, sin un árbol, sin bancas, frío y desierto, algo como nuestra antigua plaza Once de Septiembre. En el centro se levanta una pequeña estatua del Libertador, de pie, de un mérito artístico excepcional en esa clase de monumentos.

Fue regalada al Congreso de Colombia por el general París, - que la encargó a uno de los mejores artistas italianos más famoso de la época. La prefirió en su elegante sencillez en la pureza de sus líneas, a todas las de Caracas y aun a nuestro San Martín, a nuestro Belgrano y a ese deplorable crimen artístico que, para eterna vergüenza de Millet, se levanta en la plaza de la libertad. (27)

(27) La Epoca de Bogotá, Op. Cit. p. 35.

Cané describe el renacer del espíritu nacional, pues muestra como en las ciudades por él nombradas, las principales plazas, los paseos y aun las calles, se adornaban con estatuas de los llamados "Padres de la Patria". La influencia del liberalismo se dejaba sentir así en todos los rincones de América Latina.

Unas veces en la literatura, otras en la pintura, y en este caso, en la "monumentación" de las ciudades que se engalanaron con las principales figuras de quienes descollaron al defender la tierra patria en una u otra forma. Así, Bogotá lució en la plaza de San Francisco, que luego recibió el nombre de "Santander", la estatua del "Hombre de las Leyes"; en la Plaza de los "Mártires" se levantó el monumento a los mártires de la revolución de Independencia, cuyo lugar se llamó con anterioridad Huerta de Jaime; en la plaza de Bolívar, la estatua del Libertador, descrita anteriormente. Para recordar los distintos nombres de los valores patrios se usaron sus nombres en las obras construídas en Bogotá que por su magnitud e importancia ameritaban tal distinción, como fue el caso de los puentes y de otras obras a las que ya hicimos referencia.

5 Teatros.

Al afianzarse el progreso, y al entrar en contacto los grupos aspirantes a la vida agradable con los principales centros de distracción europeos, se vieron en la necesidad de transformar

los existentes en Bogotá; suficientes hasta entonces para una sociedad como la bogotana que no había gustado de los lujos parisienses y que hasta el momento en que las influencias extrañas establecieron su imperio, esos lugares fueron centros de verdadera distracción, socorrida por las principales personalidades de la capital.

La presente descripción correspondía a uno de los teatros establecidos en Bogotá, antes de que el lujo y el oropel invadiera todas las esferas de la capital colombiana:

Bogotá posee un teatro que ha sido edificado por un particular aficionado a las representaciones escénicas: La sala regular pero oscura, tiene varios órdenes de palcos, con barandas de balaustres; el patio es vasto, pero desprovisto de asientos, está dispuesto en talud y los espectadores se mantienen de pie: los asuntos patrióticos son los que acoge de mejor agrado el público, pero por una costumbre muy singular, la satisfacción pública se expresa en el teatro de Bogotá de la misma manera que en Europa se manifiesta el disgusto: el público silva las piezas cuando las halla buenas. (28)

Las nuevas costumbres originadas por la relación establecida entre los bogotanos y los europeos, transformaron los contactos culturales en modificaciones arquitectónicas catalogadas como extraordinarias. Tal fue el caso del Teatro Colón, reconstruido en el mismo edificio en donde funcionó el teatro descrito anteriormente, cuyo edificio fue expropiado al Señor Bruno Maldonado, por el gobierno (1886) que entregó la obra de reedificación a un

(28) Posada, Eduardo. Narraciones. Capítulo para una Historia de Bogotá. Bogotá, Librería Americana, 1906, pp. 116, 117.

arquitecto italiano que produjo una de las obras públicas más lujosas. Para su ornamentación se llevó el italiano Ramelli y los frescos fueron pintados por Mastellari y Menanini, también italianos. Fuertes cantidades se invirtieron en la remodelación del teatro y en la pavimentación de sus alrededores. El conjunto de la obra se consideró una obra maestra.

La suntuosidad de la misma planteó a Miguel Samper la siguiente pregunta:

¿Cómo podrá explicarse que dos corporaciones numerosas y respetables: el Consejo de Ministros y el Estado, hayan considerado como imprescindible necesidad la de invertir miles de pesos en aquel adoquinado, cuando esta misma necesidad se siente, desde hace años, en la principal calle comercial de la ciudad. (29)

A la ostentación del adoquinado había que agregarle el maravilloso telón de boca, muy superior en calidad y belleza a los utilizados hasta entonces en cualquiera de los teatros de otras ciudades latinoamericanas; hasta el presente goza de esa fama impercedera a través del tiempo.

El telón fué pintado en Florencia por uno de los artistas más sobresalientes llamado Gatti que estampó las figuras más representativas de óperas italianas tales como Mefistófeles, Lucía, Fígaro y otras muchas del mundo lírico.

Pero el lujo y la exigencia no se detuvo ahí porque la asistem-

(29). Samper, Miguel. Op. Cit. p. 147;

cia a tan distinguido centro exigía un atuendo que concordara con la belleza y la finura de aquel hermoso recinto. A la vez era visitado con mayor frecuencia por las mejores compañías de Opera Italiana, que se movilizaron con mayor rapidez gracias a la navegación a Vapor, que acortó las distancias y permitió el gozo a los que por afición o imitación presenciaron - las obras.

La costumbre de frecuentar teatros no resultaba característica del grupo sino que era el efecto resultante del contacto con las ciudades europeas, que se perfeccionaban al calor de la Revolución Industrial. Se pretendió imitarlas en sus diferentes actividades, con la aspiración de hacer de Bogotá una verdadera "Atenas", calificativo, que le fue otorgado por un viajero europeo.

Avanzando en lo que respecta a la construcción de centros de distracción o diversión, el gobierno del general Payán ordenó edificar el Teatro Municipal en las postrimerías del siglo XIX (1887). La misma idea inquietó al italiano Francisco Zenardo quien, apoyado por el alcalde de la ciudad Higinio Cuéllar, comenzó la obra de tanta importancia para el Bogotá de fines de siglo. La inversión para tan costosa tarea se financió, en parte por el Banco Internacional y por una compañía anónima que facilitó el monto necesario para su terminación.

Pedro María Ibañez describe la estructura del Teatro Municipal de la siguiente manera:

El salón del Teatro quedó rodeado por cuatro órdenes de galerías, embellecidas con ornamentaciones de cartón pesado, traídos de Alemania, lo mismo que el cielo de tela pintado. Lujosas escaleras conducen a los palcos y al salón que ocupa, en la parte todo el frontis del edificio. El escenario tiene quince metros de fondo, trece y medio de boca y veintidós de ancho extensión suficiente para las representaciones de mayor aparato y sobre él existen seis palcos, llamados de escena, de los cuales carecía el antiguo coliseo. Se estrenó el 15 de febrero de 1890 con la representación de la ópera El Trovador, dirigida por el maestro italiano - Rosa .(30) .

Las exigencias habidas en este tipo de obra, no respondían a necesidades internas sino a las creadas desde fuera por la ostentación y la suntuosidad que requería la magnitud del lugar. El periódico El Taller dijo que el teatro Municipal era un centro de distracción para gente de bajos recursos (31) Pero si se piensa en la condición de este sector, es de dudarse el gusto y la satisfacción que les despertarían cierto tipo de funciones, como las óperas que se convirtieron en el género de frecuente presentación en dicho centro de esparcimiento.

Bogotá, en la segunda mitad del Siglo XIX, logró un desarrollo tímido; las condiciones económicas, políticas y la falta de hombres de empresa, impedían el progreso de la capital colombiana que llegó al final del siglo con su traza colonial.

(30) Ibañez Pedro María, Op. Cit. pp. 515-516.

(31) El Taller, Bogotá, del 18 de Junio del 1889, número 129.

TIPO DE LUGAR	ABRIGOS
Aldea	Aldea
Aldea con iglesia	Aldea con iglesia
Aldea con escuela	Aldea con escuela
Aldea con capilla	Aldea con capilla
Aldea con convento	Aldea con convento
Aldea con hospital	Aldea con hospital
Aldea con cárcel	Aldea con cárcel
Aldea con fortaleza	Aldea con fortaleza
Aldea con castro	Aldea con castro
Aldea con torre	Aldea con torre
Aldea con balneario	Aldea con balneario
Aldea con teatro	Aldea con teatro
Aldea con casino	Aldea con casino
Aldea con club	Aldea con club
Aldea con biblioteca	Aldea con biblioteca
Aldea con museo	Aldea con museo
Aldea con observatorio	Aldea con observatorio
Aldea con estación	Aldea con estación
Aldea con ferrocarril	Aldea con ferrocarril
Aldea con canal	Aldea con canal
Aldea con presa	Aldea con presa
Aldea con dique	Aldea con dique
Aldea con puente	Aldea con puente
Aldea con túnel	Aldea con túnel
Aldea con mina	Aldea con mina
Aldea con mina abandonada	Aldea con mina abandonada
Aldea con mina en explotación	Aldea con mina en explotación
Aldea con mina en proyecto	Aldea con mina en proyecto
Aldea con mina en estudio	Aldea con mina en estudio
Aldea con mina en concesión	Aldea con mina en concesión
Aldea con mina en licencia	Aldea con mina en licencia
Aldea con mina en permiso	Aldea con mina en permiso
Aldea con mina en autorización	Aldea con mina en autorización
Aldea con mina en explotación provisional	Aldea con mina en explotación provisional
Aldea con mina en explotación definitiva	Aldea con mina en explotación definitiva
Aldea con mina en explotación especial	Aldea con mina en explotación especial
Aldea con mina en explotación extraordinaria	Aldea con mina en explotación extraordinaria
Aldea con mina en explotación extraordinaria especial	Aldea con mina en explotación extraordinaria especial
Aldea con mina en explotación extraordinaria especial especial	Aldea con mina en explotación extraordinaria especial especial

PLANO TOPOGRÁFICO
DE
BOGOTÁ
LEVANTADO POR
CARLOS CLAVIJO R.
1888
REFORMADO EN
1894

Este plano topográfico de Bogotá, levantado por Carlos Clavijo R. en 1888 y reformado en 1894, muestra el desarrollo urbano de la ciudad y sus alrededores. El plano está dividido en distritos y parroquias, y muestra las calles, plazas, y edificios principales. El plano también muestra el ferrocarril y las líneas de servicio postal. El plano es una obra de gran importancia para el estudio de la historia y geografía de Bogotá.

SERVICIO POSTAL

COMUNICACIONES

LÍNEAS	LLEGADA	SALIDA
ALMIRANTE	11:30	12:30
BOGOTÁ	12:30	1:30
MEDELLÁN	1:30	2:30
VALLE	2:30	3:30
CAJICÁ	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA	1:30	2:30
IBAGUÉ	2:30	3:30
NECOTÁN	3:30	4:30
ARMENIA	4:30	5:30
PEREIRA	5:30	6:30
IBAGUÉ	6:30	7:30
NECOTÁN	7:30	8:30
ARMENIA	8:30	9:30
PEREIRA	9:30	10:30
IBAGUÉ	10:30	11:30
NECOTÁN	11:30	12:30
ARMENIA	12:30	1:30
PEREIRA		

III. SITUACION ECONOMICA DE MEXICO EN LA SEGUNDA MITAD DEL
SIGLO, XIX Y SU INFLUENCIA EN EL PROGRESO DE LA
CIUDAD DE MEXICO.

A. Generalidades.

Lograda la Independencia de España, México como cualquiera de los países latinoamericanos, entró a formar parte del grupo de naciones que, a partir de ese momento, se constituyeron en satélites de Inglaterra. Esta, después de haber logrado su hegemonía económica, se convirtió en el "almacén" de los productos minerales y agropecuarios que desde éstas latitudes le llegaban a cambio de sus manufacturas. Una de las consecuencias de esta política fue el cambio de las prácticas de consumo y el quebrantamiento del quehacer artesanal de la sociedad mexicana.

El grueso de las exportaciones mexicanas procedía de la minería y el resto lo constituían productos agrícolas tradicionales y tropicales que, en menor cantidad, salían de México a surtir el mercado internacional.

La minería fue, así, la base de la economía casi a todo lo largo del siglo XIX, a pesar de las dificultades que se oponían a su desarrollo: pues se enfrentaba tanto con las normas poco adecuadas de producción, como la falta de métodos actualizados que permitieran una mejor y más rápida explotación.

A pesar de que la minería era un renglón mayor de la economía,

quienes en una u otra forma dirigieron el país, consideraron la agricultura y el comercio como el medio apropiado para asegurarse un puesto en el mercado internacional.

La presente tabla demuestra la jerarquización que tuvo México en la exportación de los productos.

Plata amonedada.....	71%
Plata Pasta.....	5%
Pieles en General.....	5%
Henequén Ixtle.....	3%
Maderas de Construcción.....	3%
Palo tinte.....	2%
Oro amonedado.....	11% (32)

En la segunda mitad del siglo XIX dependía México de su riqueza minera, pues el 87% de la exportación la constituían los minerales.

Independizado de España: México había entrado en la órbita del liberalismo económico, cuyo mayor exponente, mundial era Inglaterra. Este país llegó a consumir aproximadamente el 30% de las exportaciones mexicanas. (33)

(32) Gonzáles Luis y Otros. La Economía Mexicana en la época de Juárez. México, Secretaría de Industria y Comercio, 1972, p. 149.

(33) Rosenweig Hernández, Fernando. "Las Exportaciones Mexicanas de 1817-1917, en Historia Mexicana, México, Ed Hermes, 1960, p. 395.

Paso a paso fue ampliando su radio de acción y su relación con otros países, sobre todo en el período comprendido entre 1850-1872. A partir de ésta última fecha se daría un giro en la dirección de la comercialización, pues los ferrocarriles norteamericanos alcanzaron mayor expansión y abrieron las puertas de EE. UU. a México, al proporcionar gran cantidad de productos manufacturados. Ello significó que EE. UU. ganara un mayor lugar en el mercado con relación a otros países, pero por debajo de Inglaterra, de acuerdo con los datos proporcionados por Luis Gonzáles y otros autores, los valores totales de productos llegados a México, procedentes de otros países entre 1872-1873 fueron importantes pues si de Inglaterra y Belice llegaban por valores de \$ 10'180.589,37; de Estados Unidos fue de \$ 7'420.419,43; de Francia \$ 4'817.110,63; de Alemania \$ 3'890.496,27; de España e Isla de Cuba \$ 1'394.211,57 y de Nueva Granada de \$1'233.429,53.(34)

Estos y otros países que no cabe mencionar aquí, fueron los que mantuvieron relaciones comerciales con México, después que el liberalismo lo colocó en la corriente general como exportador de materias primas e importador de manufacturas, representadas por artículos de lujo y alimentos.

Al incorporarse México al comercio internacional, la actividad comercial, después de la guerra de Reforma estuvo en manos de dos grupos: terratenientes y comerciantes. Este último estaba consti-

(34) Gonzáles, Luis. Op. Cit. p. 148.

tuído por representantes de casas extranjeras que mantenían los lazos comerciales entre México y el exterior, los comerciantes mexicanos de provincia, la mayoría dueños de fincas, y los mineros, fueron el sector privilegiado de los gobiernos. Estos grupos mantuvieron su hegemonía hasta 1876, cuando Don Porfirio Díaz asumió el poder. (35).

A partir del porfiriato, el sector comercial lo integraron los terratenientes; el sector agro-exportador, los nacientes industriales, los banqueros, y los comerciantes, constituyendo éstos el núcleo que tenía el poder, en cuyas manos estuvieron los mecanismos de la economía dependiente de las exigencias externas.(36)

La economía interna estuvo supeditada al mercado internacional, al que México respondió primero con los minerales preciosos y luego con los productos agrícolas y los minerales industriales. Lo que lleva a pensar que fueron las presiones externas las que obligaron al país a desarrollarse en los distintos sectores de la economía.

La minería fue el fundamento de la economía mexicana a lo largo del siglo XIX. La plata jugó un papel importante, por ser el ma-

(35) Ludlow, Leonor. "Crecimiento Económico y Dependencia dentro del porfiriato" en Revista de Estudios Políticos, Unam, Vol. 13, 14, Enero, Junio, 1978, p. 8.

(36) Hansen D. Roger. La Política del Desarrollo Mexicano, México, Ed. El Caballito, 1976, pp. 50, 51.

yor renglón de exportación, pero estuvo sujeta a los vaivenes del mercado internacional. Primero por las bajas de precio o -curridas en la década de los setenta, y después en la de los noventa, no llegaron a provocar una crisis interna porque otros renglones económicos aunque de menor importancia favorecieron la balanza comercial de México, por los altos precios que alcanzaron en el mercado internacional. Tal fue el caso del henequén que, después de los metales preciosos fue el principal producto de exportación, y representó el 10 % del quantum de las exportaciones generales, y hubo años en que se elevó hasta 16%. (37)

Otro de los productos importantes fue el café ; aunque en el mercado mundial México sólo contribuía con un 2%. Sin embargo la economía se vió favorecida por el alto precio que logró desde 1877 que se mantuvo constante hasta finales del siglo. (38)

Lás reses en pie y el caucho; fueron otros renglones de exportación que tuvieron buena acogida y precio alto. El primero, ante la demanda norteamericana, sobre todo a partir de 1897, y el segundo, gracias a los adelantos técnicos, tuvo nuevas aplicaciones que le dieron importancia de consideración sobre todo en los primeros años del siglo XX. (39)

(37) Rosenzweig Hernández, Fernando, Op. Cit. p. 400

(38) Idem. p 401.

(39) Idem. p 402.

Además de los productos anotados, también se destacaron en la economía nacional, la vainilla y las maderas tintóreas, que sufrieron la competencia en el mercado internacional.

Durante el porfiriato, la economía se mantuvo equilibrada. Al respecto Hansen afirma que las razones de dicha estabilidad fueron tres: el equilibrio político, la inversión extranjera y el desarrollo del transporte. (40)

Díaz asiduo seguidor del liberalismo, abrió el paso a los capitales extranjeros tanto estadounidenses como europeos. Sus inversiones fueron respaldadas por la política establecida, que se basó en el principio positivista "orden, paz y progreso", impuesto a lo largo del porfiriato. Pues los porfiristas deseaban ver México como un país fuerte, apoyado en la riqueza potencial que existía y en la explotación de la misma a través de los principios liberales.

Las influencias del liberalismo se hicieron sentir en todos los campos. El establecimiento de vías modernas de comunicación, permitió movilizar las mercancías, tanto dentro como fuera del país.

El comercio se favoreció, y el sector encargado de la actividad se benefició ampliamente. Las utilidades adquiridas repercutieron directa, o indirectamente, en el progreso de la ciudad de México que, necesitaba modernizarse según el deseo de imitación del grupo rector de la economía.

(40) Hansen D. Roger, Op Cit. p. 28.

Al estudiar la política inversionista, cabe anotar que la dependencia de Inglaterra y de otros países de Europa se puso de manifiesto en lo que se refiere al empleo de capitales en los primeros años del régimen porfiristas. Mas tarde, cuando los Estados Unidos lograron su unificación interna, y los países europeos se volvieron hacia sus posiciones de Asia y Africa, los-americanos buscaron la hegemonía económica a través de las inversiones, recibidas con beneplácito por el gobierno mexicano.

Aquel principio liberal del "laissez-faire" encontró en México su máxima expresión al permitir la entrada de grandes inversiones, tanto directas como indirectas. Las primeras se emplearon en la extracción y exportación de productos primarios; y las segundas, en ferrocarriles. Pero las inversiones se orientaron según el interés de los países. (41)

La modernización del transporte inició la transformación de la capital mexicana convirtiéndola en el principal centro comercial acompañado de una manufactura naciente. Por otra parte el crecimiento se inició hacia las zonas por donde pasaba la vía férrea.

Las últimas décadas del porfirismo en cambio se caracterizaron por el progreso de la industria y la Banca, cuyas bases fueron los capitales nacionales y extranjeros. Especialmente el de los franceses residentes en México, que con el ánimo de progresar se

(41) Leal, Juan Felipe, México, Estado, Burocracia y Sindicatos. México, Ed El Caballito, 1975, p. 54.

apoyaron en el orden establecido y fundaron fábricas o remodelaron las existentes. Así mismo lograron aportes del exterior relacionados con el comercio de exportación e importación.

El centro de todos esos movimientos fue la ciudad de México, que a través del fortalecimiento económico y de los objetivos propuestos por el gobierno, se convirtió en el eje central de la política del país. De allí, la consigna de Porfirio Díaz: " de la Metròpoli, por la Metròpoli, para la Metròpoli". (42)

B. Crecimiento y Mejoramiento de la Ciudad de México en la segunda mitad del siglo XIX.

En la segunda mitad del siglo XIX, ocurrieron hechos significativos a nivel económico, político y social en México, que influyeron en la vida y el desarrollo de la capital.

Hasta los primeros años de la media centuria, la capital continuó siendo una ciudad colonial. Pero a partir de 1858, cuando las influencias liberales se hicieron manifiestas, los representantes de las mismas se encargaron de transformarla, al luchar contra las fuerzas retardatarias del clero, que se oponían al progreso.

Con el triunfo del liberalismo, y con la aplicación de las Leyes de Reforma la ciudad comenzó a modificarse al decretarse la movilización de las grandes propiedades clericales que permanecían

(42) Ludlow, Leonor. Op. Cit. p. 15.

anquilosadas, desafiantes al tiempo y al cambio. Esas leyes lograron disolver los centros conventuales que formaban el eje central de la ciudad colonial, y rompieron las ataduras que impedían la modernización de la capital. (E).

Así comenzó la demolición de iglesias y conventos, y se ensanchó la vía pública que continuaba tan estrecha como en la época colonial.

Se remodelaron algunos conventos y se destinaron a diversas actividades: el de la Enseñanza se destinó en parte a labores educativas y en la otra al Palacio de Justicia; el de Sta Catalina de Sena se adjudicó al Cuartel, el de Corpus Christi a la Escuela de Sordo-Mudos, y en el convento de la Encarnación a la Escuela de Jurisprudencia y a la Normal para Señoritas, etc (43)

Muchas de las propiedades correspondientes a parroquias y a monasterios también pasaron a manos de grandes comerciantes, al nacionalizarse los bienes de la Iglesia. (44)

Así , cuando la población creció y necesitó del espacio, esas propiedades fueron el asiento de numerosos fraccionamientos que ampliaron la ciudad.(&).

(E) Véase, Leyes de Reforma en Navarro, Ramiro, "Leyes de Reforma" en Historia de México Ed Salvat, 1978, pp. 2181 -2203.

(43) Galindo y Villa, Jesús. Historia Sumaria de la Ciudad de México, México, 1925, pp. 197-198.

(44) Baitallon, Claude. La Ciudad y el Campo en México Central, México, Ed Siglo XXI, 1972, p 51.

(&). Existía en México un grupo de empresarios dedicados a la compra-venta de propiedades urbanas, entre ellos estaban los hermanos Escandón, Limantour, etc.

La Reforma fue sin duda, el suceso que separó dos mundos; el uno que se perdía entre los muros, y el otro que rompía con todo lo que se opusiera al cambio y a la modernización de la ciudad que, a partir de entonces perdió lentamente su carácter colonial, pues hasta 1860, la ciudad estuvo estancada dentro de los límites coloniales, como lo comprueba la siguiente nota:

"México en la década del 50 al 60, era nada más lo que hemos dado en llamar el primer cuadro de la ciudad. De San Lázaro a la Alameda y de Lagunilla al Salto del Agua, en este perímetro se aglomeró toda la población. Lo que quedaba fuera del perímetro señalado eran los arrabales: calles sin alineación, muladares, y cuanto de feo tenía una ciudad populosa y sinasomo de servicios municipales. (45)

El crecimiento de la ciudad hacia su periferia comenzó en 1861, según el plano de 1869, que muestra las primeras colonias:

La de Guerrero* que data de 1861 formada en los terrenos ejidales pertenecientes a un señor Flores. Y la colonia de Sta María la Rivera que se fundó en terrenos pertenecientes a la comunidad religiosa de San Fernando, con el viejo panteón de Sta Paula y el camposanto de San Andrés. (46)

La fundación de colonias, en el sector norte de la ciudad, estuvo ligada al recorrido del ferrocarril de Guadalupe, que salía del centro de la ciudad por esos rumbos.

(45) Romero Flórez, Jesús. México. Historia de una Gran Ciudad, México, Amic Editores, p. 686.

(*) La colonia Guerrero fue alineada y urbanizada a partir de 1870.

(46) Romero Flórez. Op. Cit. pp. 776-777.

Las medidas tomadas por la Reforma, desencadenaron un cruento enfrentamiento entre liberales y conservadores que terminó al implantarse la monarquía, auspiciada por los conservadores y la Iglesia.

El proyecto imperial pretendió convertir a México en la ciudad más bella de latinoamérica; el hecho de ser el asiento del imperio la destinaba a ostentar la más moderna arquitectura, y a gozar de los adelantos técnicos del momento. Pero la oposición que se hizo de la monarquía condujo el país a la guerra que detuvo los proyectos trazados por el gobierno en materia urbanística, y la ciudad no pudo ser "un remedo de Versalles" como se pretendía.

Sin embargo, se realizaron obras de gran importancia para la ciudad, y entre ellas estuvieron el Paseo del Zócalo, trabajo adelantado el alcalde Ignacio Trigueros, el paseo del Emperador, llamado hoy de la Reforma, y también se ornamentaron algunas plazas con bellos jardines. (47).

No cabe duda que las intenciones de Maximiliano fueron modernizar México y colocarlo a la altura de cualquier ciudad "civilizada" de Europa. Pero por las razones antes anotadas, todos los proyectos quedaron inconclusos.

No obstante , la influencia de Maximiliano se impuso y la arquitectura tendió hacia al modelo francés, que logró imponerse

(47) González Valadés, Carolina, Fiestas y Paseos en la Ciudad de México 1877-1810, México, 1955, p. 14.

durante el porfiriato.

Restaurada la paz interna, los gobiernos trataron de modernizar la ciudad. Así, emprendieron trabajos de infraestructura como la desecación del suelo urbano y suburbano, la expansión del transporte, el progreso de la industria y la banca, fueron los pilares del desarrollo.

La transformación lograda, fue motivo de comentario por un testigo de la época que expresó:

Nos ha cabido en suerte a los de mi generación (de la segunda mitad del siglo XIX) asistir al surgimiento hacia a la vida moderna, de la ciudad de México, palpar su extraordinaria evolución; su ensanche prodigioso; la transformación radical de no pocos de sus servicios municipales; en suma, de su progreso, ese que sólo nos damos cuenta cabal quienes lo hemos palpado. (48).

El cambio logrado, se debió a la estabilidad política que imperó como base del desarrollo económico, resultante del "hombre fuerte de turno", que fue Porfirio Díaz.

La posición asumida por Díaz, permitió la influencia directa e indirecta de los países industrializados, cuyos representantes en la ciudad de México manejaron la economía en "coordinación" con el sector nacional encargado. La actividad comercial atrajo numerosa población tanto extranjera como mexicana al establecerse en la capital las grandes casas de negocios que activaron el progreso, y crearon nuevas necesidades.

(48) Galindo y Villa, Jesús. Op. Cit. p. 200.

Alrededor de este grupo, que se enriqueció a expensa de una economía exportadora e importadora, la ciudad creció y se modernizó con modelos arquitectónicos importados, logrando imponerse el estilo afrancesado, de moda, por ser el representativo de París, ciudad que se había convertido en el modelo de sus pretensiones.

Fué este el sector responsable por embellecer la ciudad con la construcción de "magníficos" palacetes:

La capital ha sido en parte demolida en su antiguo radio para surgir risueña entre encajes de piedra y mármol en las calles Cinco de Mayo, Patoni, Alvarado, Plateros y San Andrés. Los edificios abundan diseminados aquí y acullá. (49)

La capital se pobló así de edificios elegantes, donde funcionaron los Bancos, Casas Comerciales, Almacenes, Teatros, Oficinas Gubernamentales, y además actividades de una sociedad que progresaba.

Con la presencia de la Banca, la industria de la construcción - mostró su influencia en la construcción de edificios públicos y en el mejoramiento de otros, donde funcionaron entre otras, obras de beneficencia. Estas empresas atraieron una mano de obra abundante que, al instalarse en la ciudad, promovió la ampliación del

(49) Sesto, Julio . El México de Porfirio Díaz, México, F. Sempere y Compañía, p 89.

casco urbano; fue ella la que se instaló a lo largo de una vía férrea o alrededor de una edificación, para formar al correr del tiempo nuevas colonias.

La etapa de crecimiento de la ciudad coincidió con el apogeo del porfiriato, sus raíces se remontan a los regimenes liberales anteriores que abrieron las puertas al libre comercio, cuya mayor fuerza se sintió en las últimas décadas del siglo, cuando Porfirio Díaz dió amplias facultades a la inversión extranjera.

El período de mayor desarrollo urbano fue el comprendido entre 1884-1900. La ciudad se extendió al occidente, al sur y a la parte nor-oriental. La desecación del suelo, la modernización del transporte urbano, que acortó las distancias, la construcción de obras como la Penitenciería y el Rastro, la estación de Hidalgo, la vía del ferrocarril interoceánico y el de cintura, fueron los atractivos que fijaron una vasta población en esos rumbos, dando así origen a las colonias de; Morelos, la Bolsa, Díaz de León, Maza, Rastro, y Valle Gómez. (50)

El crecimiento urbano estuvo acompañado por las obras de progreso, instaladas en el perímetro urbano. La urbanización como medio de crecimiento fue muy importante, porque desembarazó áreas que se encontraban superpobladas, al mismo tiempo que pobló zonas

(50) Morales María Dolores. "La Expansión de la Ciudad de México en el siglo XIX. El Caso de los Fraccionamientos", en Investigaciones sobre la Historia de México. Cuaderno de Trabajo. Dpto de Investigaciones. INAH, 1974, p.77.

rurales deshabitadas, pertenecientes a antiguas haciendas y ranchos, como fue el caso de la colonia Mixcoac formada en los terrenos pertenecientes a la hacienda San Pedro de los Pinos, situada a una y otro lado del tranvía de Tacubaya. (51) La colonia Cuauhtémoc se fundó en las tierras de la hacienda "la Teja" de propiedad de Rafael Martínez de la Torre, situada sobre la calzada de la hoy llamada Reforma, etc.

La ampliación de las vías de comunicación, que alcanzaron su máximo desarrollo durante el porfiriato, facilitaron la interrelación de los mercados, estimulando así el desarrollo industrial.

Las empresas fabriles asimilaron una gran población que se situó en las vecindades de los centros industriales, generando nuevas zonas urbanas ligadas al movimiento manufacturero, como fue el caso de las colonias del Chopo, Hidalgo y Nuevo México. Barrios como Campo Florido, San Salvador, Necotitlán, Niño Perdido y San Pablo se desarrollaron alrededor de la Fábrica de Hilados y Tejidos de San Antonio Abad, (52)

En ese período los grupos sociales altos abandonaron el centro de la ciudad y llevaron su residencia a las vecindades de Chapultepec, a lo largo del aristocrático Paseo de la Reforma, y al final del siglo y comienzo del siguiente a la Colonia Juárez, cu-

(51) Romero, Flórez, Op. Cit. p. 777.

(52) Morales, María Dolores, Op Cit. p 78.

yo estilo francés, exigió la llegada de arquitectos europeos(53)

Las razones del gobierno para convertir a México en una gran ciudad, estuvieron unidas a los intereses económicos, sociales y políticos. Al respecto un viajero se expresaba:

En 1906, un extranjero comentaba que el gobierno mexicano se había preocupado mucho por la belleza de la capital, porque sabía que para los extranjeros una gran ciudad bien conservada y mantenida, era una garantía para la confianza de sus habitantes. (54)

El audaz principio de la modernización citadina se debió a que Díaz y los "científicos", buscaron impresionar al nacional y también a los viajeros extranjeros, que deducían el adelanto o atraso de los países de acuerdo con la transformación urbana que se diera en las ciudades.

Al finalizar el siglo, México era una ciudad de tamaño mediano, por el número de habitantes que tenía. Según Richard Morse, en 1877 contaba con 200.000, y de acuerdo con los tres últimos censos, la población fue cambiando de la manera siguiente: en 1890 era de 326.913; en 1895 de 331.781 y en 1900 de 368.777 habitantes (55). Pero se nota un aumento de población, que ayudó al

(53) Romero, José Luis, Op. Cit, p. 251

(54) Ludlow, Leonor, Op. Cit p. 15.

(55) Galindo y Villa, Jesús. Reseña Histórica y Descriptiva de la Ciudad de México. México Imprenta de Francisco Díaz de León, 1901, p 8.

crecimiento urbano , como lo demuestra los siguientes datos: Durante el período comprendido entre 1858-1883 el crecimiento fue más lento porque se formaron sólo cinco colonias: la Barroso, Sta María, Arquitectos, Guerrero, y Violantes. (56)

Peró en la etapa siguiente que se extendió entre 1884-1899, coincidiendo con el apogeo del porfirismo, el crecimiento fue notable; en quince años se fundaron las colonias de Morelos, la Bolsa, Díaz de León, Maza, Rastro, Valle Gómez, San Rafael, Sta Julia, Limantour, Indianilla, Hidalgo, la ampliación de la colonia Guerrero, de Sta María y de San Rafael, y la de Juárez que se terminó en el siguiente siglo. (57)

Bajo la égida de Porfirio Díaz, la ciudad de México, logró los progresos para situarse entre las ciudades "Modernas" del mundo occidental y el ideal de verla convertida en una "gran ciudad" fue la preocupación del gobierno. De ahí las grandes obras de embellecimiento y urbanización que se realizaron.

1. Calles.

A principio de la media centuria, la ciudad de México continuó en calidad de ciudad colonial, con sus calles estrechas y de difícil circulación.

(56) Morales María Dolores, Op Cit, planos número 9 y 10.

(57) Idem, plano número 10.

Nota. Según María Dolores Morales el crecimiento hacia afuera se inició en 1858, pero Romero Flóres, afirma que fue a partir de 1861. (ver cita 45).

Con la Reforma , conquista del liberalismo , Juárez promulgó en 1860 la ley de nacionalización de los bienes del clero regular y secular que en su artículo primero decretó:

Art, 1.

Entran al dominio de la nación todos los bienes que el clero secular y regular ha estado administrando con diversos títulos, sea cual fuere la clase de predios, derechos y acciones en que consistan, el nombre y aplicaciones que hayan tenido.(58)

Mediante ese artículo, el gobierno por ley entró así en posesión de esas propiedades y comenzó el cambio de la fisonomía de la ciudad. Cabe recordar una expresión de Zarco cuando afirmaba que:"La Reforma llevó a destruir con una mano y a construir con la otra". Más evidente no pudo ser la afirmación, si se tiene en cuenta que, a partir del decreto que legalizó la expropiación, comenzó la demolición de Iglesias y Conventos la que permitió la ampliación de la vía pública. Unas calles aparecieron nuevas, otras se ampliaron y se procuró que fueran rectas para facilitar el tráfico con mayor facilidad, a los coches y carruajes y otros medios de transporte utilizados en la transportación urbana.

A medida que las Leyes de Reforma se impusieron, la capital mexicana mejoró, y donde sólo existían grupos de casas de mala muerte, aparecieron calles que permitieron la mejor vialidad.

(58) Navarro, Ramiro. Op. Cit. p. 2194.

La Reforma, como transformadora del medio urbano, fue decisiva en la evolución de la ciudad, pues al destruirse edificios que "afeaban" y estorbaban el paso, se abrieron por ejemplo:

La calle del Ayuntamiento, nombre que se le dio a las tres vías que siguen hacia al poniente desde la calle de la Escondida hasta la Ciudadela, resultaron de la huerta y otras pertenencias del Convento de San Juan de la Penitencia en 1869, después que fueron exclaustradas todas las religiosas. (59)

Otro ejemplo, entre los muchos que se podían citar:

Las calles de los Aztecas fueron abiertas en 1868, rompiendo el Convento del Carmen. (60)

Muchas de las calles de la ciudad se originaron al devastarse con la Reforma grandes paredones que por mucho tiempo entorpecieron el movimiento de la ciudad; así parte del Convento de Sto Domingo se convirtió en la calle llamada Leandro, y del Convento de San Francisco nació la primera calle Gante.

Los ayuntamientos de la época realizaron muchos esfuerzos para que, conjuntamente con la apertura de nuevas calles, se lograra el mejoramiento de las viejas, pero tal aspiración no se cumplió, y para 1870 continuaron sin pavimento, sin aceras, y muchas estaban en estado deplorable que daban a la ciudad un aspecto repug-

(59) Marroquí, José María. La Ciudad de México. México, Tip. y Lit, la Europea de J Aguilar, 1900, p. 482.

(60) Idem. p 482.

nante.

Sin embargo, a esta década pertenece el ensanchamiento del callejón denominado Arquillo, que con el tiempo se convirtió en la "Cinco de Mayo", para cuya apertura se demolió la antigua casa de Ejercicios de la Profesa, y en 1900 se destruyó el Teatro Nacional. (61)

Los liberales, con el fin de mostrar que sus luchas además de políticas eran el inicio de una época de progreso, promovieron el transporte ferroviario urbano que desde el centro de la ciudad se dirigía a los pueblos vecinos.

El moderno transporte encontró serios inconvenientes debido a la estrechez de las calles, hasta entonces sólo transitadas por carretas tiradas por bueyes y mulas, carruajes elegantes y otros.

La situación se aprecia en el siguiente comentario:

Los vecinos se quejan de la prolongación del ferrocarril de Tacubaya por las calles de Sta Clara y siguientes. Según los vecinos, lo estrecho de esas calles, hace, que, estando el ferrocarril, no pueden ser transitadas por los coches. Estos se rompen con frecuencia al pasar sobre los bordes del ferrocarril de la calle de San Andrés. (62)

El sistema moderno de transporte, exigió una mayor amplitud para su movilización y ello condujo, obligatoriamente, al ensancha-

(61) Romero Flórez, Jesús, Op. Cit., p 793.

(62) Torre, Ernesto De la. "El Ferrocarril de Tacubaya" en Historia Mexicana, México, Ed Hermes, 1960, p. 377.

miento de las calles.

El progreso siguió su derrotero y la vía pública siguió ampliándose, en la medida en que los medios de transporte se modernizaron. Pero el empeño de los municípes de dotar la ciudad de México de calles agradables, sólo se logró a finales del siglo, cuando la aspiración de Porfirio Díaz, de convertir a la capital mexicana en una "gran ciudad o más bien en una metropoli", llevó al gobierno a emprender obras de mejoramiento tales como el acondicionamiento del acueducto, cuyas pésimas condiciones dañaban con frecuencia el piso. Se cegaron algunas acequias y cañerías que constantemente inundaban y mantenían en pésima presentación las calles.

Se dispuso el sistema de drenaje, para evitar el desbordamiento de las aguas sucias a lo largo y ancho de la ciudad, cuyo costo se elevó a la suma de \$16'000.000' millones de pesós. (63)

El proceso modernizador de la ciudad no se detuvo, y en las postrimerías del siglo, el Ayuntamiento firmó un contrato con la Compañía de Adoquines, con el fin de adoquinar las principales calles de la ciudad que, entre otras, eran las siguientes: Plateros, San Francisco, la Palma, Monterilla y algunas adyacentes de igual importancia, lo que suponía una extensión de ciento cuarenta y seis mil metros cuadrados. (64)

(63) Romero Flórez, Op. Cit. p. 793

(64) Idem.

Cabe anotar que esas calles eran el asiento de amplísimas casas, pertenecientes a familias adineradas como: los Escandón y Arango, Espinosa y de Carrera, etc y también eran la sede de los grandes almacenes expendedores de las finas mercancías llegadas del extranjero.

La tarea de embellecimiento de la ciudad comenzó a fines de la segunda media centuria, cuando Porfirio Díaz, quiso mostrar a través de su capital la imagen de un México progresista integrado a la cultura occidental.

2. Paseos.

Algunos paseos mexicanos datan de la Colonia, especialmente de la época de los Virreyes Revillagigedo y de Bucareli, quienes se preocuparon por el embellecimiento citadino (65)

En el período independentista y pos-independentista, muchas de estas obras, fueron descuidadas, por la situación que vivió el país por esos años. Pero, establecida la tranquilidad interna, los hombres de la segunda mitad del siglo XIX, trataron de aplicar el audaz principio de modernización impuesto por Haussmann, en la medida en que las condiciones económicas lo permitieron. Dichas influencias se hicieron visibles, cuando la "necesidad" del paseo en coche se hizo imperativo entre la clase adinerada, con el fin

(65) González Valadés, Carolina. Op Cit. p 14.

de imitar a su "homóloga" europea.

La exigencia de este grupo, obligó a las autoridades a reconstruir los paseos existentes, convertidos en antros de barbarie, por el estado de abandono en que se encontraban, y a la vez abrieran otros.

La remodelación de esos paseos de la ciudad permitió mayor espacio a la vía pública y mejor prestancia citadina, pues para embellecerlos, las autoridades ordenaron colocar aréates, algunos juegos hidráulicos y otros accesorios que ayudaron a cambiar la fisonomía de aquellos lugares.

Para 1870 los paseos tuvieron gran importancia, pues al imponerse el uso del coche como moda, esos lugares fueron el centro de exhibición del caballo pura sangre venido de Europa y de las joyas y demás atuendos de la moda parisiense, pues "ver y ser visto era la obsesión del momento".

México, a diferencia de Bogotá, contó con varios paseos, algunos existentes desde la época de la Colonia, otros construidos en la segunda mitad del siglo como hemos visto. Los principales fueron:

Paseo de la Alameda.- Inaugurado en la época de la colonia, tuvo su mayor esplendor durante los gobiernos de Revillagigedo y Bucareli. Pero con el movimiento independentista, y sus consecuencias desastrosas, entró en decadencia, y para 1850 era un lu-

gar desagradable e inseguro, y poco frecuentado. (66)

Para hermosearlo, el regidor de paseos, Irineo Paz, emprendió obras de mejoramiento; arregló los prados, la arborización, embelleció los jardines, limpió las fuentes y compuso los pisos, para que los coches pudieran movilizarse con la menor dificultad posible.

El estado del paseo por esos años fue de tal naturaleza que:

Las señoras se abstenían de ir, por miedo de echar a perder sus trajes y su calzado, pues se hundían hasta los tobillos en tanto montones de tierra como había. (67)

El interés de las autoridades por embellecer la ciudad hizo que en pocos años la Alameda se transformara en un lugar agradable, y que fuera el centro de atracción y distracción de todos los grupos sociales, especialmente del sector alto que lo consideró apropiado para presumir su lujo:

El domingo era el día tradicional de visitar el Paseo, allí se daban cita la juventud y la elegancia; las damas lucían elegantes vestidos de seda, coronadas por caprichosos sombreros con plumas y con flores; los caballeros pulcramente vestidos de levita, de Jacket, sombrero de bola, bastón y retorciéndose el bigote. (68)

Con el fin de hacer el lugar todavía más acogedor, el regidor mandó a construir un Kiosco, para albergar los músicos que ameni-

(66) González Valadeś Carolina, Op. Cit. pl4.

(67) Idem.

(68) Idem. p. 16-17.

zaban los domingos y días de fiesta, alrededor del cual se aglomeraba la gente para escuchar las conexiones de moda del momento como eran: Sobre las Olas, Danubio Azul, y otras de actualidad.

En las mañanas del domingo y días festivos, habían selectos conciertos, y la gente prendida de mil alfileres, luciendo las damas los atavíos venidos de París, y los caballeros la indumentaria de última moda, iban en continuo vaivén bajo los velámenes que se colocaban al efecto bajo los frondos de eterno verdor. (69)

La Alameda, además de ser un lugar de diversión, también llegó a ser un rincón de quietud, donde se leía se estudiaba y hasta se acordaban negocios, lo que prueba el cambio que hubo en materia de higiene, ornato y seguridad.

Paseo del Zócalo. La obra fue impulsada desde el gobierno de Maximiliano por el alcalde de la ciudad Don Ignacio Trigueros que lo terminó dando nuevo espacio y facilidad de circulación a los medios de transporte modernos.

El paseo fue embellecido por un hermoso jardín; sus contornos se adornaron con candelabros de bronce y algunas estatuas colocadas entre las callecillas de los prados. En 1877 había árboles frondosos y calles aplanadas y algunas bancas de hierro, donde descansaban las personas que lo frecuntaban. (70) Fue uno de los paseos -

(69) González Valadés. Op. Cit. p. 14.

(70) Idem. p 21

más agradables de la ciudad que se caracterizó por las retretas que se hacían los jueves y domingos para deleitar al público con-
currente en busca de expansión. (&)

Paseo de la Reforma. Fue otra de las obras construídas durante el gobierno imperial en 1865. Al principio fue la vía de comunicación desde la residencia imperial hasta el Castillo de Chapultepec, y pudo ser el más moderno de los paseos, de no haberse visto entorpecido por la conmoción interna del país al oponerse a la monarquía.

Superada la crisis, las autoridades se dieron a la tarea de mejorar el paseo que abrieron al servicio público en 1877, ante el descontento general porque no se prestaba a ser transitado por carruajes, caballos, etc, que dañaron el piso, convirtiéndolo en una polvoreda en época de sequía y en un lodazal en época de lluvia.

A partir de 1877, las autoridades descuidaron el aseo y el ornato dejándolo en total abandono. Pero la población exigió el mejoramiento del lugar, y en 1879 se pavimentó y se adornó con estatuas y jarrones. (71)

Durante el porfiriato el paseo alcanzó el mayor esplendor cuando

Nota. El nombre de zócalo, se debe a que en ese lugar mandó (&)
Sta Anna construir una estatua en honor a la libertad, a la que sólo se le construyó la base o el zócalo, de ahí que el vulgo lo popularizara con ese apodo.

(71) González Valadés, Op. Cit, p. 24.

cerraron muchas acequias que circulaban por la calzada. Se convirtió en el lugar preferido del sector alto de la sociedad mexicana y se construyeron las más bellas residencias de estilo francés. De ellas no sólo se maravillaban los nacionales, sino también se impresionaron a los viajeros.

A pesar de las preocupaciones y de las remodelaciones que se hicieron al paseo, las condiciones del piso no fueron óptimas, pero ello no fue obstáculo para que la abigarrada sociedad diera su "acostumbrado" paseo en coche:

A la Reforma se iba exclusivamente a pasear en carruaje; allí iba desde el aristocrático landou hasta el sencillo tilbury, no faltando por supuesto jinetes que paseaban en sus briosos corceles. (72)

En las postrimerías del siglo los llamados de la "plaza", abandonaron el centro de la ciudad, y se establecieron en el paseo. Hubo que extenderlo desde la glorieta de Colón que era donde llegaba en 1892, hasta la de Cuauhtémoc, que se encontraba en pésimas condiciones y el ayuntamiento tuvo que mejorarla para que las familias distinguidas, tanto mexicanas como extranjeras, se establecieron allí.

Hermoseado el paseo por las exigencias de la población ahí establecida, y mejorado el piso, en 1899 el clásico paseo se hizo a pie, con el fin de lucir el traje, el sombrero y los accesorios de lujo apropiados de un grupo que se enriquecía y se modernizaba.

(72) González Valadéz, Op. Cit. p. 28.

Así, el paseo de la Reforma, trazado por el ingeniero imperial Alois Ballard Kuhmackl fue el más importante de la ciudad y a su alrededor la capital mexicana creció y se embelleció.

Paseo de la Viga. Según Galindo y Villa, fue uno de los lugares más encantadores de la ciudad. Creado en época de Revillagigedo, estuvo abandonado mucho tiempo y su estado no fue de los mejores, al compararse con los otros. El paseo en coche llegó a hacer obstaculizado por las pésimas condiciones del piso.

Sin embargo cuando la "fiebre" del lujo y el deseo de "aparecer" inundó la capital mexicana, las autoridades se preocuparon por el embellecimiento del lugar. En el transcurso del medio siglo se encontraba de la siguiente manera:

El paseo tenía cuatro hileras de árboles que bordeaban dos calzadas laterales para jinetes y una central ancha, para los carruajes, quedando para los peatones la que corría a lo largo de la acequia. (73)

En el paseo de la Viga, como en los demás mencionados anteriormente, se dieron cita todas las capas sociales de la ciudad.

Paseo de Chapultepec. El bosque de Chapultepec se convirtió en un bello paseo al finalizar el siglo. Corría el año de 1899, cuando se le hicieron las mejoras materiales que lo colocaron en esa categoría. Entonces se acudió al arreglo de las gradas, la limpieza de los estanques, el acondicionamiento de las vías para dar ac-

(73) González Valadés, Carolina, Op. Cit. p 34.

ceso a los coches, se instalaron dos hileras de sillas en la calle principal, y un kiosco para los músicos alrededor del que se agrupaba la gente. Por estas y otras características a finales del siglo fue el paseo de moda al que recurrían tanto los coches descubiertos engalanados como los modestos simones o quienes lo transitaban a pie. (74)

Allí rivalizaron el artístico toilette de paseo llegado del exterior y el "arrogante", tradicional, rebozo mexicano.

Puede concluirse que los paseos fueron los lugares de reunión, de distracción, y de exhibición de los usos y de las modas importadas por los altos sectores sociales cuando no existían las costumbres que "hoy por hoy" llenan esas necesidades.

3, Plazas.

Las plazas, aunque con algunos cambios más o menos notables, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, fueron los centros vitales donde se desarrolló la vida social de la ciudad, el escenario del quehacer cotidiano, y cuando la fuerza del progreso se impuso con la modernización del transporte, fueron los centros para concentrar y distribuir el tráfico.

México a diferencia de Bogotá, tuvo gran número de plazas y las existentes en la media centuria proceden de la colonia y tenían

(74) González Vladés . Op. Cit. p. 35.

un sello inconfundible, que perdieron a medida que se impuso el liberalismo.

Al crecer la ciudad en las últimas décadas del siglo, las colonias nuevas crecieron sin plazas, y cuando las hubo fueron muy diferentes, porque sólo eran sencillos jardines.

Cuando el liberalismo transformó la fisonomía de la ciudad las plazas también lo fueron.

Plaza de la Constitución. Esta plaza fue la más importante a través de todos los tiempos, cambió sus nombres con frecuencia: Plaza Mayor, Zócalo, Plaza de Armas, y Plaza de la Constitución como se llama en la actualidad.

A su alrededor hubo edificios principales como El Palacio Nacional sede de los poderes gubernamentales, la imponente Catedral, las elegantes casas comerciales y de los grandes portales donde se vendían mercancías procedentes sobre todo de la China (75) y que fueron suprimidos cuando la ciudad comenzó a rejuvenecerse y la plaza a modernizarse.

En 1868 se instaló el moderno alumbrado de gas de hidrógeno, permitió en las tardes la agradable caminata por el paseo de las Cadenas a los visitantes de la "plaza".

Después de 1881 se colocó en la parte nor-oriental un monumento

(75) Aragón Echegaray, Enrique, México: Ciudad Multiforme. México, Publicaciones Atlántida, 1953, p. 137.

en honor al cosmógrafo Enrico Martínez, imponente obra de Miguel Noreña, que recibió el nombre de Monumento Ipsográfico (£), y con el fin de hacer la plaza más atractiva se construyeron algunas fuentes.

Por los nuevos elementos que luce, se nota que hubo cambios, pero continuó siendo el centro de las actividades urbanas y un sitio preferido de los capitalinos.

Plaza de Santo Domingo. Esta fue un pequeño espacio, rodeado de varios edificios de carácter religioso y de portales. Su nombre se debió al Convento que por mucho tiempo la rodeó, hasta que Leyes de Reforma ordenaron su demolición dándose mayor amplitud y acceso a la plaza al abrirse las calles laterales.

Para "embellecerla", se instaló una fuente, se sembraron arbustos y plantas ornamentales, que cambiaron el aspecto de aquella parte de la ciudad. (77)

Plaza de San Fernando. Durante mucho tiempo fue el marco del Convento y de la Iglesia del mismo nombre. Su remodelación proviene del porfiriato, cuando participó del afán de embellecer la capital.

(£) Ipsográfico, palabra que traducida directamente del latín significa: por sí mismo diestro e inteligente.

(77) Casasola, Gustavo. Seis Siglos de Historia Gráfica de México, México, Ed. Gustavo Casasola, Tomo II, 1964, p. 525-526.

Le hicieron varios arreglos que la volvieron más acogedora y colocaron la estatua del general Guerrero en el centro, además de dos jarrones de bronce. (78)

Allí estuvo el Hospital de San Hipólito y se comunicó con la espaciosa vía de Tlocopam. En el centro descansó el acueducto que llevaba el agua desde Tlaxpana hasta la Mariscalá.

Los trabajos realizados dieron a la plaza la dignidad de una ciudad que se transformaba al calor del liberalismo y del porfirismo. Plaza Regina. Estuvo circundada de edificios religiosos que desaparecieron a medida que la ciudad se modernizó. Sirvió de asiento a un mercado público, y de amparo a los limosneros y pordioceros; más tarde allí se fundó un hospital, y en las instalaciones que la circundaron hubo el Cuartel. Por establecerse esas instituciones la plaza gozó del moderno sistema de alumbrado por medio de faroles de gas líquido de trementina. (79) Pero las condiciones higiénicas no fueron las mejores por el tipo de actividades allí desarrolladas y por la gente que la frecuentaba.

Plaza de las Vizcaínas. Es otra plaza que procede de la colonia, rodeada por el Convento y la Iglesia como las demás y situada en una vecindad completamente pobre. Fue el asiento de una plaza de merca-

(78) Quesada, Vicente G. Recuerdo de mi Vida Diplomática. Buenos Aires, Librería de J. Méndez, 1904, p. 66.

(79) Castro Lorenzo. Tre Republic of México in 1882. p 87.

do , un baño , una imprenta de propiedad del señor Manuel Munguía y de innumerables pulquerías y taquerías.

Hasta la llegada de la República hubo un centro de enseñanza en el Convento, que se destinaba a viudas señoritas y niñas de extracción popular; la enseñanza se reducía a labores domésticas sufragadas después por el gobierno.

Los cambios operados en esta plaza fueron pocos , el ornato y el aseo brillaron por su ausencia, por culpa de los negocios y de la población ahí establecida. (80)

Plaza Loreto. También estaba rodeada de edificios religiosos, que con la Reforma se dedicaron a establecimientos educativos; como el Colegio Nacional de Agricultura, el Colegio Militar. En 1882 hubo una Escuela Comercial y también un Montepío.

Las reformas de la plaza comenzaron en 1864, con la instalación de una fuente pública. Para embellecerla se plantaron cuarenta y tres fresnos y en 1868 se pusieron dos columnas con faroles. Después de esta fecha la plaza decayó hasta 1888 cuando el presidente Porfirio Díaz dispuso que establecieran una ferretería en ella (81)

En el transcurso de la media centuria las plazas también mejoraron y continuaron siendo el centro de la actividad urbana.

(80) Castro, Lorenzo. Op. Cit. p. 84.

(81) Ruiz Lombardo Sonia de. La Plaza de Loreto. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Dpto de Monumentos Coloniales, 1971, p 46.

4. "Monumentación."

Después de las Leyes de Reforma, la manifestación liberal más reveladora fue la "monumentación" de la ciudad, con figuras nacionales y los monumentos de carácter religioso fueron sustituidos por los de índole histórico, que por su trascendencia y su significado lo ameritaban.

El movimiento liberal, que condujo al renacimiento de los valores patrios, engalanó las principales calles de la capital, levantando monumentos alusivos a destacados personajes de la historia nacional.

Por ejemplo, para ensalzar el valor indígena, se erigió en 1878 una estatua en honor de Cuauhtémoc, que se colocó en el cruce de la Avenida de los Insurgentes con el Paseo de la Reforma. (82)

En la avenida de la Reforma, se inauguraron, el 5 de febrero de 1889, las estatuas de Leandro Valle y de Ignacio Altamirano. (83)

Poco después, se colocaron en el mismo lugar esculturas donadas por los Estados como fueron las de Miguel Lerdo de Tejada, de Guadalupe Victoria, de Francisco Zarco, de Miguel Arizpe y otras.

También emprendieron obras de gran sentido patriótico como la -

(82) Guerra, Jorge. "El Arte en México de la Segunda Mitad del siglo XIX al Primer decenio del XX" en Op. Cit. p. 2248.

(83) González Valadés . Op. Cit. p. 27

columna a la Independencia y el hemiciclo a Don Benito Juárez.

La paz del porfiriato, permitió al país recuperarse económicamente y pudo sostener un equipo de artistas, tanto mexicanos como extranjeros, que realizaron obras extraordinarias tanto en el sentido histórico como en el estético. Esculturas como la de Moctezuma, Miguel Hidalgo e Iturbide, colocadas en diferentes partes de la ciudad, fueron elaboradas por ellos.

Artistas nacionales y extranjeros colaboraron en la creación de los distintos monumentos de naturaleza histórica, incluso prehispánica y de otro tipo que por no tener el carácter de los mencionados no los citamos, pero todos tuvieron un papel importantísimo en la decoración de la ciudad, que era el objetivo del presidente Díaz.

No puede negarse el interés de revalorar lo propio, pero aun así se relacionó con la presencia de la Academia, la influencia francesa y el deseo de Porfirio Díaz de convertir la ciudad de México en una copia fiel de París.

5. Teatros.

En México hubo muchos y muy variados teatros pero nos limitamos a los que fueron construidos para satisfacer un determinado público, que tenía la capacidad económica y "cultural" de asistir a esos centros de diversión .

Teatro Nacional. Don Antonio López de Santa Anna, regía los des-

tinios de la nación, cuando don Francisco Arbeu, de origen guatemalteco, propuso al gobierno la construcción de un teatro que, además de proporcionar sano entretenimiento, la construcción del moderno edificio representaría un gran aporte al mejoramiento urbano.

Esta obra importante fue edificada en la última década de la primera mitad del siglo, y la tenemos en cuenta porque se consideró el producto de la exigencia de un grupo, que, desde entonces se perfiló como el sector "del buen gusto", y alcanzó su apogeo a lo largo de la segunda parte del siglo XIX.

En la calle de Vergara, colocó Sta Anna la primera piedra, protocolo que inició la construcción del teatro en 1842 bajo la dirección del arquitecto español, D. Lorenzo de Hidalga.

La construcción reclamó la inversión de fuertes sumas de dinero, y el empresario tuvo que solicitar un crédito al Ayuntamiento por 85.000 pesos, para terminar la obra que costó 351.000 pesos (84)

Este fue uno de los edificios más moderno que México tuvo en el siglo XIX, y que en 1844 al inaugurarse el teatro, recibió el nombre de Santa Anna. La construcción fue dotada de todas las comodidades y el lujo que requería el público que comenzaba a sentir la necesidad de centros de diversión de esa categoría:

El público se quedó maravillado de la belleza, la elegancia y las magníficas condiciones acústicas.

(84). Alvarez y Alvarez de la Cadena Luis y Otros. México Leyendas y Costumbres, Trajes y Danzas. México, Ed Loyac, 1945 p. 275.

La parte principal de la fachada comprende dos cuerpos, el más bajo es de orden corintio con un capitel adornado de bellísimas hojas y florones.

El escenario era bastante espacioso con una dimensión de 30 varas de fondo por 18 de embocadura. (85)

era amplio, y los testigos de la época consideraron que tenía capacidad para alojar de 2.000 a 2248 espectadores. (86) En 1879 se instaló el alumbrado a gas, que permitió mayor atractivo, tanto a las representaciones como al teatro mismo.

Este teatro fue considerado el más importante de la ciudad y tuvo los siguientes nombres: Santa Anna, Imperial, Gran Teatro Nacional y Nacional, denominación que llevó hasta 1900, cuando fue demolido para dar paso a la actual Avenida Cinco de Mayo.

En su escenario desfilaron las principales compañías de óperas, zarzuelas, y demás eventos artísticos llegados de Europa, atraídos por el "buen público" mexicano, que en ausencia de otras diversiones concurría con frecuencia al teatro, donde manifestaba el gusto imitado y lucía la última moda llegada de París. En 1877 cuando la compañía de Angela Peralta presentó la ópera *El Trovador* en el Gran Teatro Nacional:

Asistió lo más selecto de la sociedad mexicana, las damas subían las escaleras de los palcos arrastrando sus inmensas colas y envueltas casi todas en sus abrigos blancos. (87)

(85) Alvarez y Alvarez. Op. Cit. p. 275.

(86) Magaña Esquivel, Antonio y Ruth S. Breve Historia del Teatro Mexicano, México, Ed Andrea, 1958, p. 14.

(87) Reyes de la Maza, Luis. El Teatro en México con Lerdo y Díaz 1873-1879, México, Imprenta Universitaria, 1963, p 48.

Ir al teatro fue la diversión favorita de aquella "engalanada sociedad" contagiada de costumbres extranjeras. Sus obras favoritas fueron las europeas, que alcanzaron la mayor popularidad durante el porfiriato.

La modernización del transporte, entre el Pto de Veracruz y la ciudad de México, facilitó el arribo de artistas de fama internacional como: Adelaida Ristori, Adelina Patti y otras de igual categoría, que hicieron su debut, en este teatro y en otros de similar importancia en la capital mexicana.

Teatro Iturbide. Parece que la construcción de teatros en México se convirtió en una empresa lucrativa, a medida que la moda de asistir a esos centros de diversión se imponía como símbolo de la "clase del buen gusto y refinadas costumbres".

La demanda del teatro Nacional fue tal, que el mismo empresario, don Francisco Arbeu, no vaciló en construir otro con las mismas características del anterior, pues se destinaba al mismo tipo de público.

En un acto solemne el presidente Mariano Arista puso la primera piedra el 16 de Diciembre de 1851 (88). El segundo teatro de la ciudad, así considerado, se construyó en un lugar muy céntrico, que durante mucho tiempo fue asiento de un mercáducho; situado

(88) Magaña Esquivel, Antonio. Los Teatros en la Ciudad de México, Colección Popular Ciudad de México, 1974, p 53.

en la esquina de la calle el Factor y la calle de la Canoa (89)

La obra fue dirigida por el arquitecto D Santiago Méndez, quien le dió un aspecto rico y elegante, no sólo por su decoración, sino por el sistema de alumbrado que se instaló desde un principio y que superaba al del teatro Nacional. Don Manuel Serrano pintó la decoración del palco escénico, y su presentación extraordinaria respondía a las exigencias del público.

La obra fue terminada en 1856, con un costo de 150.000 pesos y con capacidad para unos 1800 espectadores. Se inauguró, aunque no formalmente, con un baile de máscaras de carnaval, al que asistió el presidente de la república Ignacio Comonfort. (90)

El teatro quedó muy elegante; algunos lo consideraron más lujoso que el Nacional pues el esmero de su ornamentación fue de tal naturaleza que:

Todos los viajeros que lo visitaron, lo recomiendan sobremanera, igualándolo por sus comodidades y lujosos ornamentos, a los principales de Europa. (91)

(89) Rivera Camba, Manuel. México Pintoresco, Artístico y Monumental, México, Ed Nacional, Tomo II, 1882, p. 52.

Nota. Calle Factor (hoy Allende)
Calle Canoa (hoy Donceles)

(90) Alvarez y Alvarez. Op. Cit. p. 361

(91) Reyes de la Maza, Luis. El Teatro en 1857 y sus Antecedentes México, Instituto de Investigaciones Estéticas, Imprenta Universitaria, 1956, p. 210.

Y en un informe presentado al gobernador por los arquitectos de la ciudad, Vicente Heredia, Manuel María Delgado y Manuel Gargollo, al referirse a la obra lo hicieron en los siguientes términos:

Tenemos el placer de decir a Ud que el mejor elogio que se puede hacer en su belleza y comodidad, es que el expresado teatro será digno de la capital y de inmortalizar el nombre que lleva de nuestro libertador, porque, en efecto, la riqueza y buen gusto unidos a la magnificencia, lo hacen si no el primero por sus dimensiones, si por su ornato. (92)

La inauguración oficial, a la que asistió lo más distinguido de la sociedad mexicana, tuvo lugar el 24 de marzo de 1856, con la presentación del mejor elenco artístico del momento, dirigido - por don Rafael Oropeza, en la que se destacaron artistas como María Cañate, Manuela Francesconi, Pilar Pavía, Juan de Mata, Manuel Fabrè y otros.

La existencia de ese hermoso edificio como teatro fue muy corta pues el recinto pasó de ser centro de diversión a Cámara de Diputados, después de que el edificio donde ésta funcionaba se destruyó por un incendio. (&).

(92) Reyes de la Maza, Luis. Op. Cit. p. 210.

(&). No hay una unidad de criterio, en los autores consultados, sobre la fecha en que el edificio del teatro Iturbide pasó a hacer el recinto de la Cámara de Diputados.

Luis Alvarez y Alvarez se expresa así: En 1873 fue adquirida por el gobierno federal para que se reuniera la Cámara de Diputados.

Antonio Magaña Esquivel afirma: Lerdo de Tejada pudo reunir su protesta como jefe del Ejecutivo el 1 de Dbre 1872 en el amplio estrado en que se convirtió el estrado del Teatro.

Luis Reyes de la Maza, dice que fue declarado recinto oficial en 1874.

Teatro Conservatorio. Desde que don Benito Juárez entregó el edificio de la Real y Pontificia Universidad al Conservatorio, el teatro funcionó en un viejo salón de ésta. Pero cada vez era menos adecuado para las representaciones de la "Sociedad Filarmónica". Era:

Un forillo de la mala muerte en una de las cabeceras de la pieza, figurado con lienzos mal pintados; unas cuantas bancas de palo blanco, sillas de la clase más humilde; dos enormes y pesadas lámparas, de anticuada forma, que pendían de viguería de cedro, sostenida por grandes zapatas, según era el uso en la época virreinal, y algunos quinqués fijos en las paredes, que ostentaban inmensos manchones salitrosos, y en la parte baja, las señales de las en otro tiempo existente tribuna y sillería de los doctores, constituían la escena, muebles y útiles del tan pomposamente llamado Salón de Conciertos, el que en realidad era la imagen viva de un troje. (93)

García Cubas como miembro de la asociación propuso la construcción de un teatro digno a la Junta Directiva, compuesta en su mayoría por personas pudientes de la ciudad, como :Don José María Iglesias, don Rafael Martínez de la Torre, don Ramón de Terreros y otros de la misma condición económica y social. (94)

La Junta aceptó el proyecto, y nombró al mismo García Cubas director de la obra y se valió de la generosidad de los socios y amigos para sacar su proyecto adelante. (5).

Así, por ejemplo, el señor Iglesias hizo grandes aportes perso-

(93) García Cubas, Antonio. El Libro de mis Recuerdos, México, Ed Patiño, 1945, p. 533.

(94) Idem.

(£) El valor de la suscripción era de \$600 por persona.

nales, con el fin de aligerar los trabajos; además consiguió la subscripción de muchos de sus amigos, entre ellos Sebastián Lerdo de Tejada; los mismo hizo el señor Martínez de la Torre con los señores Manuel Escandón y Manuel Iturbide, y el señor Terreros con el Dr Luis Muñoz y Manuel Fernández del Castillo. (95)

García Cubas, después de superar muchos problemas, relativos a la construcción, a la acústica y a la higiene del edificio, el 27 de Enero de 1874, ante un distinguido público hizo entrega del teatro terminado y ricamente decorado de acuerdo al modelo renacentista:

En la primera curva del artesonado, 40 medallones con los bustos de músicos y autores dramáticos que han adquirido mayor celebridad.

Compositores a la derecha del procenio: Palestrina, Rameau Sebastián Bach, Mozart...

Autores dramáticos a la izquierda del procenio: Squillo, Sófocles, Terencio, Shakespeare, Lope de Vega. (96)

La obra costó 17.761 pesos, incluyendo sillería, lámparas, alfombras y demás objetos de decoración, traídos de Europa.

Al recibir la Magnífica construcción, uno de los representantes de la Junta refiriéndose al director y a la obra dijo:

La junta pidió a Ud un teatro elegante, digno de recibir al escogido concurso que habitualmete honra nuestras fiestas, y Ud le entrega un verdadero templo cuya divinidad es el arte, y en cuyas aras brilla, cual valiosas ofrendas, las flores de la Juventud, los frutos del talento y las joyas de la hermosura. (97)

(95) García Cubas. Op. Cit. p. 533

(96) Idem p. 535.

(97) Idem. p. 535.

Debido al interés de su director, el Conservatorio tuvo un teatro moderno, a la altura de los socios; en su mayoría hombres de empresa y poseedores de fuertes capitales. De la magnificencia del edificio, años más tarde un diplomático argentino en correspondencia con su hijo, escribía:

El salón cuenta con 22 palcos, otras tantas plateas y una espaciosa galería. Los adornos del salón son de oro sobre fondo blanco y su artesón figura una bóveda hecha a propósito y bajo las mismas disposiciones que la del Conservatorio de París. Dos elegantes columnas con capiteles Jónicos y guirnalda al estilo de Miguel Angel y parecidas a las que Tolsá colocó en el segundo piso del patio de Minería, sostienen un hermoso arco elíptico que forma la boca del palco escénico, tiene todas las comodidades posibles y hay un foyer para el público y otro para los artistas (98)

Fue obra de gran importancia para la ciudad, y para el público que contaba con otro centro de diversión. El teatro se estrenó el día 28 de enero de 1874 con un espléndido concierto, que interpretó piezas como : Sinfonía Dinorah, Conjunción de la Opera de Ildegonda, del maestro Morales, Ave María de Suzzi y otras de igual género, que fueron ejecutadas con belleza y maestría. A la inauguración de este teatro, fueron tres en total los habidos en la ciudad de México que eran muy semejante a los mejores de Europa.

Teatro Arbeu. El Convento de San Felipe Neri, fue otro de los edificios religiosos expropiados por las Leyes de Reforma. El

(98) Baz, Gustavo. Un Año en México, México, Imprenta de E. Du-
blán y Compañía Editores, 1887, p 121-122.

señor Porfirio Macedo compró parte del edificio con la intención de construir un teatro en ese terreno. Pero en vez de destruir el convento se adaptó a la construcción y produjo lo que, después, fue el teatro Arbeu, nombre que se dió como un tributo de gratitud al empresario guatemalteco que ideó y desarrolló esas grandes empresas en la ciudad de México.

Desde su inauguración, estuvo alumbrado con gas de hidrógeno técnicamente preparado para facilitar cambios de luces según las necesidades del acto y, a partir de 1898, contó con el alumbrado eléctrico.

Este teatro a pesar de ser un lugar distinguido, no tuvo acogida entre el "elegante público", que lo consideraba de "segunda."

La construcción fue bella. Era de los pocos que tenía una sala en forma de herradura y con sillas de asiento movable, que tanta admiración despertó en el público asistente, por la comodidad que ofrecía al moverse los concurrentes de un lado a otro.

El nuevo centro de diversión llenó las exigencias de un teatro moderno:

Los palcos están tapizados con papel color perla y flecos dorados, lo que hace el más bello efecto, y su capacidad es la generalmente acostumbrada en los grandes teatros. Son 8 plateas, 23 palcos primeros, 18 segundos, habiendo en el centro de éstos una galería que tiene cinco palcos a cada lado y en el centro lo que propiamente puede llamarse la galería (99)

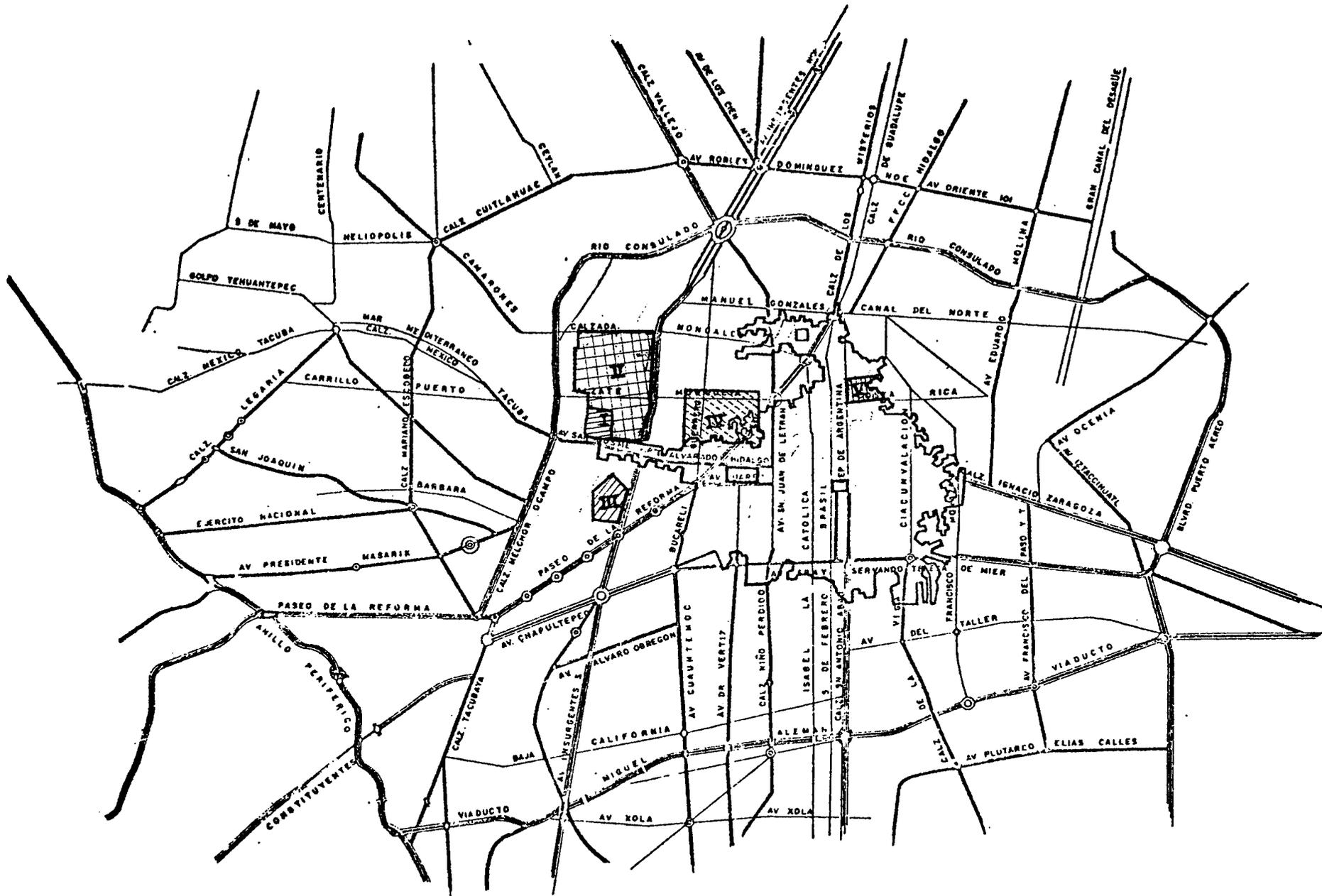
Esta obra significativa para el progreso material para la ciu-

(99) Reyes de la Maza, Op. Cit. p 133.

dad, fue inaugurada el 7 de febrero de 1875, con la presentación de la afamada zarzuela " Campanone" en la que actuó Luisa Marchett y otros distinguidos artistas.

La construcción de obras semejantes denotaba la existencia de una sociedad exigente de centros de diversión a la altura de sus lujos. y presentaciones.

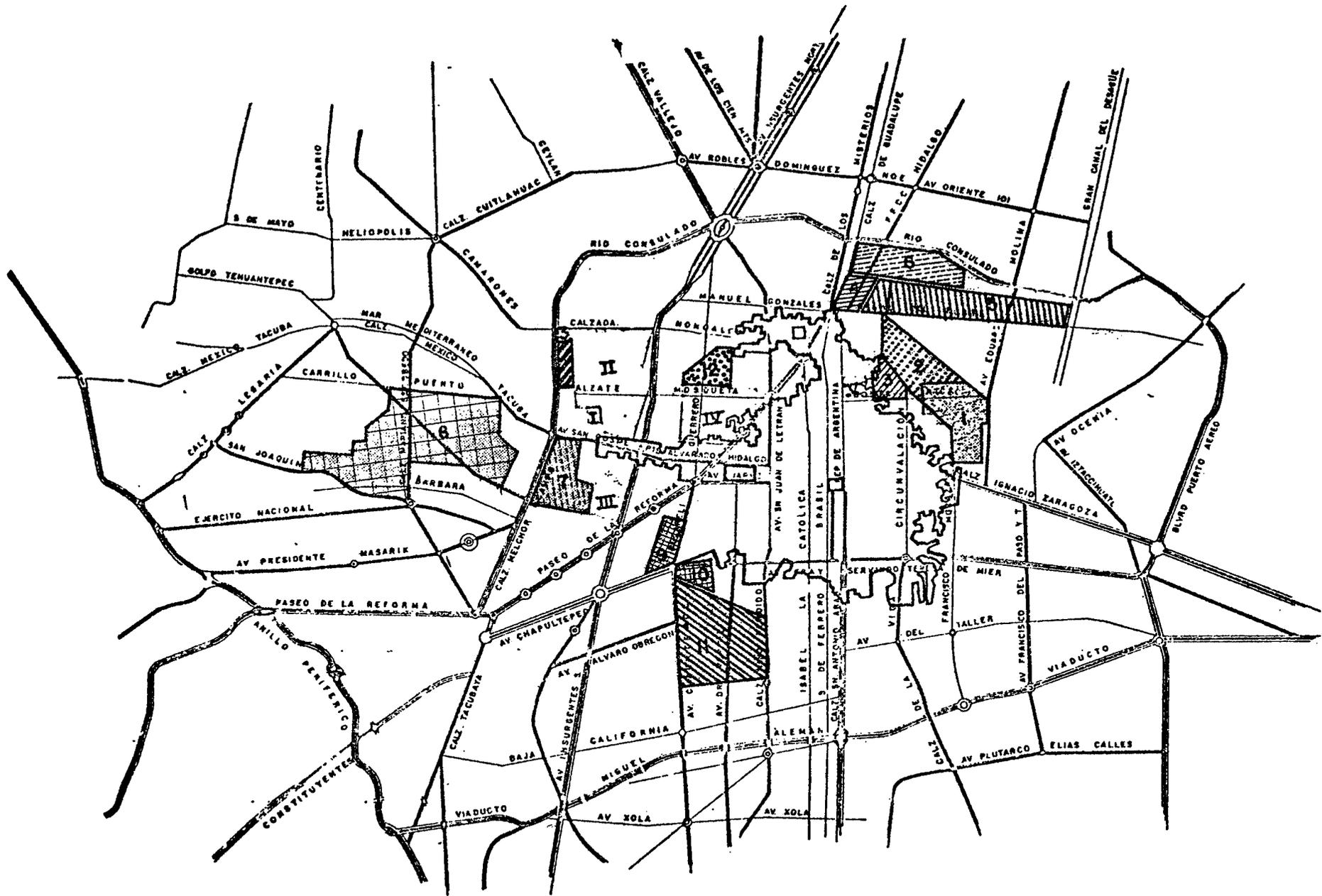
Las transformaciones de la ciudad, a lo largo de la media centuria; fueron abundantes porque los liberales triunfantes y el deseo de Porfirio Díaz de verla convertida en una gran ciudad, obligaron al gobierno a patrocinar las obras de embellecimiento y mejoramiento urbano. Así, en las postrimerías del siglo, la hicieron una ciudad modernizada, muy superior a Bogotá, que quedó a la zaga, víctima del capricho de los políticos, y de las interminables guerras civiles.



1ª ETAPA (1858-1883)

- I. COLONIA BARROSO
- II. COLONIA SANTA MARIA
- III. COLONIA ARQUITECTOS
- IV. COLONIA GUERRERO
- V. COLONIA VIOLANTE

CIUDAD DE MEXICO, ETAPAS DE CRECIMIENTO
1ª ETAPA (1858-1883).



2ª ETAPA (1884-1899).

- 1 COLOMBAS
- 2 MORELOS
- 3 LA BOLSA
- 4 DIAZ DE LEON
- 5 NAZA
- 6 RASTRO
- 7 SAN RAFAEL
- 8 SANTA JULIA
- 9 LIMANTOUR
- 10 INDIANILLA
- 11 HIDALGO
- 12 AMPLIACION BUENOS AIRES
- 13 AMPLIACION STA MARIA (LA BLANCA)
- 14 AMPLIACION SAN RAFAEL (LA BLANCA)

CIUDAD DE MEXICO, ETAPAS DE CRECIMIENTO
2ª ETAPA (1884-1899).

IV. EL TRANSPORTE EN BOGOTÁ Y EN MÉXICO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX.

Transformar el transporte fue uno de los elementos que más influyó en el cambio de las ciudades porque además de agilizar su crecimiento activó su desarrollo.

En la medida en que fue evolucionando, extendió los límites urbanos a los campos circunvecinos, provocando la descentralización y la expansión hacia a la periferia.

Las ciudades que tempranamente aceptaron ese cambio fueron ampliamente beneficiadas. En cambio aquellas que lo hicieron tardíamente como Bogotá, casi llegó al fin de siglo, sin que el "gran invento de Stephenson" se hiciera presente.

El transporte en general, durante la segunda mitad del siglo, se hizo con caballos, bueyes, mulas y burros. Pero en el transcurso de ese período al adelanto de la técnica, surgió el ferrocarril que sobrepuso a la tracción animal pero la locomotora también cedió el paso a la tracción eléctrica, como ocurrió en la ciudad de México en 1900.

A. Transporte en Bogotá.

En Bogotá el transporte no mejoró hasta bien avanzado el siglo. La inestabilidad política ligada al desequilibrio económico y al desinterés de los nacionales, constituyeron las barreras principales que impidieron el uso temprano del moderno servicio

y su retraso, limitó el progreso de la ciudad.

1. Transporte Urbano.

Si toda calle es una vía, que se comunica con las demás para dar paso al tráfico, no es de extrañar que en Bogotá hubieran escasas mejoras, pues los medios de transporte continuaron siendo los mismos: la silla de mano, el caballo, la carreta y algunos carruajes.

Miguel Cané observa el atraso de los medios de transporte bogotanos al estar bien avanzada la media centuria:

Cuántas veces, cuando las sombras cubrían el suelo, me he echado a vagar por las calles. Un silencio absoluto, algo como la apagada calma veneciana, sin el grito gutural i monótono de los gondoleros que se dan a la voz de alerta. A veces, a lo lejos, un farol cuyo reflejo va dibujando caprichosos arabescos en el suelo; alumbra y precede... una silla de mano, que oscila candenciosa al andar de los dos hombres que la llevan. Es una señora que va a una fiesta (100)

La ausencia de un sistema moderno de transporte, se sintió a partir de la década de los sesenta cuando también se inició el crecimiento de la ciudad. Desde entonces, las críticas periodísticas fueron frecuentes en contra del gobierno y de los sectores capacitados para dotar a la capital de tan necesario servicio.

Notas como la siguiente aparecieron en los periódicos de la época:

(100) La Epoca, Bogotá, Mayo 20 de 1884, número 14.

En tiempo de lluvia es cuando se hace necesaria la existencia de ese servicio de la ciudad. Pocas son las ciudades del mundo que, teniendo la extensión de Bogotá y la categoría, carezcan de estos medios de comunicación tan numerosos en los pueblos civilizados.

Ojalá a alguien se le ocurriera y se diera cuenta de que una empresa semejante daría buenas utilidades. (101)

El transporte urbano adecuado apareció en 1882, cuando el gobierno del Distrito aprobó un contrato con el norteamericano William W. Randall, quien ofreció a las autoridades distritales establecer el servicio de ferrocarril urbano, que recorriera algunas calles de la ciudad, usando el mismo sistema que tenía en Nueva York. (102)

Firmado el contrato el señor Randall quedó :

Comprometido a pagar al gobierno del Distrito la cantidad de \$15.000 por el permiso que autorizaba el establecimiento del ferrocarril urbano, cuyo pago debería verificar por anualidades anticipadas, a razón de \$500.00. cada una; anualidades que principiarían a contarse desde el día en que se diera principio a la obra.(103)

El ferrocarril urbano se inauguró en 1884, después que los carros y demás materiales llegaron desde las márgenes del río Magdalena en carretas tiradas por bueyes , o a lomo de caballo o mula hasta Bogotá.

(101) El Mosaico, Bogotá, del 20 de Abril de 1871, número 12.

(102) Consejo Municipal de Bogotá, Memoria, 1882, Bogotá, Imp. de Silvestre y Compañía.1883, p 25-26.

(103) Idem.

Nota. El servicio se instaló, pero el señor Randall no cumplió con sus compromisos y transfirió a la Bogotá Street Railway Company of New York, el contrato.

Emprendida la "era de la modernización del transporte urbano", otra empresa norteamericana puso en servicio el primer tranvía de tracción animal que iba desde Bogotá a la aldea de Chapinero en 1886 (104) A partir de su establecimiento la ciudad se extendió por ese rumbo. A lo largo de la línea se construyeron casas de diferentes tipos que incluyeron desde las más hermosas quintas hasta las mas humildes casuchas, donde funcionaron algunas chicherías. (£)

La instalación del tranvía causó la inversión de capitales bancarios en la industria de la construcción, tanto en Chapinero como en el recorrido que se beneficiaba por el moderno transporte. (105)

Pero Bogotá no pudo desarrollar en esa media centuria las nuevas líneas por causas anotadas anteriormente y también por la topografía difícil del terreno que detuvo su proceso.

2. Comunicación de Bogotá con sus Alrededores.

Las comunicaciones entre Bogotá y los pueblos aledaños con que mantuvo relaciones comerciales no fueron las más idóneas.

(104) Ortega, Alfredo. Ferrocarriles Colombianos. Bogotá, Imprenta Nacional, 1923, Vol. XXVI, p. 653.

(£) Chicherías, eran especie de tiendas donde se vendía una bebida fermentada llamada "Chicha".

(105) Camacho Roldán. Op. Cit. p. 125.

a. Transporte de Productos.

Estos eran llevados hasta la plaza de San Victorino, situada en el centro de la ciudad, por medio de bueyes, caballos, mulas y burros, únicos medios de alcance para trasladar los productos de consumo a la capital que era el centro comercial de todo el contorno, pero por la falta de un transporte adecuado la ciudad no pudo servir a todo el país. Bogotá convertida en centro del mercado regional y local, gozó de un pequeño auge a partir de 1889 cuando se inauguró el ferrocarril de la Sabana, que sustituyó, hasta donde fue posible, los sistemas primitivos y rudimentarios utilizados hasta entonces. (106)

b. Transporte de Pasajeros.

Los pasajeros que iban a los pueblos circunvecinos, y viceversa, lo hacían en diligencia, y existía una empresa propiedad del señor Paris (norteamericano), que según un periódico capitalino, manejaba carruajes iguales a los que en 1855 llegaban a Nueva Orleans y a Nueva York. (107)

El itinerario fijado por la compañía, no alcanzaba todos los pueblos cercanos de la capital, y hubo que seguir usando el caballo

(106) Gobierno de Cundinamarca. Memoria que el gobierno de Cundinamarca dirige a la Asamblea Dptal de Bogotá; Bogotá, Imprenta de Silvestre y Compañía, 1855, p 38.

(107) El Tiempo, Bogotá, del 15 de Mayo, de 1855, número 20.

hasta finales del siglo, cuando entró en servicio el ferrocarril de la Sabana.

La empresa fijó las salidas y los horarios de manera que:

Los coches salían días fijos de Bogotá, especialmente los martes, partiendo a las seis de la mañana, para que el viajero pudiera tomar sus mulas en Facatativá los miércoles a la una de la tarde, tanto para favorecer a los negociantes en el mercado de esa plaza, como para prestar servicio a los que salen de Villeta a Chimbre. (108)

Pero a fin de siglo cambió el horario por establecerse una compañía franco-inglesa cuya diligencia partía a diario de la capital, con el siguiente itinerario:

Salían de Bogotá a las 7 $\frac{1}{2}$ de la mañana para el Pencal y Facatativá; para luego regresar del Pencal a la 1 $\frac{1}{4}$ y de Facatativá a las 12 $\frac{1}{2}$; los pasajeros tenían derecho de llevar su montura o saco de noche, siempre que el peso no excediera de una arroba (109)

Al encontrarse la economía en manos de un sector carente de objetivos progresistas, las ganancias de importaciones y exportaciones comerciales se utilizaron de manera improductiva.

El 80% de ellas, se invirtieron durante largos años en la compra de artículos suntuarios (110). Por ello, las obras de progreso y

(108) El Tiempo, Bogotá, del 10 de Abril de 1855, número 15.

(109) El Tiempo, Bogotá del 15 de Marzo, de 1859, número 220.

(110) Bombo, Jorge y Carlos Obregón. Directorio Anual de Bogotá, Bogotá, 1887, p 86.

de interés general quedaron supeditadas a las de beneficio particular , y al lujo.

Hubo además razones de carácter político que retrasaron la construcción de una vía moderna que uniera a Bogotá con sus alrededores. Tan importante obra se inició al final del siglo por un grupo de comerciantes en unión con el gobierno. Los "suscriptores", según el artículo 8 del contrato número 27, se comprometieron a pagar fianzas personales por la suma de \$152.000, para garantizar la inversión debida a los bonos y a la construcción de la obra. (111)

Los suscriptores llenaron la formalidad de que trata este artículo aportando fianzas personales por la suma de 152.000 pesos del siguiente modo:

El señor Demetrio Paredes otorgó un pagaré por.....	\$ 18.000
Los señores L. Pombo Hermanos, Leopoldo y Juan Bautista Pombo, otorgaron pagaré por la suma.....	\$ 15.000
El Señor Gaitán por.....	\$ 6.000
Los señores C. & L. Tanco por.....	\$ 15.000
El señor Mariano Tanco por.....	\$ 3.000
El señor Leopoldo Tanco por.....	\$ 15.000
El señor Carlos Tanco firmó cuatro pagarés de a \$20.000 cada uno respaldado por igual número de fiadores.....	\$ 80.000
	<hr/>
	\$152.000 (112)

(111) Gobierno de Cundinamarca, Op. Cit. p. 39

(112) Idem.

Tanto el gobierno como los particulares contaron con la ayuda del Banco Nacional, del Banco Bogotá y del Banco de Colombia para realizar tan importante empresa, y con ella se inició el "progreso" en Bogotá. El entusiasmo por la obra llevó los hombres a pensar con satisfacción de su época:

Consuela al patriotismo la idea de que se corone esta empresa sin la intervención, en su desarrollo científico, de elemento alguno extranjero. (113)

Y así se cumplió; el 20 de Julio de 1889, las primeras locomotoras cruzaron la Sabana en una extensión de 49 kilómetros, que se recorrieron desde Facatativá hasta Bogotá (114), sin ayuda extranjera.

3. Comunicación de Bogotá con el resto del País.

El proceso ferrocarrilero en Colombia fue lento; la inestabilidad económica y política, unida a la difícil topografía del terreno, jugaron un papel decisivo en la construcción de los caminos de hierro.

Las contiendas civiles fueron la causa de paralización de muchas

(113) Gobierno de Cundinamarca. Op. Cit., p 45-46.

(114) Rippy Freed J. "Los Comienzos de la era Ferrocarrilera en Colombia", en Siglo XIX en Colombia, Visto por Historiadores Norteamericanos. Bogotá, Ed la Cafreta, 1977, 221.

vías comenzadas, y de la destrucción de otras; de ahí el temor de los empresarios de invertir en esas empresas en un país donde se "anochece en paz y se amanecía en guerra".

La falta de buenas vías de comunicación que conectaran a Bogotá con el río Magdalena y otras partes del territorio, aisló la capital que permaneció al margen de los adelantos modernos, y del país durante el siglo XIX.

Al respecto, Camacho Roldán afirma:

Mientras Bogotá no tenga rutas comerciales económicas que la pongan en contacto con las poblaciones consumidoras del norte y del sur, ningún progreso industrial podrá acometerse con buen éxito. (115)

Mientras otras ciudades latinoamericanas progresaban, favorecidas por la modernización del transporte, Bogotá proseguía "inmovil", aprisionada en la cordillera oriental, y todo cuanto hubo que instalar en la ciudad en esa media centuria, subió a lomo de mula, caballo y a espalda de los hombres.

La ausencia de las buenas vías de comunicación, que son la vida de los pueblos, como lo son las arterias y las venas del cuerpo humano, imposibilitaron la "circulación" de Bogotá, impidiendo el progreso industrial y comercial hasta el punto de resultar más barato vivir en Londres que en la capital colombiana. Los primeros intentos para unir a Bogotá con el río Magdalena

(115) Camacho Roldán, Op. Cit. pp. 128-129.

por vía férrea se hicieron en 1870, pero, debido a problemas bélicos , los trabajos se paralizaron hasta la siguiente centuria en que se reanudaron de nuevo. (116)

Otro intento de sacar a Bogotá de su embotellamiento, fue la construcción del ferrocarril del norte en 1891, para abrir las puertas de la capital a los pueblos del norte y del noreste. Esta empresa se inició por colombianos, pero en 1898 pasó a manos de una compañía inglesa, que continuó la obra. (117)

También quedó inconcluso en el siglo XIX el llamado Ferrocarril del Sur, con el que se hubiera mejorado la comunicación entre la capital y la parte sur de la altiplanicie. (118)

El pesimismo existente entre los sectores pudientes, para emprender obras de tal envergadura, retardó el establecimiento temprano de los medios modernos de transporte, pues muchos pensaron que debían ser la obra de los extranjeros. No obstante, hubo quienes se lanzaron a esa "aventura", como fue el caso de los hermanos Tanco.

Entre los capitalistas, parecía existir la creencia de que esas empresas debían ser acometidas por extranjeros, fuese porque ellas exigían conocimientos científicos, que nuestros nacionales no poseían, ya porque el capital necesario para ellas superaba las fuerzas de la riqueza del país. (119)

(116) Rippey, Fred J. Op. Cit. p. 221.

(117) Idem , p 228.

(118) Idem. p. 230.

(119) Camacho Roldán. Op. Cit. pp. 127-128.

El temor a la inversión, ya fuera por parte de nacionales o de extranjeros negó la posibilidad a Bogotá de convertirse en un centro comercial e industrial a pesar de cuantos intentos se hicieron.

Bogotá finalizó el siglo siendo una ciudad aislada, con acceso a un mercado regional y local, estrecho con un modesto comercio de mercancías extranjeras.

B. Transporte en México.

En México, desde muy temprano la acción del liberalismo quiso apoyarse en la modernización del transporte. Pero los problemas políticos y económicos también retardaron esos propósitos.

. Transporte Urbano.

Las calles de México, en la segunda mitad del siglo XIX, fueron recorridas por diferentes sistemas de transportes; y consistían desde el más rudimentario hasta el más moderno. Puede decirse que en el transcurso de cincuenta años se operó tal evolución en el sistema, que el progreso de la ciudad dependió de él.

Al comenzar la media centuria el recorrido de la ciudad se hizo en los pesados ómnibus, tirados por caballos, que según Romero Flórez:

Era un carruaje bastante alargado, con asientos laterales, que para entrar a ellos tenía que hacerse por la parte de atrás, con capacidad para 30 pasajeros, dichos carros eran tirados por caballos y el pasaje costaba 4 reales a San Angel y 2 a Tacubaya y a la Villa. (120).

(120) Romero Flórez. Op. Cit. p. 780.

Este carruaje no sólo enlazó los distintos sectores del casco urbano, sino que también comunicó la ciudad con los pueblos vecinos.

Otros instrumentos de transporte citadino fueron los coches de alquiler, un poco más costosos, que llegaron a tener lugares fijos de estacionamiento, en "sitios", como el de la plaza Principal o Sto Domingó, de donde partían a diferentes partes de la ciudad. (121)

Finalmente hubo los llamados "tranvías de mulitas", que según Marroquí, transitaron por la mayoría de las calles, y al igual que el ómnibus, extendieron su recorrido hacia los alrededores, uniéndolos con el centro urbano.

Antes de que la Villa de Guadalupe y Tacubaya contaran con el moderno servicio ferroviario, estuvieron ligadas a la capital por ese medio, lo mismo Tlalpan, San Ángel, Coyoacán y demás villas circundantes de la capital que por sus distintos atractivos atraían una vasta población. Además había un sinnúmero de carruajes, que con distintos nombres recorrían la ciudad como eran: las calesas, los tri-carts, las calesas cerradas, las victorias, las berlinas, etc. (122)

(121) Rivera Camba, Manuel. Op. Cit. p. 167.

(122) Valadés C José . El Porfiriato. Historia de un Régimen 1976-1884, México, Unam., 1977, p 190.

A medida que la técnica se impuso, y las ideas de progreso cobraron fuerza, se logró la instalación del ferrocarril de la Villa y Tacubaya, que iniciaron la modernización del transporte urbano y suburbano, al dirigirse desde el centro de la ciudad a los alrededores, creando así una estrecha relación entre el centro y la periferia, que favoreció el crecimiento de la ciudad hacia afuera.

Durante el porfiriato, con el fin de organizar la ciudad y de ordenar el tráfico que se amontonaba en la parte céntrica de la ciudad, las autoridades determinaron sitios fijos de estacionamiento y clasificaron los coches de acuerdo al estado en que se encontraban y al caballo que los tirase, diferenciándolos con los colores amarillo, azul y rojo, que en su orden se convertían en de primera, segunda y tercera clase.

De todos estos medios de transporte el mejor organizado fue el tranvía de mulitas. Existieron tres empresas, sobresaliendo entre ellas la Compañía Limitada del D. F., que fue la impulsadora de la electrificación del transporte a finales del siglo (123)

En las postrimerías del siglo, las calles de la ciudad eran atravesadas por los novedosos tranvías que rivalizaron con las "calandrias" y con los placeteros tranvías de mulitas. Al usarse la fuerza eléctrica para el transporte se acortaron las distancias, se abrevió el tiempo y se redujeron las incomodidades, (124)

(123) Romero Flórez, Jesús. Op. Cit. p. 791.

(124) Vargas Martínez, Ubaldo. La Ciudad de México, Imprenta Juan Pablos, 1961, p. 97.

La electrificación del transporte constituyó una obra de gran trascendencia, pues el deseo porfiriano de modernizar la capital, condujo el apoyo gubernamental hacia empresa como esa.

En media centuria, se puede hablar de una "revolución" en el transporte urbano, que pasó desde el rudimentario ómnibus hasta el ruidoso tranvía que a grandes velocidades, recorría las calles de la ciudad, mismas que hubieron de ampliarse y crecer a medida que se extendía. Así el crecimiento de la ciudad se vió ligado a la modernización y a la extensión del transporte.

2. Comunicación de México con sus Alrededores.

La ciudad de México siempre tuvo la tendencia de extenderse hacia sus alrededores, con los cuales mantuvo sus relaciones comerciales, a través de los medios de transporte existentes.

a. Transporte de Productos.

A principio de la media centuria, el intercambio comercial se hizo por medio de los lentos y pesados ómnibus, incómodos por su rodaje y por las pésimas condiciones de los caminos. Pero a partir de 1857 y 1858, cuando entraron en operación los ferrocarriles de Guadalupe y Tacubaya respectivamente, el transporte de productos que entraban y salían de la capital se hizo con mayor rapidez.

Otro medio de transporte dinámico que se vió favorecido por el uso del vapor, fue el lacustre que por los canales comunicó los

pueblos del Valle , con el mercado central que era la ciudad de México. (125)

b. Transporte de Pasajeros.

Los pasajeros se trasladaban de la capital a los pueblos vecinos o viceversa, en las diligencias, en los ómnibus y aquellos que tenían con que pagar un costo mayor, lo hacían en coches de alquiler. Pero a partir de 1857, los viajeros contaron con mejores comodidades al aparecer la vía férrea entre la ciudad de México y las villas de Guadalupe y Tacubaya. Los pueblos que no quedaron conectados por estas líneas ferrocarrileras, tuvieron en cambio que seguir usando los rudimentarios medios de transporte antes mencionados.

El ferrocarril de la Villa de Guadalupe, fue el inicio del que comunicaría la capital con el Pto de Veracruz, pero quedó inconcluso por los problemas de la época y el tramo construido se convirtió en el ferrocarril urbano y suburbano que desde 1857, en que fue inaugurado, comunicó la Villa con la ciudad de México. (126)

(125) Lombardo Sonia. "Influencia del Medio Ambiente Fisico en el Crecimiento de la Ciudad de México hasta el Siglo XIX" en Op. Cit.p. 67.

(126) Torre Villar, Ernesto De la. "La Capital y sus primeros Medios de Transporte." "Prehistoria de los Tranvías" en Historia Mexicana, Ed Hermes, 1960, p. 231.

Con el transporte moderno el movimiento de pasajeros que iban y venían de un lado a otro cobró nueva fuerza.

Los siguientes datos corresponden al número de viajes habidos en los primeros años de su funcionamiento:

1857. De México a Guadalupe - De Guadalupe a México - Total de Via-			
	Mañana - Tarde	Mañana - Tarde	jes.
	3 - 3	3 - 3	12
1858.	3 - 4	3 - 4	14 (127)

En el segundo año de su existencia los viajes aumentaron de acuerdo con el cuadro presente, en dos viajes diarios.

Esta empresa de ferrocarril proporcionó beneficios económicos, y además promovió el crecimiento de la ciudad hacia ese sector, marcando una dirección a seguir en el incremento urbanístico dando origen al nacimiento de las primeras colonias en la parte norte de la ciudad.

La modernización del transporte movió una vasta población que fue en aumento; la mayoría fueron emigrantes campesinos, que al llegar a la ciudad, obligaron a su desarrollo.

(127) Los datos con los cuales se elaboró el cuadro anterior fueron tomados de Op. Cit. pp. 238-239.

Los datos presentes son ilustrativos con relación al número de pasajeros transportados.

Año.....	Pasajeros.
1869.....	153.588
1870.....	161.863
1871.....	223.602
1872.....	255.382
1873.....	248.490
1877.....	677.671. (128)

En el término de ocho años, las cifras aumentaron en cuatro veces aproximadamente, con referencia al año de 1869. El aumento que se observa entre 1873-1877 estuvo relacionado a la tranquilidad interna que vivía el país.

Esta obra importante fue la primera en su categoría en México y fue ayudada por la asociación Mosso Hermanos, a quienes el gobierno concedió el privilegio de construirla según la ley 2 de agosto de 1855 pero la empresa pasó después a manos de don Antonio Escandón. (129)

Otra empresa significativa para la ciudad fue la construcción del ferrocarril de Tacubaya, emprendida por el señor Jorge Luis Hamerken, quien recibió del gobierno de Comonfort y de Manuel Sili-

(128) Torre Villar, Ernesto . De la. Op. Cit. p 241.

(129) Idem. pp. 380.

ceo las facilidades necesarias para llevar el proyecto a feliz término.

El ferrocarril fue inaugurado en 1858; cuando se abrió al servicio del público que desde entonces se libró de los pasados ómnibus y de las incómodas diligencias.

Partió de la Calle de San Andrés y luego de la Plaza de Armas, desde donde salió a lo largo de la media centuria; cruzaba varias calles de la capital antes de "perderse" en su rumbo hacia la Villa, en donde tenía su terminal final en la calle Real.

Así que no hubo lugar a quejas como la que sigue:

Como no son elásticos los ómnibus, no pueden caber en el interior y en el pescante más de diez y ocho personas, y aún - éstas se hallarán, valiéndose de un dicho vulgar, "como sardinas en barril"; pero los cocheros no se paran en reflexionar, tratándose de su mayor lucro, y así es que enjaulan docenas de prójimo dentro de cada vehículo, mientras que dan asiento en el techo a otra docena. (130)

Pero toda obra de progreso tiene muchos enemigos; también protestaron los vecinos de las calles por donde se tendía la línea y los más fociferantes opositores fueron los dueños de los otros sistemas de transporte que veían sus intereses perjudicados.

(130) Torre Villar De la. Op. Cit, p 379.

Nota. Los materiales utilizados en este camino de hierro fueron traídos de los Estados Unidos y de Inglaterra.

Desde las columnas periodísticas se hicieron grandes ataques, por otra parte, los vecinos presentaron sus quejas ante las autoridades utilizando argumentos como el siguiente :

Para las personas que por asuntos o por divertirse vayan a Tacubaya, será cómodo el ferrocarril llevando hasta la esquina de Tacuba y Empedradillo; pero para los infelices vecinos de las calles de Sta Clara y Tacuba, ese mismo ferrocarril, no sólo es un gran estorbo, sino un continuo motivo de inquietud, porque antes de pasar de una acera a otra tendrá que observarse a uno y otro lado cuidadosamente para que no lo aplaste algún tren. (131)

Después de superar los múltiples inconvenientes, el progreso se impuso y muchas de las calles que hasta entonces eran recorridas por carretas tiradas por bueyes y mulas, por carruajes sencillos y elegantes, por las estufas de los clérigos y carretas funerarias, fueron atravesadas por el moderno tren. (132)

Sin embargo, la empresa tuvo en consideración las reclamaciones del público y puso a trabajar el ferrocarril a vapor, desde Bucareli a Tacubaya, y con caballos lo movían desde Bucareli al centro de la ciudad.

La construcción del ferrocarril a la Villa de Tacubaya fue de gran trascendencia para ésta, que era un lugar de recreo donde los capitalinos adinerados tenían casas de veraneo, y donde la gente iba

(131) Torre Villar De la. Op. Cit. p 379.

(132) Idem. p. 387.

a pasar sus "ratos de expansión y diversión". Con el servicio moderno hubo mayor movimiento y las tierras situadas a lo largo del sector se valorizaron, convirtiéndose en las postrimerías del siglo en una zona residencial de familias como la Mier, los Barrón, los Lerdo de Tejada, los Hagenbeck y otras. (133)

La importancia del transporte, y las fructíferas ganancias, fueron motivo para que el presidente Juárez, facultara a la empresa para ampliar la vía a otros sectores considerados como importantes, a petición expresa del propio mandatario, se emprendió la construcción de un ramal que saliera de la avenida de los Hombres Ilustres y finalizara en Popotla. (134)

Revela el gran auge que alcanzó ese ferrocarril el cuadro comparativo de los viajes realizados en 1858 y entre 1891-1892 :

1858. Tacubaya a México - México a Tucabaya - Total de Viajes									
	Mañana	-	Tarde	-	Mañana	-	Tarde	-	diarios.
	8	-	9	-	7	-	7	-	31
1891-2.	21	-	24	-	23	-	23	-	91 (135)

(133) Torre Villar De la. Op. Cit. p. 387.

(134) Idem. p. 387.

(135) Los datos que sirvieron para elaborar la tabla fueron tomados De la Torre Villar, Op. Cit.p. 338.

El crecimiento de la población, se originó por las migraciones rurales debidas al despojo de tierras a los campesinos en el período de Porfirio Díaz cuando con las grandes inversiones del final del siglo, se promovió la industrialización en la ciudad, dando lugar al uso de la mano de obra de la población desalojada de los campos, que se convirtió así, en asalariada de la gran urbe.

El espíritu de progreso llevó a esos hombres, de la segunda mitad del siglo, a concebir obras de importancia para el país y para la ciudad.

Así, por ejemplo Don José Gómez de la Cortina, hombre de grandes ambiciones, intentó desde 1852 modernizar el transporte entre la ciudad de México y Tlalpan, empresa que le confió el gobierno mediante una concesión que autorizó la construcción de un tranvía entre la capital y Tlalpan, llamada entonces San Agustín de las Cuevas, y que a la vez conectara los puntos intermedios que eran: San Angel, Coyoacán, Mixcoac y Tacubaya, a las que sólo se podía llegar con el ómnibus o las diligencias.

Tlalpan, era uno de los pueblos más importantes de los alrededores, situado al sur, donde afluían varios caminos que comunicaban el Valle con las tierras cálidas de Morelos. Además fue el centro comercial en donde determinadas épocas del año se organizaban grandes ferias, y un lugar de descanso a donde la gente rica de la ciudad tenía casas de veraneo. Los atractivos que ofrecía fueron su-

ficientes para justificar una obra de tal categoría. Pero en los inicios de la media centuria no fue posible la obra porque las condiciones políticas de la época y otras que no cabe mencionar, perturbaron su ejecución. (136)

Un segundo intento hizo Don Francisco de Arbeu, empresario guatemalteco (autor de otras obras importantes en la ciudad de México a las que ya hicimos referencia) y sus socios quienes obtuvieron una concesión del gobierno en 1861 permitiéndoles la construcción de un ferrocarril de vapor entre la capital y Chalco pasando por Tlalpan. Este proyecto también fracasó porque la empresa tuvo inconvenientes serios y no cumplió en el tiempo fijado por el gobierno. La concesión se perdió por falta de vigencia, y la obra se paralizó.

Fueron muchos los esfuerzos para continuar la vía interrumpida en Coyoacán. Pero en 1869, con la ayuda del Congreso de la República, terminó la obra con una extensión de veinticinco kilómetros.

Para la empresa, los esfuerzos realizados no dieron los frutos esperados, hasta el punto que los empresarios se vieron precisados a reemplazar el ferrocarril de vapor por uno de tracción animal, pues las condiciones topográficas impidieron que la po -

(136) Torre Villar De la Op. Cit. pp. 225.

blación se establecieron por ese rumbo (137). Sólo después del desagüe, de ese confín del Valle se inició su crecimiento urbano, y hubo que mover pasajeros.

3. Comunicación de México con el resto del País.

En los años posteriores a la Independencia, el intento de progreso no tuvo lugar por el proceso de reacomodamiento al que tuvo que enfrentarse el país, ligado a las encarnizadas luchas internas.

Hasta la década de los setenta, cuando se inauguró la primera vía férrea entre la capital y el Pto de Veracruz. Los medios usuales de transporte entre la ciudad de México y el resto del país fueron constituidos por la arriería y por las diligencias.

La arriería transportó las mercancías de cualquier parte del país a la capital, y viceversa. Antes de los ferrocarriles, y aún después siguió prestando sus servicios y duró casi el siglo XIX.

Estaba "organizado", tenía fuerza y pudo oponerse a la modernización del transporte, junto con los productores de mulas y dueños de las diligencias, que constituían toda "una empresa".

(138)

(137) Torre Villar De la . Op. Cit. p. 231.

(138) Cuéllar, Alfredo. La Situación Financiera de los Ferrocarriles de México con relación al Trabajo. México, Ed del autor, 1935, p. 78.

De esa manera, México sostuvo su movimiento con las otras partes de la república, y carretas tiradas por bueyes y animales de carga, cruzaron el país en todas las direcciones. Pero a medida que se fue imponiendo la vía férrea, se hizo inoperante - por la lentitud con que trasladaba las mercancías de un lugar a otro, ocasionando un comercio irregular y lento (139)

El transporte de pasajeros continuó movido por las diligencias, introducidas al país en la última década de la primera mitad del siglo, por una empresa norteamericana (140). Y a principio de la segunda mitad, la empresa era propiedad de don Antonio Escandón, a quien Del Valle Arizpe consira su fundador.

Semanalmente salían de la ciudad con destino a Veracruz y a otras partes del país, con escalas en los puntos intermedios.

Según la descripción que se hace:

Las diligencias estaban constituidas por coches altos, anchos y pesados; las cajas iban colgadas de sopandas de cuero fuerte que le daban un balanceo casi constante. (141)

Y partían esos incómodos carruajes:

De México a Veracruz a las 4 de la mañana los días: lunes, miércoles y viernes; el precio era de \$40.00, pasaba por Río Frío, Puebla, Orizaba y otras poblaciones. (142)

(139) Baitallon, Claude, Op. Cit., p. 78.

(140) Fernández, Justino. "Los medios de Comunicación en México" en revista Goodrich Euzkadi, Caminos de México, 1957, p46.

(141) Idem. p 47.

(142) Valle Arizpe, Artemio Del. Calle Vieja y Calle Nueva, México, Ed Jus, 1949, p. 96.

La historia y la literatura tiene mucho que decir respecto a este viaje, además de lo pésimo del trayecto, debían atenerse los viajeros a las vicisitudes del camino, en donde eran asaltados con mucha frecuencia, y despojados de sus pertenencias, sobre todo en "Río Frío".

El interés por dotar a la ciudad de México de una vía que uniera la capital con el Pto de Veracruz, fue una necesidad sentida desde época temprana, especialmente desde que un grupo de comerciantes ingleses se establecieron primero en el Pto y luego en la capital, atraídos por los relatos de Humboldt sobre la riqueza de la "Nueva España". (143)

No es extraño que cuatro años más tarde de que en Inglaterra - funcionara un moderno transporte, se intentara implantarlo en México. Tampoco fue ajeno al espíritu positivista la financiación por Londres del ferrocarril entre México y Veracruz, con ese préstamo se formó la Compañía Imperial que llevó a feliz término la - concesión del gobierno a Don Antonio Escandón, pertenecientes al grupo de los comerciantes, que tenía amplias relaciones con el exterior.

El ferrocarril fue inaugurado en 1873, así se conectó a México, centro comercial, con el Pto de Veracruz donde entraban y salían

(143) Rees Peter, Willian. Transportes y Comercio entre México y Veracruz 1520-1910. Tr. de Ana Elena Zuñiga. México, Ed Sep/ setentas, 1976, p. 96.

las mercancías. Esa vía importante aligeró las operaciones comerciales que eran muy lentas debido al tipo de transporte utilizado.

Se atravesó el Valle de Orizaba con el ferrocarril, lugar donde el señor Escandón tenía grandes propiedades, y Matías Romero lo criticó en los siguientes términos:

No fue la mejor elección que pudo haberse hecho para una empresa industrial. El concesionario de la ruta, señor Escandón era el propietario de varias secciones de terrenos en los distritos de Córdoba y Orizaba, en el Estado de Veracruz, y decidió que el ferrocarril debería pasar por sus tierras a cualquier costo. El resultado fue que el ferrocarril se tendió sobre terrenos sumamente montañosos donde la construcción del mismo era muy costosa y los gastos de operación excesivamente elevados. (144)

Con la apertura de este camino de hierro, la ciudad de México centralizó con facilidad el comercio de exportación e importación y los empresarios obtuvieron ganancias que repercutieron en el progreso de la capital, donde operaba el centro de sus actividades.

Esta vía fue la primera en su categoría, y abrió paso a la empresa ferrocarrilera de México, que floreció a partir de 1880, cuando el gobierno abrió el camino a las inversiones norteamericanas, que se dirigieron hacia la construcción de caminos de hierro y cuyos objetos fueron orientar la economía hacia afuera y alcanzar la hegemonía económica sobre la ciudad de México. (145)

(144) Rees, Peter Willian, Op. Cit p. 114.

(145) Ceceña, José Luis. México en la Orbits Imperial, México, Ed El Caballito, 1976, pp. 50-51.

Al finalizar el siglo, la ciudad de México se comunicó por medio de ferrocarriles, directa o indirectamente, con el resto del país, y su progreso se aprecia en los siguientes datos:

En 1875, los ferrocarriles mexicanos tenían 578 kilómetros 248 metros distribuidos de este modo:

Ferrocarril Mexicano.....	510,750	kilómetros.
Ferrocarril del D. F.	38,788	"
Ferrocarril de Veracruz a Alvarado...	15,410	"
Ferrocarril Nacional "mexicano.....	13,300	"
Total.....		<hr/>
	578,248	kilómetros (146)

De 1876 a 1891-92 aumentó esa cifra a 10.896 kilómetros 546 metros, dando un promedio de crecimiento de 687 kilómetros 885 metros por año.

En 1897 había 13.684 kilómetros 943, metros, distribuidos en la manera siguiente :

Ferrocarriles de Concesión federal	11.526,852	kilómetros
Ferrocarriles Urbanos.....	471,012	"
Ferrocarriles Foráneos (Concesión de Est)..	380,470	
Ferrocarriles de uso particular.....	421,754	"
Ferrocarriles Portátiles.....	884,855	"
Total.....		<hr/>
	13.684,943	Kilómetros (147)

(146) Cuéllar, Alfredo, Op. Cit. p. 83.

(147) Idem, p 83.

El crecimiento denota la importancia del sector exportador y el apoyo indispensable del capital extranjero.

La centralización de la ciudad de México se consolidó una vez más, por medio de la red ferroviaria extendida durante el porfiriato, cuando el poder central se reflejó en la conexión de la capital con los centros de exportación, e impuso los intereses capitalinos sobre el resto del país.

La ciudad de México servida por un sistema moderno de transporte, absorbió el movimiento comercial y de ahí su importancia, su categoría y el progreso que alcanzó como ciudad en la segunda mitad del siglo.

V. LOS SERVICIOS DE AGUA Y LUZ EN BOGOTÁ Y MÉXICO EN LA
SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX.

Los grupos responsables de promover la modernización de las ciudades, trataron de implantar las conquistas del progreso moderno en la medida que la situación interna de cada país lo permitió.

De ahí el desarrollo desigual que se operó en las ciudades latinoamericanas.

A. Servicio de Agua en Bogotá.

La frase: "cada época sueña la siguiente y al soñarla la impulsa al despertar", (148) no fue aplicada a la Bogotá del siglo XIX, que continuó en su sueño colonial hasta las postrimerías de la media centuria.

El adelanto de obras materiales, como la construcción de acueductos que dotaran a la capital de agua "potable", sólo fue posible en la década de los ochenta. La falta de un grupo dinámico que sacara adelante el cambio de la ciudad fue razón del estado de atraso que perduró hasta finales del siglo.

Por la situación en que se encontraba la capital colombiana, cabe preguntarse ¿Cuáles eran las condiciones del servicio de agua en la ciudad? Veamos como se lamentaba el administrador del ramo:

El estado en que se encuentran los acueductos de la ciudad de Bogotá, donde reside la flor y nata de los hombres inte-

(148) Benjamín ,Walter. París Capital del Siglo XIX, México, Imprenta Hadero , p. 53.

ligentes i de grandes capitales, que han viajado a países civilizados y saben cuantas son las atenciones que aquellos gobernantes tienen por los acueductos públicos, mientras que entre nosotros se miran con completa indiferencia.

Aquí es, pues, donde llamo la atención de todas nuestras notabilidades, unas en calidad de capitalistas, i otras en la de magistrados: las primeras como que no deben omitir gastos para vivir con comodidad; i los segundos como siempre se han disputado el mando para hacernos "felices", pero por desgracia hasta hoi no lo han logrado, sino que sus recomendados talentos i virtudes para gobernar, más bién nos han perjudicado.

Es por eso que los intereso en este importante negociado - para que tomen las medidas que demanda la salud pública atendiendo a las mejoras de los acueductos. (149)

Se observa el poco interés que había en fomentar obras de esta categoría, y no sólo eso sino que se descuidaron los acueductos existentes desde la época colonial. A este respecto, un testigo, interesado en el mejoramiento del servicio, manifestaba su inconformidad diciendo:

cuarenta años cuando yo era un niño, cuando había menos civilización i patriotismo, cuando no se nos hablaba de tanta fraternidad i filantropía, cuando no había tanta población como la que hai hoi en esta ciudad, pues que se ha extendido considerablemente, entonces había más fuentes públicas que las que hoi existen; había el chorro en la calle Capuchinas; había la pila chiquita de san Victorino; había el chorro de la calle de los Carneros; había el chorro de la calle del Arco; había una cajita conocida con el nombre de San Francisco en la carrera de Chire. (150)

Podríamos seguir enumerando chorros y cajitas, que suministraron a la población el vital elemento, antes de que la violencia de las

(149) López, Ambrosio, inspector y administrador del ramo de agua. Informe presentado al Consejo Municipal de Bogotá. Bogotá, 1862, p 7.

(150) Idem, p. 9.

guerras pos-independentistas y republicanas los destruyeron casi en su totalidad.

La situación de los acueductos en 1862, era lamentable; los caños estaban agujereados y recorrían la ciudad a la intemperie - contaminándose con todas las inmundicias que encontraba el agua a su paso, provenientes de algunas de las posas sépticas de casas pertenecientes a familias ricas, que vertían sus residuos en las calles y pasaban por encima de los acueductos. A esto se sumaba el abandono de las autoridades, que descuidaban el aseo, y las cañerías se llenaban de basura que derramaban luego por la vía pública. (151)

Cinco fueron los acueductos, que comunicaban los ríos cercanos a la capital y a lo largo de la media centuria surtieron de agua a Bogotá a través de fuentes (chorros y pilas*), distribuidos en plazas, plazuelas y calles. (152)

Los acueductos estuvieron distribuidos de la siguiente manera:

El del río Arzobispo, surtió de poca agua al barrio de las Nieves y a San Victorino. El Caño de la Quinta de Bolívar, que de haberme-
mejorado las condiciones hubiera prestado un excelente servicio al

(151) Lopez, Ambrosio. Op. Cit, p. 9.

(152) Pérez, Felipe. Geografía Física y Política del Distrito Federal, Bogotá, Imprenta de la Nación, 1862, p 32.

(*) Pila :fuente formada por un brocal, un tazón y una boquilla, comparadas con las de México, en Bogotá fueron muy sencillas.

al barrio de las Nieves. El conocido con el nombre de "Agua Nueva", cuya fuente de aprovisionamiento era el río San Francisco y fue el que gozó de mejores condiciones, porque abastecía al barrio de la Catedral, asiento de la "crema y nata" de la sociedad bogotana. "El Manzanares" cuyo propietario fue el señor Fernando Nieto, pudo ser el mejor de los acueductos por sus condiciones y la calidad de sus aguas, pero el estado de abandono en que se encontraba no lo permitió. Otro fue el riachuelo la "Peña", que en condiciones ruinosas, sirvió al barrio de Santa Bárbara. (153)

Con excepción del acueducto del barrio de la Catedral, los demás se encontraban en condiciones deplorables. Se deja ver, la falta de un sector interesado en proporcionar a la ciudad un servicio moderno, que permitiera además una mejor higiene y presentación.

En la colonia, las fuentes ejercieron una doble función; los acueductos que abastecían de agua a la población y adornaban la ciudad. Pero en el período pos-independista y republicano, perdieron su tono ornamental y demostraron con su estado de abandono, la incompetencia de las autoridades y la ineptitud de los sectores en cuyas manos estaba el progreso de la ciudad. (154)

El lapso comprendido entre 1887-1894 en que hubo una aparente calma política y una relativa estabilidad económica, se dieron los

(153) López, Ambrosio. Op. Cit. pp. 8,9.

(154) Samper Ortega, Daniel. Op. Cit. p. 28.

primeros pasos para construir en Bogotá un acueducto de tubería de hierro que suministrara el agua potable a la ciudad en sustitución de otro de barro cocido, existente desde la época colonial, que se encontraba en pésimas condiciones.

El contrato que aprobó la construcción de tan importante obra se celebró en 1886, entre el síndico municipal Fernando Cortés y los señores empresarios Antonio Martínez de la Cuadra y Ramón B. Jimeno. Dicho contrato en su cláusula primera decía:

La municipalidad de Bogotá concede a Ramón B. Jimeno y Antonio Martínez de la Cuadra, que en adelante se titularán empresarios, y a sus sucesores o representantes legítimos de sus derechos, privilegio exclusivo para establecer, usar y explotar en la ciudad de Bogotá y en el barrio de Chapinero por el término de setenta años, acueductos servidos por tuberías de hierro de capacidad suficiente y de la forma adecuada para suministrar agua potable a todas los habitantes de la ciudad y del barrio mencionado...etc.

El Distrito, por consiguiente, cede y traspasa a favor de los empresarios todos los derechos que tiene y puede tener sobre el uso de los ríos, quebradas y fuentes...etc.

Igualmente cede y traspasa en favor de los empresarios, los acueductos que existen en la actualidad, de los que podrá hacer el uso que les convenga...etc

También traspasa la Municipalidad de Bogotá a los empresarios todas las rentas, auxilios y subvenciones... etc (155)

La construcción del acueducto enfrentó serios inconvenientes, como por ejemplo las condiciones del contrato que fueron objeto de rigurosas modificaciones pues sus términos beneficiaban a los empresarios; hubo la oposición de algunos propietarios del agua

(155) Triana, Miguel, Op. Cit. p. 11.

que usaban sin límite fijo y sin pagar los derechos del ramo; también hubo dificultad para importar el material necesario del extranjero y todavía lucharon con los frecuentes deslizamientos que molestaban los trabajos.

Una vez superados los obstáculos, se comenzaron los trabajos que finalizaron la primera etapa del acueducto en 1888. Pero los contratistas decidieron transferir sus derechos a la Compañía del acueducto de Bogotá, que continuó la obra bajo la administración del señor Jimeno. Este organizó la empresa y reglamentó un sistema de cobro por el servicio prestado. La población bogotana no estaba acostumbrada a esta nueva obligación.

El servicio a domicilio se extendió en una extensión de cincuenta kilómetros, y en 1908 cubría unas cien manzanas.(156)

Antes de 1888, el servicio a domicilio lo prestaron las aguadoras quienes provistas de "caña y múcura" distribuían el agua por la ciudad, llevándola en sus hombros o a lomo de burro (157).

Esta vasta mano de obra quedó desplazada al modernizarse este servicio.

El acueducto de tubería fue obra trascendente para la ciudad,

(156) Empresa de acueducto y alcantarillado, Historia del agua en Bogotá. De la Colonia al año 2.000. Bogotá, 1970, pp.55-59

(157) "El Repertorio Colombiano", Bogotá, 1898, número 1.

porque alteró los usos y las costumbres de la población.

Lograr su término fue responsabilidad en parte de la ayuda prestada por el Congreso, según decreto de la Ley 17 fechado en 1881, que se usó para aprobar el contrato responsable por la modernización del servicio de agua en la capital (158)

El hecho de que Bogotá no hubiera desarrollado un mercado interno, la carencia de rentas públicas, el aislamiento regional por la falta de vías de comunicación moderna, la falta de un gobierno estabilizador, y de un grupo económico que encausara el desarrollo de obras que modernizaran la ciudad fueron, entre otras, las razones que hicieron de Bogotá, una ciudad atrasada.

B. Servicio de agua en la ciudad de México.

Los acueductos existentes en la ciudad de México durante la segunda mitad del siglo XIX, se originaron unos del período prehispánico y otros en la época colonial, según Cuéllar quien observa:

Nosotros tenemos obras hidráulicas que nuestros ascendientes tuvieron la amabilidad de construir en el año 1500, tenemos - el manantial de los Leones que se va agotando a gran prisa por la falta de árboles...etc.
Tenemos la alberca de Chapultepec, que arrancaría un suspiro de compasión a Nezahualcōyotl, porque a duras penas alcanza ya los arcos, y eso merced a que el vapor la obliga. Tenemos canoas por donde viene el agua como hace cuatrocientos años, y tenemos, como es natural, ladrones de agua y arquería con más grietas que ojos. Tenemos cañerías de plomo de tan respectable fecha como los arcos y ya se sabe por experiencia lo que son las sales de plomo...etc.

(158) Repertorio Colombiano, Op. Cit.

Es cierto que tenemos ingenieros muy sabios que han traído de Europa libros muy buenos y que saben muchas cosas útiles que nos convendrían aceptar, pero no hay para que molestar a esos señores y distraerlos de sus importantes estudios. (159)

El estado de este servicio importante a principio de la media centuria era deplorable, pues las condiciones económicas reinantes no permitieron ir más allá de hacer pequeñas mejoras. Aun cuando no faltaron hombres como don Jorge Aislie quien propuso en 1851 reemplazar los arcos; (sistemas de acueducto existente desde la colonia), por tubería, que llegarían hasta la Alameda y hasta el Portillo de San Diego permitiendo a la vez embellecer una parte importante de la ciudad.

Pero los municipales en 1851 insistieron en hacer lo posible por conservar los acueductos en buen estado, sin contar con recaudaciones suficientes para emprender una verdadera restructuración. No obstante algunas inversiones se llevaron a cabo:

\$ 30,00 en arreglo de cuartaduras de menor importancia

\$ 50,5 en arreglo de cuartaduras grandes que ya estaban ensalitradas.

\$132, 2 en arreglos que exigieron la construcción de nuevos arcos. (160)

(159) Cuéllar, José Tomás D. La Linterna Mágica. México, UNAM. 1973, pp. 203-204.

(160) Memoria del Ayuntamiento de 1851-1852 de la ciudad de México. México, Tip. de Vicente García Torres, 1852, p 86.

En los años sesenta, el mal estado de los acueductos continuó, y el deterioro de la entubación llegó al extremo de impedir el abastecimiento en gran número de fuentes públicas y privadas que surtían a la ciudad, y cuyas condiciones higiénicas no eran de las mejores:

El agua que bebe en México la mayor parte de la población, si el aguador interviene en su acarreo, suele tener no sólo el saborcillo aquél, proveniente del sebo y del cuero y el zulaque, sino el de la fuente, y al hablar de ella tenemos que dar un paso adelante, uno sólo, y pasar del aguador al regidor. Las fuentes con taza o recipiente descubiertos son construcciones propias para los paseos públicos, y erigir una fuente de esa naturaleza destinándola a surtidor o toma de agua para el público, es uno de los resabios, de nuestras antiguallas, de nuestras cosas... etc. (161)

El acueducto requería más cuidado y mayor inversión para mantenerse dado el número de fallas que tenía, entre otras estaba la mala distribución del agua citadina, el pésimo estado de los bosques que conservan las vertientes de agua y las pésimas condiciones de las zanjias y caños por donde corría el líquido.(162)

La situación del acueducto era el reflejo de la ciudad que, en la década de los sesenta, continuaba tan atrasada y anti-higiénica - como al iniciarse la media centuria.

Superada la crisis política debida a la "invasión" extranjera en el país, las fuerzas progresistas proyectaron en 1869 la cons-

(161) Cuéllar , José Tomás De. Op. Cit. p. 208.

(162) Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México , de 1869.
México , Tip. de N. Chavez, 1870, p. 185.

trucción de un acueducto técnicamente construido, que sustituyera el existente y contribuyera al embellecimiento a la vez que colocara a México entre las ciudades mejor dotadas del precioso líquido. Incluso se expresó el deseo de que fuera superior al de Versalles pues uno de ese tipo "sólo se conseguía de tarde en tarde y gastando fuertes sumas de dinero" (163)

Pero los cambios se lograron a partir de 1880, por la "necesidad" de modernizar el servicio y por la falta de los acueductos suficientes para abastecer una población que crecía en forma progresiva atraída por el movimiento urbano lo que obligó al gobernador Fernández a autorizar que se usaran los manantiales del Monte del Desierto.

En 1881 gracias a la situación reinante de calma y a la aspiración de modernizar la ciudad, se invirtieron sumas que representaron la mitad de los ingresos del Distrito Federal, que para ese año se elevaron a la suma de \$ 1'056.547,35 por el movimiento comercial. (164)

La modernización del acueducto era de importancia para la ciudad que progresaba y aspiraba alcanzar el nivel de muchas de las europeas.

Desde la construcción de la arquería, para conducir el agua, en la época colonial, no se hizo otra obra de importancia pues los

(163) Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1869.
México, Tip. de N Chavez, 1870, p. 185.

(164) Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México del 1882. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1883, pp. 6, 7.

problemas económicos y políticos limitaron todo proyecto al respecto.

En abril de 1882 se colocó el primer tubo de hierro que llevó el agua potable al centro urbano, y al año siguiente eran seiscientas casas las beneficiadas, mediante una obra que exigió invertir 400.000 pesos. Con esta obra cambiaba la fisonomía de la ciudad, pues remplazaba las pesadas arquerías aéreas por una moderna tubería subterránea de hierro. (165)

La tubería que se colocó en las calles de acuerdo con el plano elaborado por los regidores Manuel María Contreras y Leandro Fernández, se importó de Inglaterra lo mismo que las máquinas para subir el agua al acueducto de Chapultepec.

Así se obtuvo mayor volumen de agua para el uso de la ciudad (166).

El material utilizado se trasladó del Pto de Veracruz a la ciudad de México por la Compañía del Ferrocarril Mexicano, mediante un convenio, cuyas bases favorecieron al gobierno.

A partir de 1883 se había entubado la llamada agua delgada* que corrió en diferentes barrios y surtió 1426 casas, llevando cada una de ellas su llave económica. El mismo año quedó -

(165) Valadés, José C. Op. Cit. p374.

(166) Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1881. México, Imprenta de Dublan y Cía, 1882, p 40.

(*) Las aguas dulces, delgadas o potables eran las que contenían pocas materias fijas y aire oxigenado en disolución. Esta era el agua que suministraban a la ciudad los manantiales del Desierto, Leones y el de Sta Fé.

entubada el agua gorda(&), pero no lograron instalar en las casas la llave. La técnificación de este servicio llevó consigo modernizar pues facilitó las reformas que se hicieron en el casco urbano.

Así en 1885 se inició la destrucción de los arcos comprendidos entre Salto del Agua y Calle Ancha, que fueron sustituidos por tubería de hierro. La demolición se continuó hasta el fin del siglo, con el objeto de proporcionar más amplitud a la ciudad.

Pero como la ciudad aspiraba convertirse en "Metrópolis", en 1889, fecha de gran crecimiento y desarrollo, extendió su tubería por ochenta y siete calles, cubriendo una extensión de 6.274 metros lineales. Para ese entonces:

Cuenta la capital para la distribución de sus aguas con 75 kilómetros de cañerías de hierro, 9.257,76 de cañerías de plomo para el abastecimiento de las casas particulares. Se suprimieron 18 fuentes públicas, sustituyéndolas por 38 columnas de fierro para mejorar las condiciones higiénicas.

(167)

A medida que la ciudad creció en respuesta al movimiento comercial alcanzado, y a la facilidad del transporte, el consumo de agua aumentó, debido a la diversidad de actividades en ella desarrolla -

(&) Las aguas gordas eran duras o crudas y poseían bicarbonato de cal en abundancia, y contenían más de 5 a 6 decigramos de sales calcáreas por litro. Este tipo de agua era la proveniente de la alberca de Chapultepec.

(167) Mémoire del Ayuntamiento de la ciudad de México, 1889. México, Imprenta de Fernando Díaz de León, 1890, p 24.

das y a la vasta población incorporada. Hubo necesidad de echar mano a las aguas del manantial llamado "Molino del Rey", para - cumplir con las exigencias de la "gran urbe".

La política desarrollada por el presidente Díaz, dió garantías a las inversiones extranjeras que en muchos casos se tradujeron en obras de progreso citadino. Así, por ejemplo, se importó un equipo moderno para extraer y elevar el agua de la alberca de Chapultepec, que se componía por tres bombas de alta presión con expansión de acción directa, sistema Worthington, acompañadas de sus respectivas máquinas, que podían subir doce metros cúbicos de agua por minuto, a una altura de veinticinco metros. Con ese sistema moderno se remplazó el antiguo, cuyos instrumentos se retiraron del bosque, al mismo tiempo que se demolió el edificio donde se albergaba, porque afeaba el lugar y hacían obras de ornato para su embellecimiento.-(168)

La modernización del acueducto permitió en 1896 demoler la arquería de Chapultepec, la de algunos arcos en el final de la Calzada de la Verónica, y de otros frente a la Calzada de Tacubaya, para abrir una vía que comunicara ésta con Chapultepec. (169).

Pero el empleo de equipos modernos para abastecer de agua a la capital, no fue suficiente para solucionar el problema de una ciu-

(168) Memoria del Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1891, p 20.

(169) Memoria del Ayuntamiento de la Ciudad de México, México, Imprenta y Lit. La Europea de Fernando Camacho, 1897, p 136.

dad que se industrializaba y se expandía hacia a la periferia, de ahí que a finales del siglo el gobierno adquiriera el agua de la Hacienda de los Morales, y encargara a los Estados Unidos los filtros convenientes para su purificación. (170).

La estrategia del gobierno de Porfirio Díaz en su deseo de convertir México en una ciudad moderna en todos los sentidos, llevó a extender el acueducto con tubería de hierro, y en el período comprendido entre 1892-1900 colocaron 18.757,15 metros de tubería de hierro en diferentes calles de la ciudad y 13.788 metros de tubería de plomo para surtir las casas. (171)

No cabe duda que la inversión extranjera y la actividad desplegada por el sector industrial, estuvieron íntimamente ligados al desarrollo de esta gran obra.

La extensión del acueducto, denota el crecimiento de la ciudad, y el aumento en el uso de tan indispensable servicio a medida que se refinaban las costumbres y se practicaban nuevos hábitos.

A pesar de los progresos alcanzados en materia de acueductos, las esperanzas no fueron satisfechas, y en 1899 el regidor, ingeniero Gilberto Montiel Estrada, contrató mediante la aprobación del go-

(170) Memoria del Ayuntamiento de la Ciudad de México, Op. Cit, p.136.

(171) Los Datos fueron tomados de las Memorias de Ayuntamiento de la ciudad de México, en el período comprendido entre - 1892- 1900.

bierno Distrital, con el ingeniero D. Manuel Marroquín, la restructuración general del acueducto, con el fin de que la capital mexicana tuviera un servicio de agua a la altura de la época y a "la categoría de la Metrópoli!"

El convenio que hace referencia a la modernización de la obra, dice a la letra:

En la ciudad de México, a seis de noviembre de 1900, reunidos en la Sala de Comisiones del Ayuntamiento Constitucional de México, por su parte los señores Regidores encargados de las comisiones de Hacienda y de Agua, en nombre de dicho Ayuntamiento, y por la otra el Sr Ingeniero D. Manuel Marroquín y Rivera, los primeros dijeron que con el objetivo de mejorar la dotación, distribución y conducción de las aguas necesarias para el abasto de la ciudad de México, estimaban conveniente que se hiciera un estudio amplio sobre el particular, encargándose a una persona que contara con los elementos indispensables al objeto expresado, por lo cual habían concertado con el señor Ingeniero Marroquín Rivera. (172)

El ambicioso proyecto logró sus objetivos en la siguiente centuria, debido a que los estudios requeridos por el Ayuntamiento se presentaron en 1901 por el ingeniero contratista.

C. Alumbrado en Bogotá.

Las obras materiales destinadas a dar un mejor aspecto a Bogotá se iniciaron avanzada la media centuria.

Pero las condiciones económicas y políticas de los gobiernos impidieron emprender obras de progreso importantes como era la modernización de los servicios. Los sectores nacionales que pudieron ha-

(172) Memoria del Ayuntamiento de la Ciudad de México de 1900, México, Tip, Lit. "La Europea" de J. Aguilar Cía y Compañía 1901, Tomo II, p. 373.

cerlo se abstuvieron de ello por el temor de perder sus capitales, en vista de la inseguridad que había y prefirieron colocarlos en el exterior.

Para los inversionistas extranjeros, las perspectivas también fueron muy remotas, por la falta de un gobierno estabilizador del orden interno, que brindara las garantías deseadas para sus inversiones.

Así, Bogotá, en los primeros años de la década de los setenta tuvo que prescindir de los adelantos técnicos y científicos que rejuvenecían y renovaban la vida de otras ciudades.

Los primeros intentos para modernizar el sistema de alumbrado bogotano se hicieron en 1872, cuando hubo relativa quietud, y florecimiento económico, por el alto precio que alcanzaron los productos de exportación en el mercado internacional.

Don Joaquín Martínez Escobar, jefe municipal, fue el impulsor de un sistema de alumbrado, que colocaría a Bogotá en la "categoría de ciudad moderna". Para tal fin:

Celebró el jefe municipal y don Nicolás Pereira Gamba y Compañía en 1872 un contrato por el cual se obligaba éste a alumbrar por medio del gas la ciudad de Bogotá, en término de tres años. (173).

Este primer intento de iluminar la ciudad encontró, sin embargo,

(173) Ibañez, Pedro María, Op. Cit.p. 480.

serios inconvenientes como fueron la falta de una técnica propia, y la imposibilidad de obtener del extranjero los implementos necesarios para instalar el gasómetro que dotaría la capital de ese moderno servicio. (174)

Pero el empeño de Pereira Gamba por llevar adelante la empresa - superó todos los obstáculos. No sabemos hasta qué punto era él, el único interesado, si se advierte la presencia de los norteamericanos Tomás Agnew y Pedro G. Lynn, quienes desde un principio estuvieron relacionados con la importante empresa, y más tarde fueron miembros directivos de la misma, en calidad de superintendente y contador. (175)

En vista de que el contrato firmado careció de efectividad, se firmó otro nuevo según el que se comprometía al señor Pereira Gamba a establecer el alumbrado a gas de Bogotá, en el término de tres años, a partir del 26 de enero de 1874.

Después de superar las dificultades, iniciadas con la imposibilidad de conseguir el material del extranjero, llegando hasta la falta de transporte necesario para llevarlo hasta la altiplanicie,

Bogotá prendió en 1876, por primera vez el alumbrado moderno producido por el gas de hulla, que costó una inversión de \$ 100.000, -re-

(174) Ibañez, Pedro María, Op. Cit. p. 480.

(175) Idem

partidos en 2.000 acciones. Es de notarse el gran esfuerzo de la nación por sacar adelante la capital que, carente de hegemonía, se sumía en su atraso colonial.

El moderno sistema de alumbrado se extendió, y como punto de referencia es significativo el aumento del combustible consumido en los años posteriores:

Año	Pies Cúbico de Gas Consumido.
1876.....	112.450
1877.....	580.000
1890.....	5'300.000 (176)

El servicio de iluminación, además de embellecer la ciudad, atenuó la angustia vivida por los capitalinos provocada por el sinnúmero de atropellos que se cometían, amparados en la oscuridad de la noche en que:

Las calles están como la boca de lobo, y aun en esas noches que por lo espeso se podrían partir con un cuchillo, sólo uno que otro rebervero penetra timidamente las densas tinieblas. Las demás calles continúan como en el tiempo del Virrey Solís. (177)

Con posterioridad los hermanos Samper, pertenecientes al grupo de comerciantes bogotanos, aprovecharon la caída del río Bogotá e instalaron la primera planta eléctrica de Colombia, en las postrimerías del siglo pasado.

(176) Ibañez, Pedro María, Op. Cit. p. 481.

(177) El Mosaico, Bogotá, del 30 de Marzo de 1871, número 9.

Cualquier obra por sencilla que fuera, implicaba en Bogotá una gran empresa, por la falta de conexión de la capital con cualquier parte del país. A esta y a otras vicisitudes se enfrentaron los empresarios.

En tan atrevida empresa, además de exponer casi la totalidad de la fortuna,

Tuvieron que construir camino para subir las máquinas desde las playas del Magdalena; vencer la resistencia de las autoridades que se negaban a darles la licencia, si no tomaban un monopolio, que ellos no querían tomar, y les oponían argumentos tan pueriles como el peligro que entrañarían para las aves de la región las líneas conductoras; y finalmente, hubieron de luchar con increíble tenacidad contra el río, al construir las represas, varias veces arrasadas por las crecientes invernales. (178)

Tal parece que Bogotá estaba llamada a permanecer al margen de los adelantos técnicos, durante el siglo XIX. No obstante hubo hombres intrépidos, que se lanzaron en contra de los obstáculos, tanto humanos como naturales.

A mediados de 1890 un grupo de hombres progresistas, entre los que se encontraban Pedro Nel y Tulio Ospina*, Camilo Carrizosa, y Rafael Espinosa Guzmán, formaron una empresa para dotar a la ciudad de un sistema de alumbrado mejor, que para entonces resultaba novedoso en la capital colombiana.

(178) Samper, Daniel, Nuestro Lindo País Colombiano, Bogotá, Ed. Bedout, S. A. 1977, p. 475.

(*) Los hermanos Ospina formaban parte del grupo cafetero fuerte de la época.

La compañía trajo del exterior:

Cuatro máquinas dinamoeléctricas, del sistema Thonson-Houston, cada una de ellas productora de electricidad suficiente para alimentar hasta 27 focos de arco de 2.000 bujías de intensidad cada uno. (179)

Con el nuevo sistema de alumbrado, se mejoró el servicio de iluminación existente; que era deficiente por componerse una parte de lámparas de petróleo y otra de picos de gas alimentados por tubos de hierro.

La afirmación de Ibañez, confirma el beneficio aportado por la nueva empresa, cuando dice:

El presente alumbrado público es suficiente y hace olvidar a los viejos santafereños que en las noches oscuras y tenebrosas de los meses de lluvia tenía que proveerse de un farol y de una vela de sebo para transitar por las desiertas y mal pavimentadas calles de la capital. (180)

Pero los intentos de dotar a Bogotá con buen servicio de alumbrado que satisficiera las necesidades del público, no se logró si se escucha la nota periodística que presentamos a continuación:

Ya por la del gas no preguntamos, nadie extraña su ausencia; sale a las 6 de la noche, parpadea un poquito, y a las 7, cuando más tarde a las 8, se va, cuán oscura es. Pero la luz eléctrica todavía sirve; porque no hacerle el honor de preguntarle para dónde ha cogido estas noches? Tembladora, intermitente... (181)

(179) Ibañez, Pedro María. Op.Cit p. 522.

(180) Idem.

(181) El Tío Juan, Bogotá del 21 de Septiembre, de 1896.

Lo cierto es que la tardanza con que Bogotá entró a la "era de la modernización", por sus múltiples limitaciones, la puso entre las ciudades anticuadas del fin del siglo, y quedó por debajo en relación con la ciudad de México y otras latinoamericanas que alcanzaron su progreso en consecuencia de las influencias liberales.

D. Alumbrado en México.

La fe en el progreso y el deseo de ver a México convertida en una "gran urbe" impulsó las grandes obras materiales, transformadoras de las ciudades "civilizadas".

El progreso alcanzado por aquéllas, despertó la inquietud en el sector consciente de la transformación lograda a través de las nuevas técnicas, derivadas de los nuevos inventos.

La tarea de ponerse al día fue la meta de las autoridades mexicanas y de los grupos pudientes de la época. De ahí el esfuerzo hecho a lo largo del medio siglo para dotarla de los servicios modernos, que le dieran lucidez y elegancia.

La modernización del alumbrado se inició al principio de la media centuria cuando Gabor Naphegy, de nacionalidad extranjera, introdujo el alumbrado a base de trementina, que sustituyó, en parte los tradicionales hachones de ocote, empleados desde la época de los aztecas y usados hasta finales de siglo.

En 1865 no se había generalizado un moderno sistema de alumbrado según se observa en el relato de García Cubas, sobre el recibimien-

to que la ciudad de México hizo a Angela Peralta, cuando regresó de Europa:

El 20 de Noviembre de 1865 la Garita de San Antonio Abad, las calles y calzadas del tránsito, se hallaban invadidas por la entusiasmada multitud; gente de a pie y de a caballo, señoras - en carretelas abiertas, hombres y muchachos con hachones y faroles, todos confundían su algarabía con los alegres acordes de música de viento. (182)

Pero la modernización del alumbrado fue un esfuerzo continuo. En 1868 se estableció en la capital el alumbrado de gas de hidrógeno carbonado, y las primeras lámparas ardieron en las calles de Plateros y de San Francisco (183), donde funcionaban los Almacenes de - lujo, y se asentaban las principales familias de la capital. No cabe duda de que la implantación del alumbrado moderno fue promovida por el grupo encargado de la actividad comercial que fue promotor de la modernización y de los cambios de la ciudad.

En el sector citadino antes mencionado, se sustituyeron por el alumbrado de gas los siguientes faroles:

4 faroles en la primera calle de Plateros con 4 aparatos de 20 luces.

3 en la segunda de Plateros con 3 aparatos de 20 luces,

10 en la primera, segunda, y tercera de San Francisco

8 aparatos de 20 luces. (184)

(182) García Cubas, Antonio. Op. Cit. p 521.

(183) Memoria del Ayuntamiento Constitucional de la Ciudad de México, de 1868. México, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1869, p. 39.

(184) Idem, p. 38.

El alumbrado a gas se extendía así por la ciudad, pero sólo los sectores donde la presencia de un determinado sector social lo requiriese. Así para 1872, en un acto solemne, el presidente don Sebastián Lerdo de Tejada inauguró el servicio en el Paseo de la Alameda donde doscientos faroles iluminaron el lugar a lo largo de las calles, y en derredor de las glorietas.(185). El panorama presentado en aquella parte de la ciudad, centro de diversión para unos y de descanso para otros, fue totalmente nuevo.

Este alumbrado se impuso hasta el punto de doblar la cantidad de luces. Ocho años antes de que se instalara, la iluminación se hacía por medio de dos mil picos que en su mayoría eran candilejas de aceite, y el perímetro alumbrado no rebasó el área de mayor densidad de población.

El alumbrado a gas siguió extendiéndose por la ciudad, y para 1881, plazas, calles y jardines públicos gozaron del moderno alumbrado, habiéndose instalado 2.088 luces pero además había 1206 aparatos de trementina y 239 lámparas de aceite, en total se sumaban 3.533 luces que se aumentaron, para el fin del año en 3.613. (186)

El anhelo de lograr un "confort" de la ciudad como capital de la República fue el propósito de las autoridades combinadas con los sectores impulsores del progreso, que miraban hacia modelos europeos.

(185) Valle Arizpe, Artemio Del. Calle Vieja y Calle Nueva. México. Ed Jus, 1949, p. 390.

(186) Memoria de Ayuntamiento. Op. Cit p. 65.

La necesidad de "querer ser como", llevó los grupos directrices a establecer el alumbrado eléctrico, que apareció por primera vez en el Paseo del Zócalo. Cuarenta focos iluminaron en 1880 a lo largo y a lo ancho aquel hermoso lugar apasible que a partir de ese momento nada debía envidiar a los europeos, de igual categoría. Hubo calles privilegiadas que también obtuvieron el servicio: Plateros, San Francisco y Corpus Christi (hoy Juárez.) (187)

Pero a partir de 1881, la Compañía Mexicana de Gas y Alumbrado se encargó de prestar el servicio de alumbrado público y residencial. Esa compañía en contrato con el gobierno aseguraba la extensión del Alumbrado por "toda la ciudad".

Una "sociedad" en transformación como era la mexicana acogía así, las conquistas del progreso y con ellas se apresuraba transformar la capital. De ahí la presencia de The Mexican Gas and Electric Light Company Limited de Londres, cuyos representantes en México fueron los señores Braniff y Knight y la Casa Siemens y Holske de Berlín, representada en la ciudad de México por el señor Guillermo Brockmann. Dichas empresas fueron las encargadas de distribuir y proporcionar el alumbrado eléctrico en México.

La empresa inglesa prestó sus servicios hasta el 13 de febrero de 1898 y la alemana desde esa fecha hasta la siguiente centuria.

Con el nuevo alumbrado se pretendió por parte de los sectores in

(187) Romero Flórez, Jesús. Op. Cit. p 779.

interesados en la modernización de la ciudad suprimir el de aceite; que consideraban anticuado para una ciudad "moderna". Ello se logró, como lo comprueba el informe municipal de 1890.

El alumbrado público en 1890 consistía en lo siguiente:

298 focos de luz eléctrica, arco voltaico, de 2.000 bujías

135 focos de luz eléctrica, arco voltaico, de 1.200 bujías

408 lámparas de gas hidrógeno.

461 lámparas de trementina, de 10 luces.

1511 lámparas de Nafta, de 10 luces (188)

El aumento del alumbrado eléctrico, anuló el de aceite y redujo - también el de gas, porque resultaba muy costoso, lográndose suspenderlo definitivamente en 1898.

El alumbrado público en la ciudad en 1899 según datos del Ayuntamiento era el siguiente:

498 focos eléctricos de arco de 2.000

366 focos eléctricos de arco de 1.200

92 focos incandescentes de 50 bujías

28 focos incandescentes de 16 bujías

20 lámparas de trementina. (189)

En la segunda mitad del siglo XIX experimentó los distintos sis-

(188) Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1890. México, imprenta de Francisco Díaz de León, 1891, p 142.

(189) Memoria Documentada de los Trabajos Municipales de 1899 de la Ciudad de México, México, Tip. y Lit. "La Europea" de J. Aguilar Vera y Cía , 1900, p. 96.

temas de alumbrado. Se partió del tradicional hachón de ocote para llegar a la luz eléctrica, haciendo el recorrido por las lámparas de aceite, de trementina y de gas hidrógeno.

El tipo de iluminación que se ajustara a la realidad de la madurez de la ciudad se logró a finales del siglo. La inversión extranjera y el sector comercial combinados fueron los pilares sobre los que México basó su progreso en materia de luz y de acueductos al haber mediado el siglo por exigirlo así su desarrollo urbanístico e industrial.

Bogotá, en cambio terminó el siglo con un desarrollo tímido de sus servicios, pues las condiciones económicas no permitieron ir más allá. La carencia de un sector de población encargado de promover el progreso de la ciudad, como hubo en México, y la de un gobierno que ayudara, fueron entre otras las razones de su escaso desarrollo en la época.

C O N C L U S I O N E S.

El efecto que en la economía latinoamericana causó la vinculación con los grandes centros industriales, no se manifestó al mismo tiempo, ni tuvo las mismas características, en todos los países y ciudades.

Colombia, respondió a la creciente eficacia de los competidores de ultramar y a la expansión del mercado internacional con productos tropicales, que tuvieron un éxito pasajero y que fueron la base de una economía vulnerable.

La dependencia del comercio exterior, y la inestabilidad de los precios, provocaron una carencia de capitales públicos y privados responsables del poco desarrollo de Bogotá en la media centuria.

En el siglo XIX, los capitales y los créditos de casi toda América Latina, estuvieron enlazados, en su mayoría, con el sector agro-exportador y minero.

La ciudad de Bogotá no fue un centro dinámico de exportación e importación en la corriente económica liberal por su aislamiento y por los vaivenes del mercado mismo. Así estuvo en desventaja en el desarrollo económico que propiciaba el movimiento comercial general y por ello no alcanzó un desarrollo significativo, sumándose a las ciudades "estancadas", que hubieron de ver su modernización ligada a cánones de la política internacional.

Por la situación interna del país, Bogotá, hubo de prescindir de la influencia de los países industrializados, y también de las actividades comerciales que debían atraer una población numerosa tanto nacional como extranjera, impulsora de nuevas necesidades para romper con el atraso colonial. Por otra parte, no contó con un sector modernizador interno que promoviera el cambio, ya que el producto de las exportaciones lo emplearon en la compra de artículos suntuarios y en la obtención de latifundios.

Si se consideran los resultados de los proyectos modernizadores diseñados para las ciudades latinoamericanas, se observa que Bogotá no superó la traza colonial que mantuvo hasta fin del siglo. No obstante hubo algunas modificaciones y nuevas construcciones, influenciadas por los estilos arquitectónicos modernos.

De cualquier forma las influencias del liberalismo impusieron en Bogotá algunas de las innovaciones tales como la ampliación de la vía pública, que dió paso al transporte "moderno"; la ampliación de los paseos, cuando el uso del coche lo exigió; la transformación de algunas plazas, en lugares agradables que proporcionaron a la ciudad mayor esparcimiento, y la construcción de teatros que contribuyeron a modificar la fisonomía externa de la capital.

El progreso temprano que hubo en algunas ciudades contrastó con el tardío empleo de los adelantos técnicos en Bogotá.

Así, el atraso que hubo en la modernización del transporte urbano y suburbano, detuvo el crecimiento de la ciudad hacia las afueras.

Por ello el plan modernizador bogotano alcanzó un cierto desarrollo al final del siglo, cuando grupos nacionales, sin la ayuda externa y apoyados en cierta estabilidad económica, adelantaron y emprendieron obras como la construcción del ferrocarril de la Sabana, que comunicó el centro de la ciudad con algunos pueblos de los alrededores. A diferencia de México, en aquella hubo escaso crecimiento a lo largo de la vía férrea porque los terratenientes de la Sabana ejercieron su oposición.

El intento de comunicar Bogotá con el resto del país fue inútil al no estar presentes los mecanismos, necesarios para dar sentido a la construcción de ferrocarriles. Esos mecanismos tenían que ser el crecimiento de la riqueza pública reforzada por la paz interna, el aumento de la importación y la exportación de artículos, el desarrollo del comercio y de la industria. Las continuas guerras civiles frustraron los proyectos encaminados a la construcción de caminos de hierro, y ahuyentaron los capitales extranjeros, a la vez que salieron los capitales nacionales al exterior.

Por la falta de rutas comerciales productivas, Bogotá no pudo ser el mayor centro comercial del país, ni ejercer su influencia en un radio de acción amplio que sirviera a la numerosa población del nor-

te, del sur, del oriente y del occidente, convirtiéndose exclusivamente en el rector de un mercado regional ya que al no producir ni exportar se convirtió en consumidor de mercancías extranjeras.

En Colombia la acción del liberalismo se circunscribió al ambiente convulsionado de la época posiblemente debido a las contradicciones internas que alimentó la misma corriente liberal.

Sin embargo, no faltaron hombres de empresa que avanzado el siglo se preocuparon de introducir adelantos técnicos y científicos similares a los de las ciudades europeas y latinoamericanas.

Ellos aceptaron el reto de la modernización, al lograr en un período de estabilidad económica y de paz, emprender las obras de aprovisionamiento de agua corriente por tuberías de hierro y de iluminación pública, primero a gas y luego eléctrica.

En Bogotá, reiteramos, los efectos del liberalismo no provocaron una transformación de la traza urbana. Causas internas y externas detuvieron el proceso modernizador que, a lo largo de la media centuria, se manifestó sólo en la remodelación de lo antiguo con pequeñas variaciones.

Por otra parte los grupos directrices de la nueva economía no pensaron convertir a Bogotá en una "gran ciudad", y el progreso material fue más bien de tipo particular y limitado. De ahí que, al final del siglo, la capital figurara entre las ciudades co-

loniales de América Latina.

México, a diferencia de Colombia, gozó en la época de una política económica de mayor estabilidad. La actividad exportadora e importadora estuvo en manos de comerciantes extranjeros - y nacionales que activaron la actividad comercial y ello repercutió en la modernización de la capital.

Los países industrializados en apogeo, acumularon capitales y contaban con industrias en plena expansión, que necesitaban de mercados nuevos para sus productos elaborados, México fue uno de los mercados elegidos.

Por ello a partir del porfiriato la capital mexicana entró en un período de ascenso que dependió de los negocios de exportación y de importación, de las operaciones financieras y de todas las actividades que el tráfico comercial trajo consigo. La economía pujante despertada al incitar el comercio exterior, y el poder político estable, fueron las bases de apoyo para su dinamismo, su riqueza y su modernización.

Al quedar incerto en la nueva economía liberal, la capital atrajo nuevos contingentes humanos tanto nacionales como extranjeros que, atraídos por la prosperidad económica, se establecieron en la ciudad. Los unos para comprar, los otros para vender y los terceros para invertir capitales. Este movimiento fue la causa - del crecimiento de la ciudad y su expansión hacia a la periferia,

complementada ésta por el desarrollo y modernización paralela del transporte.

Bajo la política de Porfirio Díaz, hubo cambios significativos en la estructura urbana de la capital que respondieron a su categoría de centro político y económico en el país y al interés de los sectores encargados en darle el carácter de una "gran ciudad".

El desarrollo industrial que se alcanzó en las postrimerías de la media centuria, creó nuevas fuentes de trabajo y suscitó nuevas formas de vida responsables por acelerar la tendencia a desvanecer el pasado colonial.

Apoyados en los principios modernizadores del Baron de Haussmann, se dieron los mexicanos a la tarea de arreglar y ampliar calles, muchas de ellas ya ampliadas por las Leyes de Reforma.

Al final del siglo se pavimentaron varias avenidas usándose el adoquinado.

Las influencias liberales terminaron por ser casi imperativas al imponer ciertos usos, con el paseo en coche, que obligó a la existencia de los lugares apropiados para esa actividad.

Estos se convirtieron en los centros de esparcimiento y distracción, como también en lugares donde el lujo y la moda se dieron cita.

Las plazas también jugaron un papel importante en la época liberal continuaron además siendo núcleos urbanos donde se desarrolló la vida social. Algunas fueron convertidas en los centros de concentración y distribución del tráfico al modernizarse los transportes.

Con el plan modernizador liberal de la política porfiriana, se engalanaron las plazas con puentes, estatuas y jardines. Al llegar la nueva técnica a la capital mexicana, paseos y calles se iluminaron con los modernos sistemas de alumbrado.

Por lo que respecta al estilo de las construcciones, los teatros en México, fueron otras de las obras liberales en las que se imitaron los estilos arquitectónicos, así como los lujos y la elegancia de los teatros parisienses. Los mexicanos mostraron predilección por las obras europeas. Esta influencia se manifestó en la modernización del transporte marítimo y ferroviario, que pusieron al alcance de los mexicanos las principales compañías artísticas europeas.

Adelantos técnicos de temprana aparición en México fueron los ferrocarriles urbanos y suburbanos, que desde su inicio unieron el centro urbano con las villas y pueblos de los alrededores. Ese enlace fue determinante para el crecimiento hacia la periferia.

Al final del siglo la ciudad de México estaba comunicada a tra-

vés de una extensa red ferroviaria con el resto del país. El auge del transporte resultó de las inversiones extranjeras llegadas al país en función de la política de Porfirio Díaz y del interés del sector comercial por incrementar los volúmenes de exportación e importación.

El transporte moderno agilizó el crecimiento económico, estimuló el desarrollo industrial y promovió un "mercado interno" cuyo centro de operación fue la ciudad de México, de ahí su progreso en el período.

La "paz porfiriana", fue la clave para el auge del liberalismo mexicano que, al imponerse, atrajo las inversiones extranjeras, mediante las cuales se modernizaron los servicios públicos: acueductos, alumbrado y demás obras de embellecimiento y urbanización que convirtieron a México en una ciudad moderna y que, si no llegó a estar a la par con París como pretendió el sector modernizador, fue muy superior a Bogotá, que no logró desprenderse de su aire provinciano.

Obtenidas estas conclusiones generales conviene ver de manera comparativa la influencia del liberalismo en una y otra ciudad.

Pueden hacerse las siguientes apreciaciones:

- Colombia y México no respondieron al llamado del liberalismo de la misma forma porque sus condiciones internas fueron diferentes, y también lo fueron aquellos sectores encargados de ma-

nejar el comercio de exportación y de importación. De ahí el desarrollo desigual de Bogotá y de México en la segunda mitad del siglo XIX.

- El progreso de Bogotá y de México estuvo sujeto a las condiciones impuestas por el mercado internacional.

- Las influencias del liberalismo condujeron a reformas urbanas, que en Bogotá no pasaron de ser simples modificaciones en comparación con las emprendidas en México, donde desde que se aplicaron las Leyes de Reforma se transformó el casco urbano.

- En Bogotá las influencias del liberalismo se limitaron al no incorporarse el sector exportador al proceso económico desencadenado en Europa. En consecuencia, la influencia extranjera en las actividades arquitectónicas fue moderada y se orientó hacia la remodelación de lo antiguo donde adoptó algunas variantes.

En México hubo una incorporación del sector exportador a los grandes centros del mundo industrializado y en ese contacto nació la "necesidad" de modernizar la ciudad, siendo París el modelo a imitarse.

- En Bogotá el sector encargado de manejar el comercio de exportación e importación, no optó por ir en busca del cambio general sino que buscó un bienestar particular. Mientras, en México el sector directriz de la economía en coordinación con el gobierno porfiriano buscaba la manera de convertir la capital mexicana en una -

gran ciudad a imagen de las europeas.

- En Bogotá no existió un grupo que pretendiera imitar a la burguesía europea, y las condiciones internas no lo permitieron.

En México por lo contrario, los contactos culturales, suscitaron nuevas formas de vida y el afán de imitación y de lujo condujo los grupos pudientes a promover el cambio físico de la ciudad.

- Bogotá no creció hacia afuera porque no contaba con una vasta población que obligara a ocupar nuevas zonas para construir viviendas, ni tampoco contó con un desarrollo mercantil e industrial que requiriera amplios espacios externos al centro urbano.

Caso inverso al de México, donde las razones anotadas con anterioridad fueron impulsoras del crecimiento hacia a la periferia.

- El liberalismo bogotano no promovió el desarrollo de un transporte urbano y suburbano que abriera el casco urbano. En México la modernización del transporte urbano y suburbano, señaló el crecimiento hacia afuera y dió origen al nacimiento de las primeras colonias externas.

- Bogotá terminó el siglo, aislada del resto del territorio, y con un desarrollo escaso. México al final del siglo contó con una amplia red de comunicaciones que, directa o indirectamente, lo pusieron en comunicación con las diferentes regiones del país. Además hubo un transporte moderno que se reforzó al calor de las inversiones extranjeras durante el porfiriato y absorbió el movimiento co-

mercial del cual dependió el progreso al final de la centuria.

- En Bogotá las obras de infraestructura: alumbrado y acueductos por tuberías de hierro fueron emprendidas y financiadas por empresarios nacionales, mientras que en México estas obras fueron financiadas por empresas extranjeras en su mayoría.

- Bogotá supeditó su desarrollo urbano a la falta de comunicaciones, a la carencia de créditos del exterior para el grupo bogotano, a la topografía y a los disturbios políticos. El porfirismo, produjo en cambio, un gobierno con una estrategia dirigida al logro del desarrollo económico, y desde el comienzo se centró en torno a las condiciones necesarias para atraer el capital extranjero sobre el que la ciudad de México logro su desarrollo.

BIBLIOGRAFIA.

- Alvarez y Alvarez de la Cadena Luis y Otros, México leyendas y costumbres, trajes y danzas. México, Ed Loyac, 1945.
- Aragón Echegaray, Enrique, México: ciudad multiforme. México, Publicaciones Atlántida, 1953.
- Arias Argaez, Isaac, Observaciones sobre la higiene de Bogotá. Bogotá, Imprenta de la Nación, 1890.
- Arrubla, Mario, Estudios sobre el Subdesarrollo Colombiano. Bogotá, Ed. Oveja Negra, 1969.
- Bataillon, Claude, La ciudad y el campo en México. México, Ed. Siglo XXI, 1972.
- _____, Las regiones geográficas en México. Ed. Siglo XXI, 1969.
- Benjamín Walter, París capital del siglo XIX. México, Imprenta Madero S. A. s/f.
- Baz, Gustavo, Un año en México. México, Imprenta de E. Dublan y Compañía Editores, 1887.
- Bosch García, Carlos, Latinoamérica. Una interpretación global de la dispersión en el siglo XIX. México, Unam, 1970.
- Camacho Roldán, Salvador, Escritos sobre economía y política. Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1970.
- _____, Mis Memorias. Bogotá, Ed Cromos, 1923.
- Cassasola, Gustavo, Seis siglos de Historia gráfica de México. México, Ed Gustavo Casasola, 1964. Tomo II.

- Castell, Manuel, La cuestión urbana. México, Ed Siglo XXI, 1978.
- Castro, Lorenzo, The Republic of México in 1882, s/e, s/f.
- Ceceña, José Luis, México en la órbita imperial. México, Ed. El Caballito, 1976.
- Cuéllar, Alfredo, La situación financiera de los ferrocarriles de México con relación al trabajo. México, Ed. del autor, 1935.
- Cuéllar, José Tomás, La linterna mágica. México, Unam, 1973
- Comisión Federla de Electricidad, Evolución del sector eléctrico en México, México, s/e., 1977.
- Cossío Villegas, Daniel, Historia moderna de México. México, Ed. Hermes, 1965. Tomo VII.
- Fernández, Justino, "Los medios de comunicación en México", en Revista Goodrich Euzkadi, caminos de México. México, 1971, Número 14.
- Furtado, Celso, La Economía latinoamericana, formación histórica y problemas contemporáneos. México, Ed Siglo XXI, 1971.
- Galindo y Villa, Jesús, Historia sumaria de la ciudad de México, Ed. F. de L, 1925.
- _____, Reseña histórica y descriptiva de la ciudad de México. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1901.
- García Cubas, Antonio, El Libro de mis recuerdos. México, Ed. Patiño, 1945.

- Guerra , Jorge, " El arte en México en la segunda mitad del siglo XIX al primer decenio del XX", en Historia de México, Ed Salvat, 1978.
- Gómez Restrepo, Antonio, Reseña histórica y descripción de la ciudad de Bogotá. Bogotá, s/e, 1918.
- González Luis y Otros. La economía mexicana en la época de Juárez, México, Secretaría de Industria y Comercio, 1972.
- González Valadés, Carolina, Fiestas y paseos en la ciudad de México 1877-1910. México, Ed del autor, 1955.
- Halperin Donghi, Tulio. Historia Contemporánea de América Latina, Madrid, Ed Siglo XXI, 1975.
- Hansen D. Roger, La política del desarrollo mexicano. México, Ed. El Caballito.
- Hardoy, Jorge E., América Latina en su Arquitectura, Área Metropolitana, México, Ed Siglo XXI, 1975.
- Hettner, Alfred, La cordillera de Bogotá, Talleres del Banco de la República, 1966.
- Ibañez, Pedro María, Crónicas de Bogotá. Bogotá, Imprenta de la Nación, 1923, Tomo IV.
- Katzman, Israel, Arquitectura del siglo XIX en México. México, Centro de Investigación Arquitectónica, Unam, 1973.
- Leal , Juan Felipe, México, estado burocracia y sindicatos México, Ed El Caballito, 1976.

- Lombardo, Sonia, "Influencia del medio ambiente físico en el crecimiento de la ciudad de México hasta el siglo XIX", en Investigaciones Históricas, INAH, 1974.
- Ludlow, Leonor, "Crecimiento económico y dependencia dentro del porfiriato" en Revista de Estudios Políticos, Unam, 1978. Vol, 13,14. Enero y Junio.
- Magaña Esquivel y Ruth S., Breve historia del teatro en mexicano. México, Ed Andrea, 1958.
- _____ Los teatros en la ciudad de México. México, Colección Popular Ciudad de México, 1974.
- Marroquí, José María, La Ciudad de México. México, Tip. y lit. La Europea J. Aguilar, 1900.
- Medina, Hilario y Otros, El Liberalismo y la Reforma en México México, Unam, 1957.
- Mejía Tirado, Alvaro, Aspectos sociales de las guerras civiles en Colombia, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, s/f.
- Molina, Gerardo, Ideas liberales en Colombia de 1849-1914: Bogotá, Ed Tercer Mundo, 1973.
- Morales, María Dolores, " La Expansión de la ciudad de México en el siglo XIX. El caso del fraccionamiento", en Investigaciones sobre la Historia de México, Cuaderno de trabajo, Dpto investigaciones, INAH, 1974.
- Morse, Richard, Las ciudades latinoamericanas. Desarrollo histórico. México, Sep/setentas, 1973.

- Navarro , Ramiro, "Leyes de Reforma", en Historia de México, México, Ed Salvat, 1978.
- Nieto Arteta, Luis Eduardo, Economía y cultura en la historia de Colombia, Bogotá, Ed Tercer Mundo, 1962.
- Ortega, Alfredo, Ferrocarriles colombianos. Bogotá, Imprenta Nacional, 1923, Vol. XXVI.
- Ospina Vásquez, Luis, Industria y protección en Colombia 1810-1930.. Medellín, Ed, Sta Fé, 1955.
- Owen, Wilfred, Strategy for movili, Washington, s/e, 1946.
- Peña Consuegra, Eduardo, El origen de la burguesía en Colombia, Bogotá , Ed, Los Comuneros, 1976.
- Pérez, Felipe, Geografía física y política del distrito federal. Bogotá, Imprenta de la Nación, 1862.
- Pombo, Jorge y Carlos Obregón, Directorio Anual de Bogotá. Bogotá, Imprenta de la Nación, 1887.
- Posada, Eduardo, Narraciones. Capítulo para una historia de Bogotá. Bogotá, Librería Americana, 1906.
- Posada, Francisco, Colombia. Violencia y Subdesarrollo. Bogotá
- Quesada, Vicente, Recuerdo de mi vida diplomática. Buenos Aires, Librería de J. Méndez, 1904.
- Rees Peter, Willian, Transporte y Comercio entre México y Veracruz 1520-1910. Tr. Ana Zuñiga. México, Sep/setentas, 1976.

- Kippy, Fred, "Los Comienzos de la era ferrocarrilera en Colombia", en Siglo XIX en Colombia, visto por historiadores mor teamericanos, Bogotá, Ed. La Carreta, 1977.
- Rivera Camba, Manuel, México pintoresco, artístico y monumental. México, Ed. Nacional, 1882, Tomo II.
- Reyes Heróles, Jesús, El Liberalismo en México. México, Unam, 1958, Tomo II.
- Reyes de la Maza, Luis, El teatro en México con Lerdo y Díaz 1873-1879, México, Imprenta Universitaria, 1963.
- _____, El teatro en 1857 y sus antecedentes. México, Instituto de Investigaciones Estéticas, México, Imprenta Universitaria, 1956.
- Romero Flórez, Jesús, Latinoamérica: Las ciudades y las ideas. México, Ed. Siglo XXI, 1976.
- Rosenweig Hernández, Fernando. "Las exportaciones Mexicanas de 1817-1917, en Historia Mexicana. México, Ed. Hermes, 1960.
- Ruiz Lombardo Sonia de, La Plaza de Loreto. México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Dptode Monumentos Coloniales, 1971.
- Safford, Frank, Aspectos del siglo XIX en Colombia. Bogotá, Ed. El Hombre Nuevo, 1977.
- Samper Daniel, Nuestro Lindo País Colombiano. Bogotá, Ed. Bedout, S. A., 1977.

- Samper, Miguel, La Miseria en Bogotá y otros escritos. Bogotá Biblioteca universitaria de Cultura Colombiana, 1969.
- Sesto, Julio, El México de Porfirio Díaz. México, F. Sempere y Compañía. s/f.
- Somolinos P. Juan, "La Belle Epoque" en México. México, ed. Sep/setentas, 1971.
- Sunkel Osvaldo y Pedro Paz, El Subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo. México, Ed Siglo XXI, 1979.
- Torre Ernesto de la, "El ferrocarril de Tacubaya" en Historia Mexicana, México, Ed Hermes, 1960.
- _____, "La capital y sus primeros medios de transportes: Prehistoria de los tranvías" en Historia Mexicana. México, Ed Hermes, 1960.
- Valadéz C. José, El Porfirismo. Historia de un régimen 1876-1884. México, Unam, 1977.
- Valle Arizpe, Artemio Del. Calle Vieja y Calle Nueva. México, Ed Jus, 1949.
- Vargas Martínez, Ubaldo. La ciudad de México. México, Imprenta Juan Pablos, 1961.
- Vergara, Francisco Javier y Francisco José de Vergara B. Almanaque de Bogotá y Guía de Bogotá para el año 1881, Bogotá, Imprenta Ignacio Borda, s/f.
- Vergara y Vergara, José María, Almanaque de Bogotá y guía de forasteros para 1867. Bogotá, Imprenta Gaitán, 1867.

Zea Leopoldo, El Pensamiento Latinoamericano(Col Demos). Es-
plugues de Lobregat (Barcelona), Ed Ariel, 1976.

Zea Leopoldo, Del Liberalismo a la revolución en la educa-
ción mexicana. México, Impreso en los Talleres gráficos de
la Nación, 1956.

PUBLICACIONES PERIODICAS.

La Epoca, Bogotá, Mayo de 1884, Número 14.

El Mosaico, Bogotá, del 30 de Marzo de 1871, Número 9.

El Mosaico, Bogotá, del 20 de Abril de 1871, Número 12.

Papel Periódico Ilustrado de 1882, Ed Facsimilar Limitada,
publicado por Carvajal, 1976.

Papel Periódico Ilustrado de 1883. Cali, Ed Facsimilar Limi-
tada , Publicado por Carvajal, 1976.

El Taller, Bogotá , del 18 de Junio de 1889, Número 129.

El Tiempo, Bogotá del 15 de Mayo de 1855, Número 20.

El Tiempo, Bogotá, del 15 de Marzo de 1859, Número 220.

El Tiempo Bogotá, del 10 de Junio de 1879.

El Tío Juan, Bogotá del 21 de Septiembre de 1896.

El Repertorio Colombiano, Bogotá, 1898, Número 1.

INFORMES, DECRETOS Y MEMORIAS.

Empresa de acueducto y alcantarillado, Historia del agua en
Bogotá. De la Colonia al año 2000. Bogotá, D. F. 1970

- López, Ambrosio, Inspector y administrador del Ramo de Agua, informe presentado al Consejo Municipal de Bogotá, Bogotá, 1862.
- Triana, Miguel. La urbanización y las aguas. Informe. Bogotá, Ed Casa de El Liberal. s/f.
- Alcaldía de Bogotá. Decreto del 28 de Septiembre. Bogotá 1864.
- Consejo Municipal de Bogotá., Memoria del año 1882, Bogotá S/e. 1883.
- Gobierno de Cundinamarca, Memoria que el gobierno de Cundinamarca dirige a la Asamblea Deptal de Bogotá, Bogotá, Imprenta de Silvestre y Compañía, 1855.
- Consejo Municipal, Memoria del 20 de Julio de 1892. Bogotá Imprenta de la Nación, 1893.
- Memoria del Ayuntamiento de 1851-1852 de México. México, Tip, de Vicente García Torres, 1852.
- Mémoria del Ayuntamiento de la ciudad de México 1867. México, Imprenta de J. Fuentes y Compañía, 1868.
- Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1875. México, Imprenta del Comercio de Dublan y Compañía, 1876.
- Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1869. México. Tip. de N. Chavez, 1870.
- Memoria del Ayuntamiento de la Ciudad de México de 1880. México, Imprenta Francisco Díaz de León, 1881.

Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1881. México, Imprenta de Dublan y Cía , 1882.

Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1882. México Imprenta de Francisco Díaz de León, 1883.

Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1884. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1885.

Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1885, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1886.

Memoria del Ayuntamiento Constitucional de la ciudad de México, de 1889. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1890.

Memoria del Ayuntamiento Constitucional de la ciudad de México de 1890. México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1891.

Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1892. México, Imprenta y Lit. de Díaz de León, 1893.

Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1893. México, Imprenta y Lit de Díaz de León S. A. , 1894.

Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1894. México , Imprenta y Lit. "La Europea de Fernando Camacho, 1895.

Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1896. México, Imprenta y Lit, "La Europea de Fernando Camacho, 1897.

Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1897. México, Imprenta y Lit.. "La Europea de Fernando Camacho, 1898.

Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1898. Mé-
xico, Imprenta y Lit. "La Europea" de Fernando Camacho,
1899.

Memoria Documentada de los trabajos municipales de 1899. Mé-
xico, Tip. y Lit. "la Europea" de J. Aguilar Vera y Cía,
1900.

Memoria del Ayuntamiento de la ciudad de México de 1900. Mé-
xico, Tip. Lit. "la Europea" de J. Aguilar Cía y Compañía,
1901, Tomo II.

Peñafiel, Antonio. Memoria sobre las aguas potables de la ca-
pital de México. México, Tip. de la Secretaría de Fomento,
1884.

INDICE GENERAL.

Prólogo.....	1
Introducción.....	3
I. Visión General del Período Comprendido entre - 1850-1900.....	9
II. Situación Económica de Colombia en la Segunda Mi- tad del Siglo XIX y su Influencia en el Progreso de Bogotá.	
A. Generalidades.....	16
B. Crecimiento y Mejoramiento de Bogotá en la Se- gunda Mitad del Siglo XIX.....	24
1. Calles.....	38
2. Paseos.....	44
3. Plazas.....	45
4. Monumentación.....	47
5. Teatros.....	48
III. Situación Económica de México en la Segunda Mi- tad del Siglo XIX y su Influencia en el Progre- so de la ciudad de México.	
A. Generalidades.....	53
B. Crecimiento y Mejoramiento de la ciudad de México en la segunda mitad del Siglo XIX...	60
1. Calles.....	69

2. Paseos.....	74
3. Plazas.....	81
4. Monumentación.....	86
5. Teatros.....	87
IV. El Transporte en Bogotá y en México en la Segunda Mitad del Siglo XIX.	
A. Transporte en Bogotá.....	98
1. Transporte Urbano.....	99
2. Comunicación de Bogotá con sus Alrededores.....	101
a. Transporte de Productos.....	102
b. Transporte de Pasajeros.....	102
3. Comunicación de Bogotá con el resto del País.....	105
B. Transporte en México.....	108
1. Transporte Urbano.....	108
2. Comunicación de México con sus Alrededores.....	111
a. Transporte de Productos.....	111
b. Transporte de Pasajeros.....	112
3. Comunicación de México con el resto del País.....	120

V. Los Servicios de Agua y Luz en Bogotá y en México en la Segunda Mitad del Siglo XIX.

A. Servicio de Agua en Bogotá.....	126
B. Servicio de Agua en la Ciudad de México.....	132
C. Alumbrado en Bogotá.....	140
D. Alumbrado en México.....	146

VI. CONCLUSIONES.

BIBLIOGRAFIA.