

Los costes de la modernización: desigualdad social y fragmentación urbana en Tampico, Tamaulipas.

The cost of modernization: social inequality and urban fragmentation in Tampico, Tamaulipas.

Recibido: Diciembre 2018

Aceptado: Agosto 2019

Reina Loredo Cansino¹

Carlos Eric Berumen Rodríguez²

Lorena Gertrudis Valle Chavarría³

Resumen

El artículo reflexiona sobre el fenómeno de la arquitectura moderna desde la periferia de aquellos territorios que paradójicamente el desarrollo y la modernización han fragmentado. Tomando como caso de estudio la ciudad de Tampico, Tamaulipas. El documento describe el proceso de modernización de la ciudad a partir de una revisión bibliográfica, hemerográfica y de archivo con el fin de contribuir a la discusión en torno a los impactos que los procesos de modernización tuvieron en las ciudades-puerto asociados al ferrocarril y el petróleo a inicios del siglo XX. Se muestra cómo los procesos de modernización se sustentan en un modelo que promueve la fragmentación urbana y se concluye que en el caso de Tampico las lógicas de modernidad perpetuaron la fragmentación del ámbito urbano exacerbando la desigualdad social.

Palabras Clave:

Arquitectura moderna; Segregación urbana; Industrialización.

Abstract

The article reflects on the phenomenon of modern architecture from the periphery of those territories that, paradoxically, development and modernization have fragmented. Taking as a case study the city of Tampico, Tamaulipas. The process of modernization of the city is described from a bibliographic, newspaper and archive review in order to contribute to the discussion about the effects of the modernization processes in port cities associated with railways and oil. early twentieth century. It shows how modernization processes are based on a model that promotes urban fragmentation. To conclude that in the case of Tampico the logic of modernity perpetuated the fragmentation of the urban environment exacerbating social inequality.

Keywords:

Modern architecture; Urban segregation; Industrialization.

¹ Nacionalidad: mexicana; adscripción: Universidad Autónoma de Tamaulipas; Doctora en Proyectos Arquitectónicos, Profesor de tiempo completo Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo; reina.loredo@gmail.com

² Nacionalidad: mexicana; adscripción: Universidad Autónoma de Tamaulipas; Doctor en Conservación y Restauración del patrimonio histórico-artístico. Profesor de tiempo completo Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo; cberumen@docentes.uat.edu.mx

³ Nacionalidad: mexicana; adscripción: Universidad Autónoma de Tamaulipas; Doctor en Conservación y Restauración del patrimonio histórico-artístico. Profesor de tiempo completo Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo; lvalle@docentes.uat.edu.mx

1. Introducción.

En el contexto histórico latinoamericano la temprana industrialización, la urbanización acelerada y el impacto del desarrollo económico en contextos rurales, fue una constante en ciudades periféricas localizadas en las rutas de comercio internacional y/o en los polos de producción/exportación. Estas ciudades han sido caracterizadas como mono-productivas, transitorias, dependientes de las metrópolis y con una baja jerarquía sociocultural. Esta caracterización promueve el binomio sociedades dominantes/sociedades dominadas, lo que implica sin lugar a duda un fenómeno de jerarquización a partir de la modernización. (Castells, 1973; Hardoy, 1974; Segre, 1975; Almandoz, 2015). De acuerdo con lo anterior en este artículo se revisa el proceso de modernización, entre 1890 y 1920, de una ciudad portuaria ubicada en el Golfo de México para dar cuenta del impacto social de algunas de las transformaciones urbanas que ocurren a partir de estos procesos.

Por otro lado, en estas ciudades periféricas como en las grandes capitales, la arquitectura y el desarrollo urbano se convirtieron en los emblemas visuales y concretos del camino hacia la modernidad. “La influencia de la Bella Época en las agendas de gobierno de muchos países latinoamericanos se tradujo en reformas sanitarias, propuestas de renovación urbana y expansión residencial”, (Almandoz, 2002:28). Así, la transformación de la estructura urbana y edilicia de Tampico durante el período puede asociarse a diversos fenómenos entre los que sobresale el proceso de modernización porfirista influenciado totalmente por Europa.

Reflexionar acerca del fenómeno de la arquitectura moderna desde la periferia de aquellos territorios que paradójicamente el desarrollo y la modernización han fragmentado permitirá reconstruir la historia urbana desde el ámbito de lo social (Fernández, 1998). De este modo, los datos surgidos de la revisión bibliográfica, hemerográfica y de archivo contribuyen a entender la manera en que los proyectos arquitectónicos y urbanos construyen un imaginario de modernidad.

Como se argumentará en las siguientes páginas, los procesos de modernización a inicios del siglo XIX impulsados por el Estado en áreas estratégicas para el crecimiento económico nacional propiciaron la inversión de

capitales extranjeros y un modelo de desarrollo espacial caracterizado por la fragmentación, la privatización y la segregación urbana.

Para desarrollar este argumento se describirá la importancia del ferrocarril y el puerto en el proceso de configuración urbana de la zona de estudio. Posteriormente, se describirá la relación entre dos industrias claves, ambas con inversión extranjera, en el período de modernización: el ferrocarril y el petróleo. Destacando una serie de proyectos arquitectónicos y urbanos asociados a ambas industrias. Finalmente, se hará hincapié en los espacios habitacionales surgidos del modelo de desarrollo espacial que la industria petrolera establece para concluir que el costo social del proceso de modernización perpetuó la segregación y fragmentación urbana a partir de la desigualdad social.

2. El ferrocarril y el puerto de Tampico.

El período histórico que tuvo lugar entre los años 1876 y 1911 conocido como el porfiriato es, además de una permanencia inédita en el poder ejecutivo por más de tres décadas, un parteaguas de una profunda transformación económica y desarrollo comercial con grandes infraestructuras que tuvo lugar a lo largo y ancho de la república mexicana. El Estado promovió la transición hacia la modernización, que inició primordialmente con las vías de transportes y comunicación.

Las costas del Golfo de México fueron los espacios geográficos claves para las actividades intensivas de expansión comercial del interior al exterior del país; por su estratégica ubicación natural y geográfica, la ciudad y puerto de Tampico se convertiría en uno de los principales puntos de salida para los productos de exportación durante este importante período.

Para llevar a posicionarse como uno de los más importantes puertos de México, se impulsó la modernización de la red portuaria y ferroviaria local, pues, aunque ya funcionaba Tampico como puerto de altura desde 1827 no había carreteras, solo caminos y todo el comercio era por vía marítima. Los cambios significativos para la modernización vinieron con el ferrocarril.

Dos compañías fueron las encargadas de ello: la primera, Ferrocarril Central Mexicano inició

sus actividades en el año de 1880 uniendo a la capital de la república con el norte del país. La estación de Tampico se puso en explotación con el ramal de la línea Chicalote-Tampico y la Barra pasando por San Luis Potosí en el año de 1891 con un tendido de 670, 560 km. de extensión; la segunda, Ferrocarril de Monterrey al Golfo⁴, que conectaba a Tampico con el norte del país y la ciudad de Monterrey. Esta red ferroviaria se terminó de construir el 13 de septiembre de 1891. Durante el porfiriato fue signo de orgullo y modernidad abarcando una extensión de 591,756 km. Corre desde Treviño, estación del ferrocarril Internacional en el Estado de Coahuila, hasta Tampico pasando por Monterrey y Ciudad Victoria, Tamaulipas (Román, 1933).

De esta manera Tampico quedó rápidamente inmerso en la nueva red de transportes terrestres, acaparando el movimiento de mercancías, principalmente minerales. Los ferrocarriles transportaron importantes cargas desde o hacia regiones distantes a más de mil kilómetros del puerto. Es necesario mencionar que estos son solo ramales de las grandes vías troncales instaladas en el país como verdaderas columnas vertebrales que corren de sur a norte y transversalmente⁵.

Ahora bien, las conexiones ferroviarias hicieron necesarios los trabajos de modernización portuaria, ya que resultaba indispensable un puerto profundo para ampliar el carácter comercial de la inversión. La intención era ampliar el intercambio comercial internacional de las ciudades del interior. San Luis Potosí y Monterrey, importantes centros mineros e industriales, podrían acceder al comercio marítimo de forma directa (Ocasio Meléndez 2012). La adecuación y canalización del río Pánuco facilitaría el tránsito de las grandes embarcaciones de vapor que arribaban del extranjero.

Las obras iniciaron en el año de 1890 con el dragado del río Pánuco, ya que su “barra” natural tenía un fondo de 7 a 9 pies de profundidad, mismo que se incrementaba entre 11 y 15 pies en épocas de lluvia, siendo aún insuficientes para la navegación de grandes barcos mercantes. La compañía Ferrocarril Central Mexicano, obtuvo el contrato de construcción y ésta subcontrató a su vez a la *Louisiana Jetty and Lighterage Company* para realizar el proyecto. Los trabajos

continuaron durante 5 años; al final se logró que el río alcanzara una profundidad de 22 pies con la consigna de que dicha profundidad se mantuviera constante durante 10 años.

Figura 1. Construcción del ferrocarril Tampico, 1890.



Fuente: US Library of Congress.

Se construyeron dos escolleras paralelas que son la entrada al puerto desde el Golfo de México: primero se construyó la escollera norte con 1470 m de longitud y luego la sur, con 1,445 m., (Ver Figura 1). La distancia entre éstas es de 300 m. El canal de navegación es de 19 km. Los barcos de mayor calado ingresaban por el río Pánuco, mientras que las embarcaciones menores lo hacían por el río Tamesí. Asimismo, se construyeron espaciosos muelles en la ribera del río Pánuco para facilitar el arribo de las embarcaciones mercantiles y de su carga y descarga. Hacia 1892 existían tres lugares para el desembarco de carga: el llamado La Barra a la entrada del río Pánuco, el del ferrocarril en Doña Cecilia y el muelle fiscal frente a la Aduana de Tampico (Hernández Elizondo 2006).

La inversión en la construcción de las escolleras fue enorme y los efectos de su explotación económica fueron inmediatos. En las memorias del proyecto, presentadas en la *Louisiana Purchase Exposition*, de 1904, Elmer

⁴ En 1902, Ferrocarril Monterrey al Golfo sería absorbido por Ferrocarril Central Mexicano, monopolizando las actividades comerciales del puerto de Tampico

⁵ Durante el gobierno de Porfirio Díaz se construyeron más de 19,000 km. de vías férreas.

L. Corthell⁶ describe el éxito técnico y comercial del proyecto:

“Los ingenieros hidráulicos, con experiencia en tales trabajos, apreciarán el gran éxito de estas obras, en la fabricación y el mantenimiento... Los resultados comerciales no han sido menos satisfactorios. Tampico, geográficamente, está bien situado para una gran empresa comercial. Está enfrente del centro de la República Mexicana. Las dos líneas ferroviarias centrales que irradian desde allí, una hacia el oeste y la otra hacia el noroeste, cubren toda esa parte de México. La finalización de la línea directa proyectada desde Tampico a México le da al Puerto una mayor ventaja y lo coloca en una posición para controlar el tráfico de una gran parte de México” (Corthell, 1904:12).

El contrato para la construcción de las escolleras⁷, firmado en 1888, por Ferrocarril Central Mexicano preveía también la construcción de una vía férrea que comunicaría las obras del puerto con el sistema ferroviario nacional. Así, se construyen las extensiones de la línea férrea en el área portuaria con el tramo a La Barra. Originalmente el tendido se construyó para el traslado de las rocas que formarían las escolleras. Más tarde, la compañía ferroviaria fundó en la ribera del Pánuco sus instalaciones. Ahí construyó, además de los muelles La Barra y Doña Cecilia, talleres, la “casa redonda”, bodegas y un edificio fiscal (Herrera, Vera y Martínez 2015).

A través de las líneas del ferrocarril un nuevo

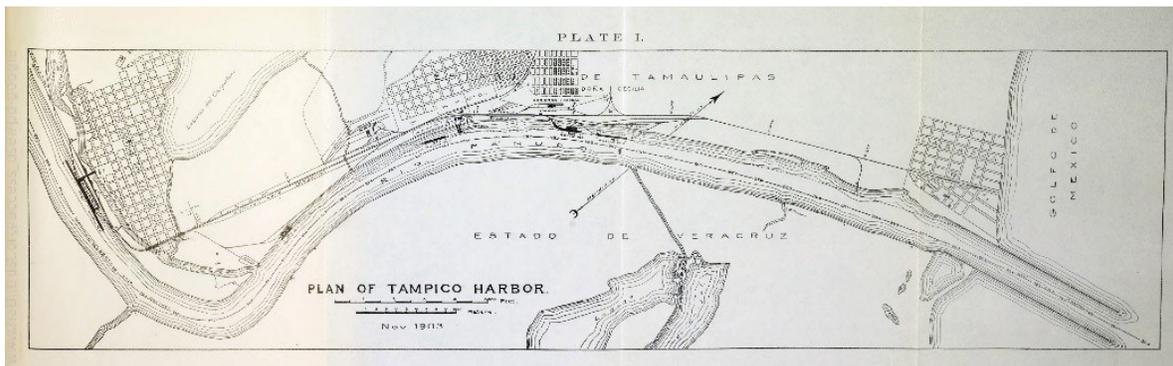
modo de ordenamiento del espacio y el territorio surgió. La infraestructura ferroviaria y portuaria sirvió de columna vertebral a una serie de espacios producto de la industrialización. Estos espacios llegaron a conformar un sistema que alteró la forma de la ciudad.

Si observamos el plano del Puerto de Tampico (1903), desarrollado por Elmer L. Corthell (Ver Figura 2), podremos notar como las redes ferroviarias y las obras portuarias al paso de los años definieron el establecimiento de puntos de conexión indispensables para la modernización de la ciudad. Entre las obras más sobresalientes que se construyeron durante el proceso de industrialización podemos señalar:

-Edificio de la Aduana de Tampico (1896-1902)⁸, estructura de elementos prefabricados de hierro colado y mampostería, desarrollado en dos niveles, de 300 metros de largo y 46 de ancho. La planta baja funcionaba como almacén y recepción/entrega de mercancías y la planta alta albergaba las oficinas aduanales. Las vías férreas atravesaban el edificio para permitir la llegada de los carros de carga y el acceso directo a la aduana. El muelle alcanzaba 350 metros de largo con un ancho de 15 metros. Las condiciones del terreno obligaron la construcción de un sistema de cimentación a base de pilotes. (Ver Figura 3)

-Canal de Chijol, el proyecto estaba contemplado años atrás (1860) pero fue durante el porfiriato que se ejecutan los trabajos de la limpia,

Figura 2. Plano del Puerto de Tampico, 1903.



Fuente: Elmer L. Corthell, 1904. p. 12.

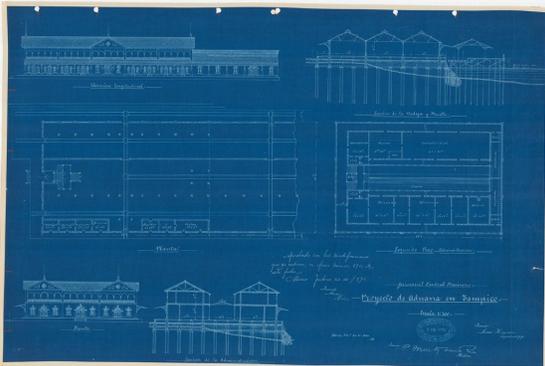
⁶ Jefe de proyectos de las escolleras del Mississippi y jefe de ingenieros de las escolleras de Tampico, quien presentaba un resumen de las características destacadas de las obras en Tampico a través de cuatro modelos en relieve y un álbum de cincuenta y tres fotografías, que muestran todas las fases de los trabajos, los métodos de construcción, los resultados físicos y las instalaciones comerciales.

⁷ [Contrato de construcción. Archivo Histórico de PEMEX, caja 2094, exp. 56703, foja 22]

⁸ También construida por la Compañía Ferrocarril Central Mexicano.

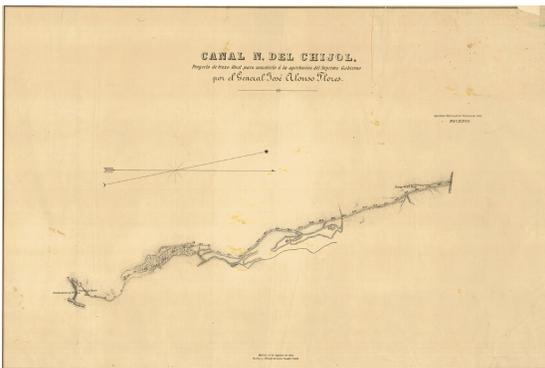
mejoramiento y ensanche del canal de Chijol desde su desembocadura en río Pánuco hasta la Laguna de Tamiahua. Las obras iniciaron en el año de 1903 y concluyeron en el año de 1907. Esta vía fluvial comunica al puerto de Tampico con el puerto de Tuxpan, Veracruz. Todo el canal debió tener una anchura de 10 metros y una profundidad de 1.50 m. Su objetivo era facilitar las comunicaciones entre los puertos de Tampico y puntos intermedios, ribereños, atravesando lugares de gran potencial económico. (Ver Figura 4)

Figura 3. Proyecto de la Aduana de Tampico, 1895-1898.



Fuente: Mapoteca Orozo y Berra.

Figura 4. Canal del Chijol, 1874.



Fuente: Mapoteca Orozo y Berra.

El tren Tampico-La Barra funcionó hasta los años cuarenta. Durante estas décadas la ciudad se extendió acompañando el recorrido del ferrocarril no solamente de grandes obras de infraestructura, sino también de una gran

cantidad de asentamientos obreros. La Compañía Ferrocarrilera Central Mexicana, constructora, operadora y administradora del ferrocarril y del puerto, hizo grandes convocatorias para la contratación de personal obrero. En 1890, al iniciar los trabajos preliminares de limpieza de la barra se hizo un llamamiento de mil trabajadores en San Luis Potosí⁹.

Así, el tren se convirtió en una línea de comunicación para una oleada de migrantes nacionales y extranjeros, atraídos por la pujanza del puerto y a quienes el centro de la ciudad ya no podía albergar. Estos asentamientos fueron concentrándose en los terrenos aledaños a la línea férrea, que hasta 1890 estaban deshabitados:

“También se construyeron chozas y casas a lo largo de los once kilómetros de caminos establecidos por el Central Mexicano entre Tampico y la escollera norte construida en La Barra. Una locomotora daba servicio a ese caserío transportando hombres y materiales hacia y desde Tampico. Se convirtió en la forma de transporte más importante para los trabajadores y sus familias que vivían a lo largo de la línea. De esta manera se dio el desarrollo de la población y la suburbanización en los barrios Árbol Grande, Doña Cecilia y La Barra” (Ocasio Meléndez, 2012:128).

El ferrocarril provocó también la transformación del paisaje (Ver Figura 5). Se favoreció el acceso “masivo” a la playa, que ya era un centro de veraneo para la clase alta tampiqueña antes de la construcción del tren, pero que a partir del proceso de modernización empezó a plantearse como un espacio de explotación turística. Contando con el tendido de las vías, a partir de 1895 un tren de vagones comenzó el traslado de pasajeros entre Tampico y la playa. “A la par, comenzó a ser un sitio de interés para el creciente número de empleados de las compañías extranjeras, navieras y ferrocarrileras, principalmente de estadounidenses y británicos, lo mismo que sus familias, quienes fueron los que detonaron la costumbre de ir a la playa en sus tiempos de ocio” (Herrera, Vera y Martínez, 2015:397). A partir de entonces, las inversiones nacionales y extranjeras para la construcción de hoteles y otras instalaciones se sucedieron en las siguientes décadas.

⁹ [Nota periodística. “La barra de Tampico, *Diario del Hogar*, 29 marzo, 1890, HNDM, consultado 15 febrero, 2019], <http://www.hndm.unam.mx>

Figura 5. Río Pánuco y los muelles desde el faro, entre 1880 y 1897.



Fuente: US Library of Congress.

3. La infraestructura ferroviaria y la industria petrolera.

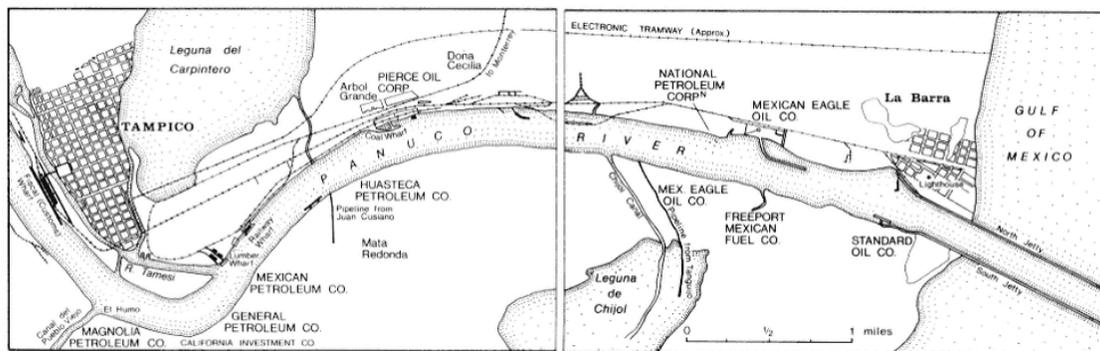
A finales del siglo XIX, las estructuras productivas de los países industriales se transformaron. “El petróleo y la electricidad desplazaron al carbón mineral como principal energético. Su bajo costo, su poder calorífico, facilidad de manejo y almacenaje hicieron del petróleo un elemento básico en los procesos industriales, comerciales

y de transporte modernos” (Álvarez de la Borda, 2005:31). Sin duda, el proceso de modernización en Tampico nace con el proyecto porfiriano para el desarrollo del ferrocarril y tuvo continuidad en la explotación petrolera. En este sentido, “las obras portuarias concesionadas al Ferrocarril Central fueron muy importantes para entender por qué el puerto se convertiría, a lo largo de las primeras décadas del siglo XX, en centro de la actividad de la explotación petrolera, de su administración, refinación y transporte” (Gamboa Ramírez y Paez Flores, 2012:138).

En 1895 la primer refinería, no dedicada a la exploración y explotación de la Waters Pierce Oil Company se estableció en Árbol Grande¹⁰. Esta compañía importaba el crudo de los Estados Unidos y lo procesaba en productos refinados del petróleo para venta en México. Más tarde, en 1901, la Pierce compró la Compañía Ferrocarril Central Mexicano. Así nace un monopolio, que fusiona comunicaciones y energía, que dominó al puerto de Tampico hasta 1907 cuando el ferrocarril fue expropiado.

A partir del cambio en el Código de Minería para la explotación de los recursos del subsuelo (1884) que permitía la explotación de los recursos subterráneos al dueño del suelo, y el decreto de la Ley Petrolera (1901) que autorizaba al Ejecutivo a conceder permiso de exploración petrolera, la llegada de exploradores y explotadores petroleros a Tampico no se hizo esperar. Para 1918, según podemos observar en el plano de la California Investment Company (Ver Figura 6), otras compañías se establecieron a lo largo de la línea

Figura 6. Tampico, 1918.



Fuente: Brown, 1993, 192.

¹⁰ Anuario estadístico del Estado de Tamaulipas, formado por la Dirección General Técnica a cargo del Ing. Espiridión Ledesma, Año de 1901, Ciudad Victoria, establecimiento Tipográfico del Gobierno, t.I, num. 1.

férrea y portuaria en ambos lados del Pánuco. Así, la Magnolia Petroleum Co., la Mexican Petroleum Co., la Huasteca Petroleum Co, la National Petroleum Corp., la Standard Oil y la Mexican Eagle Oil se suman a la Waters Pierce.

La primera producción importante de la zona llegó en 1904. El pozo No. 1 de La Pez, explotado por la Mexican Petroleum Company arrojaba 1,500 barriles de crudo diario. La Mexican Petroleum hizo un contrato con la Compañía Ferrocarril Central Mexicano y a finales de 1905 las locomotoras del ferrocarril Tampico-San Luis Potosí utilizaban por primera vez petróleo extraído en la región como combustible (Álvarez de la Borda, 2005).

Más tarde, en 1910 el pozo Casiano No. 7, explotado por la Huasteca Petroleum, tuvo una producción inicial de cien mil barriles diarios de crudo lo que consolidó la infraestructura industrial de la zona: se construyeron oleoductos, tanques de almacenamiento, represas, etc.. Por su parte, la Mexican Eagle Oil con capital inglés, considerada entonces la compañía petrolera más poderosa de México, construyó en 1912, amplios muelles en los casi cuatro kilómetros de la margen izquierda del Pánuco donde estableció en 536 hectáreas la refinería El Águila.

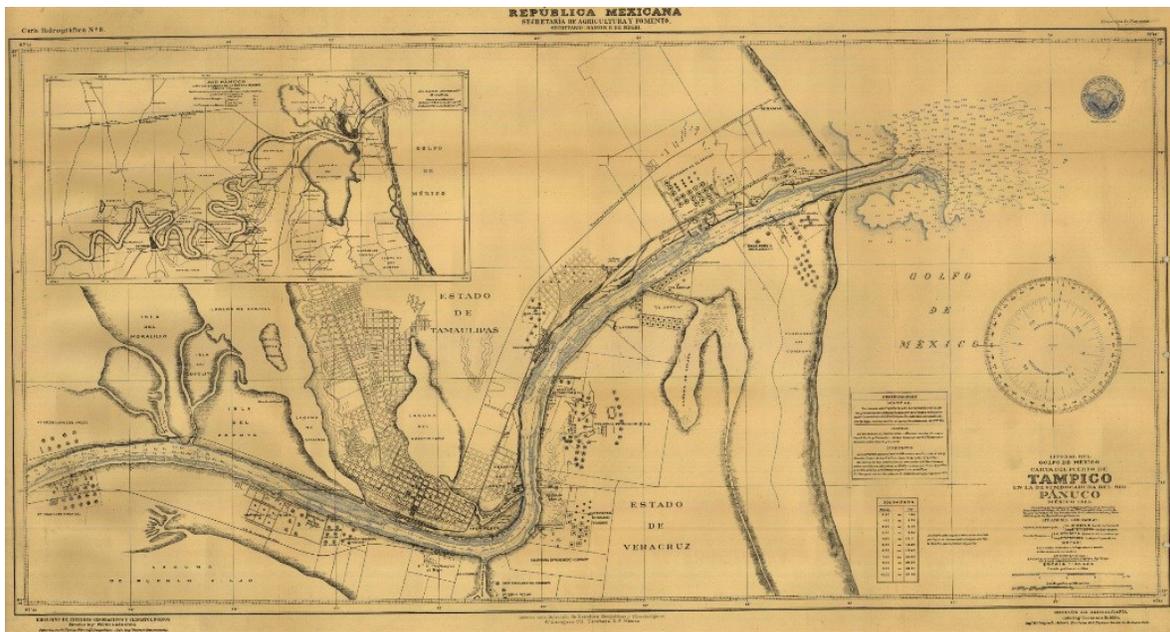
La carta del Puerto de Tampico en la desembocadura del Río Pánuco de 1923 (Ver

Figura 7), da constancia detallada del sembrado de las instalaciones industriales asociadas a la actividad petrolera. A estas instalaciones se sumarán oficinas técnicas y administrativas que las compañías petroleras construyeron en el centro de la ciudad.

En este contexto, el desarrollo de la ciudad se despliega simultáneamente con una fuerte inversión en el tendido de redes de transporte, de energía y servicios para el desarrollo industrial. La construcción de la infraestructura petrolera consolidó la ciudad y más tarde la infraestructura ferroviaria la configuró. Porque no se puede separar la llegada del ferrocarril a la consolidación del puerto, ni la construcción de calles y avenidas a la de oleoductos. Tampoco se puede ignorar que la necesidad de alojamiento para el personal técnico/administrativo y obrero de la industria petrolera conformó la organización de las zonas residenciales de Tampico (Batorila y Loredó, 2017).

La actividad económico-comercial del puerto y las infraestructuras petroleras convirtieron a Tampico en el segundo puerto exportador del mundo a principios de la década de los veinte (Sánchez Gómez, 1998). Esto provocó un cambio notorio en la ciudad, que se convirtió entre 1910 y 1920 en una ciudad moderna. El cónsul estadounidense en Tampico, Claude I. Dawson, la describe así en 1920:

Figura 7. Plano del Puerto de Tampico, Autor: José Garduño, 1924. Secretaría de Comunicaciones y OP.



Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.

“...una ciudad cosmopolita con calles de asfalto, uno de los mejores sistemas de iluminación de cualquier ciudad de su tamaño en cualquier parte del mundo, con tranvía eléctrico y edificios modernos y de departamentos. El viejo Tampico era una ciudad de edificios de una sola planta, la mayoría de los cuales permanecen, y sobre la cual se elevan las enormes estructuras nuevas, un ejemplo interesante del desbordamiento moderno del último siglo.”¹¹

En un contexto nacional donde las ciudades con mayor desarrollo estaban siendo dotadas de los principales servicios, se plantearon en Tampico proyectos de modernización que dejaban atrás el transporte y las comunicaciones para implicar la imagen urbana y la condición higiénica y/o de saneamiento. Ejemplo de infraestructuras de servicios con carácter industrial son:

-La planta de luz Andonegui que entró en servicio en el año de 1923 con dos generadores de 6000 kw; supliendo a la anterior planta. El edificio cuenta con dos galeras de gran altura de mampostería y ensambles de fierro y lámina galvanizada en techos. Dio servicio de 1923 a 1979.

-La planta potabilizadora Hidros, construida entre 1926 y 1929, utilizaba sistemas de filtraje altamente sofisticados para el período, así como maquinaria y equipo importado desde Alemania. El edificio es un pabellón de techos altos y grandes ventanales, construido en tabique y concreto.

A partir de alcanzar su máximo histórico en la producción petrolera en 1921, llegó su declive. El acelerado crecimiento de Tampico durante el período al que nos hemos venido refiriendo no es equiparable al de ninguna ciudad o región en el país. En ningún sitio se registró tal concentración industrial y/o crecimiento demográfico, comercial y financiero. Sin embargo, “este excepcional desarrollo, presentó contradicciones y limitaciones urbanas, ambientales y de servicios, que sí pueden referirse a otras ciudades petroleras de América Latina, como Maracaibo y Cabinas en Venezuela” (Hernández Elizondo, 2006:115).

¹¹ [Nota periodística. “Mexico making headway” *New York Times*, 17 noviembre, 1920, consultado 31 enero, 2019], <https://timesmachine.nytimes.com>

¹² Específicamente en Doña Cecilia, localidad perteneciente a Tampico, adyacente a la línea de tren.

¹³ [Nota periodística. “News, notes and comments from Modern Mexico,” *The Mexican Herald*, 9 julio, 1898], HNDM, consultado 8 enero, 2019, <http://www.hndm.unam.mx/consulta>

4. La fragmentación de la ciudad, el costo de la modernización.

Las noticias en 1880 de la llegada del ferrocarril atrajeron a Tampico a un gran número de migrantes, nacionales y extranjeros, interesados en participar en los nuevos trabajos ofertados en la ciudad. Posteriormente el desarrollo de las infraestructuras portuarias y petroleras provocó una serie de crecimientos demográficos que se extendieron por décadas, según lo muestra la Tabla 1.

Tabla 1. Población de Tampico asociada a tipos de desarrollo entre 1879-1922.

Año	Población	Tipo de desarrollo
1879	6 999	Ferroviario
1885	7 500	
1890	8 045	
1897	11 689	Portuario
1900	17 569	
1910	23 452	
1917	40 192	Petrolero
1921	94 667	
1922	120 000	

Fuente: Elaboración propia con base en Ocasio Meléndez, 2012, p. 253.

El crecimiento asociado al desarrollo ferroviario y portuario implicaba no solamente la construcción del tendido, sino también su mantenimiento y reparación lo que trajo la contratación constante de trabajadores. Sin embargo, la ciudad no estaba preparada para este crecimiento demográfico. Los migrantes que llegaron a Tampico estaban obligados a vivir en “chozas multifamiliares rentadas en terrenos pantanosos a las orillas de la Laguna del Carpintero...o bien a construir casuchas en tierras alejadas al norte o al este del centro de la ciudad” (Ocasio Meléndez, 2012:128).

Sin embargo, esta no era la condición de habitación de todos los trabajadores del sector. La Compañía Ferrocarril Central Mexicano además de instalar sus edificios operativos y administrativos en La Barra¹² también construyó viviendas en el mismo sitio para sus empleados de confianza mayoritariamente norteamericanos. Un observador señala la apariencia de un auténtico *american railway town* que tenían estos complejos habitacionales.¹³

Con la refinería instalada en Árbol Grande, en 1895, el desarrollo petrolero aterrizó en La Barra. La oferta laboral se multiplicó de manera exponencial, lo que atrajo a muchos más inmigrantes a instalarse ahí. Con el tiempo la compañía *permitió* el establecimiento irregular a obreros en los vastos terrenos de su propiedad aledaños al tren con la intención de evitar pérdida de tiempo por traslados. En 1896 un observador describe:

“La población del puerto continúa aumentando. El suburbio de Doña Cecilia contiene una población de aproximadamente 4.500 almas, y Árbol Grande, un pueblo comparativamente nuevo, cerca de 500 personas, propiamente en Tampico no hay edificios vacantes, y aunque se están construyendo nuevos edificios, pasará algún tiempo antes de igualar la demanda.”¹⁴

Al expropiarse los ferrocarriles en 1907 los terrenos propiedad de Ferrocarril Central Mexicano en La Barra pasaron a ser parte del Estado que terminó arrendándolos o vendiéndolos a las compañías petroleras que aterrizaron en la zona. Esto no cambió la situación de estos asentamientos o barrios obreros, todo lo contrario, la irregularidad se generalizó. Así, en respuesta a una lógica ajena, sustentada en el sistema hegemónico de explotación se gestaron transformaciones radicales en la ciudad y formas de vida, que mantenían un perfil rural en concentraciones con baja densidad de población a todo lo largo de la línea de ferrocarril entre Tampico y La Barra. “Doña Cecilia y Árbol Grande eran barrios proletariados lejos de Tampico que debido a sus características físicas y sociales lucían más como pueblo interiores y rurales que como barrios de una ciudad moderna...” (Adleson, 1982:105). Barrios sin servicios básicos, donde proliferaron viviendas de diversas tipologías que compartían dos elementos en común: precariedad e insalubridad.

Por el contrario, y como hemos visto en el apartado anterior, el centro de Tampico a partir de 1910 contaba con los servicios de agua potable, drenaje, electricidad e iluminación; además de contar con el servicio del tranvía eléctrico, se habían asfaltado sus calles y la arquitectura que se desarrollaba en la ciudad correspondía a los estándares que la modernidad marcaba.

En el contexto nacional era común que estos servicios fueran suministrados por empresas extranjeras. Tal era el caso del tranvía y el sistema eléctrico, propiedad de la compañía El Águila, que de ninguna manera se conformaron con la explotación de recursos y servicios. Pronto los inversionistas de la empresa fueron conscientes de las posibilidades económicas que tendría el desarrollo inmobiliario en la ciudad. Las políticas de esta empresa cambiaran en muchos sentidos el crecimiento urbano de Tampico.

En 1913, la compañía planteó el proyecto de construcción de una colonia para sus empleados. Se trataba de un terreno, de 60 hectáreas, ubicado en el norte de la ciudad con excelentes vistas y paralelo a la ruta del tranvía. Ahí se construirán mansiones para la élite de la sociedad nacional y extranjera. El Águila se sumará así a otras colonias construidas previamente por iniciativa de ciudadanos norteamericanos, como Donald Campbell, donde la tipología habitacional tradicional local comienza su transformación:

“...edificaciones con techos a dos aguas recubiertos de tejamanil, amplias galerías exteriores protegidas con mosquiteros, pórticos sobreelevados del terreno por un basamento, áticos y sótanos en las viviendas; construcciones que utilizaban madera, si no exclusivamente, si en una proporción notablemente diferente a la de las arquitecturas locales y -algo que en mi juicio es sumamente importante- la inclusión de elementos de hierro, industrializados y estandarizados para la construcción en columnas, farolas, balcones, etc.” (Narváez Tijerina, 2006:45)

La implantación de nuevos patrones económicos, culturales e ideológicos vinculados al medio urbano moderno llegó para aplastar muchas de las tradiciones locales constructivas y de formas de vida que eran parte del tejido cultural local. Además, separó de forma dramática y visible dos mundos que funcionaban a partir del fenómeno de la modernización: la élite industrial, dominada por extranjeros, y los obreros. Así, “comienza la estratificación del espacio urbano siguiendo la lógica piramidal del control empresarial”¹⁵.

La estratificación urbana separó la sociedad en tres grupos: los dos primeros, la élite empresarial y

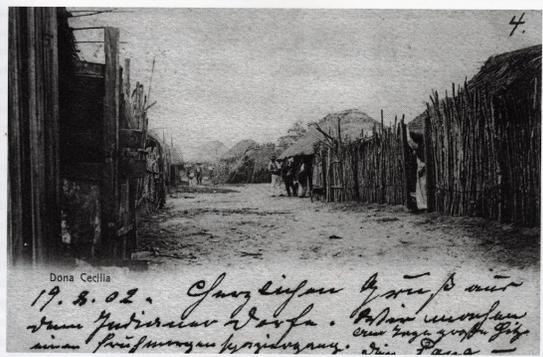
¹⁴ [Nota periodística. “Trade of Mexico,” *The Mexican Herald*, 9 noviembre, 1897, HNDM, consultado 29 noviembre, 2017], <http://www.hndm.unam.mx/consulta>

¹⁵ *Ibidem* p. 45

los empleados especializados se concentraban dentro de los límites municipales en colonias exclusivas que ofrecían viviendas de varias habitaciones, drenaje, agua potable y acceso al tranvía. No todos gozaban de los mismos edificios, pero al menos estaban integrados en un mismo espacio urbano.

El tercer grupo estaba formado por obreros y desempleados. Se pueden señalar tres tipos de vivienda para estos: chozas para obreros (Ver Figura 8), construidas con materiales inflamables e instaladas peligrosamente cerca de talleres de ferrocarril y tanques de petróleo; casas para trabajadores calificados construidas cerca de las refinerías, ambos tipos eran propiedad de las compañías y se rentaban o cedían a los trabajadores temporalmente, (Ver Figura 9). Finalmente están las casas propias. Estas viviendas eran espacios reducidos, entre 45 y 60 m² aproximadamente, donde habitaban hasta tres familias, (Ver Figura 10). Constan de dos recámaras, sala-comedor, cocina, baño y el porche tradicional¹⁶. Generalmente eran construidas por el trabajador en terrenos arrendados o de apropiación irregular que pertenecían al municipio o a las propias compañías.

Figura 8. Doña Cecilia, circa 1902.



Fuente: US Library of Congress.

Figura 9. Doña Cecilia, sin fecha.



Fuente: US Library of Congress.

Figura 10. Primera página El Mundo, 26 octubre 1924.



Fuente: Benson Latin America Collection.

Esta segmentación geográfica, económica y de clases fue un gran determinante para la división política ocurrida en la municipalidad de Tampico en 1924, cuando la ciudad se fragmenta y nace Ciudad Madero. El nuevo municipio, primero llamado Villa Cecilia, estaba conformado por los asentamientos de Doña Cecilia, Árbol Grande, Refinería, El Águila, La Barra y Miramar, además de otras partes del norte de Tampico. Existieron muchas razones políticas y económicas que hicieron posible esta fragmentación. Pero sin duda, una razón de gran peso fue la distancia social que la modernización había abierto durante el auge ferroviario, portuario y petrolero.

A partir del movimiento revolucionario las organizaciones de trabajadores asentados en La Barra descubrieron su capacidad de movilización en eventos de huelga capaces de paralizar la producción petrolera. El siguiente paso fue buscar la regularización urbana de los terrenos donde habitaban y los servicios públicos básicos. La independencia que aquellos obreros, pobres y migrantes reclamaron, esos quienes forjaron a base de su fuerza la edad de oro de Tampico,

¹⁶ [Nota periodística. "Modelo económico de una casa para obreros, cómoda y sencilla," *El mundo*, 26 octubre, 1924], Benson Latin American Collection

pero que vivieron siempre en la periferia nos muestra en muchos sentidos los costes de la modernización forzada.

5. Conclusiones.

Los procesos de modernización aceleraron de una manera brutal y casi explosiva el ritmo y crecimiento de ciudades periféricas en muchas partes de Latinoamérica. Especialmente aquellos espacios que se establecieron como nodos en la trama de comunicación ferroviaria establecida a finales del siglo XIX.

Gestionado principalmente por la explotación sistemática de los recursos naturales disponibles a cargo de una oligarquía capitalista extranjera auspiciada por el gobierno nacional el proceso de modernización de Tampico, Tamaulipas, corresponde a un momento histórico, social y cultural centrado en la industrialización. Siempre bajo un modelo inspirado en la idea de modernidad europea. Este modelo, sin embargo, perpetúa la lógica de la fragmentación del ámbito urbano, dando espacio a la consolidación de espacios habitacionales privilegiados para las clases acomodadas, generalmente extranjeros, mientras que una gran parte de la población solo podía aspirar a la periferia urbana con infraestructura y servicios de menor calidad.

La desigualdad se hizo evidente en el tipo y sistemas constructivos de las viviendas, así como por la calidad de la infraestructura y los servicios con que se contaba. De esa forma llegaron a configurarse dos paisajes que, finalmente se convirtieron en dos ciudades. La fragmentación espacial que se originó con la modernización de Tampico persiste aun en la conciencia colectiva e impide asumir la interdependencia de un área metropolitana para proyectar un futuro común, así como reconocer su herencia compartida.

Detrás de conceptos como modernidad, industrialización y desarrollo se ocultan los procesos de segregación y fragmentación que caracterizan a la modernización. En estos procesos una gran parte de la población, sino la mayoría, quedo excluida de ciertos espacios, servicios o infraestructuras, a través de la creación de enclaves urbanos. La revisión de estos procesos sirve como ejemplo para entender el papel que juega la arquitectura moderna en estos espacios en México y algunos otros países de América Latina en cuyas ciudades se ha

profundizado la desigualdad. Una extensa cantidad de kilómetros de vías, espacios ferroviarios, edificios de equipamiento e infraestructura son testigos del momento histórico más importante de la ciudad y del país. También son ejemplos que cumplen con los cánones formales modernos y sus respectivos imaginarios, de cierta forma son objetos y espacios que demarcan jerarquías y contribuyen a la desigualdad. ■

6. Bibliografía.

- Adleson, Lief S. (1982), *Historia social de los obreros industriales de Tampico, 1906-1919*. México: El Colegio de México.
- Almandoz, Arturo. (2015), *Modernization, Urbanization and Development in Latin America, 1900s-2000s*. NY: Routledge.
- Almandoz, Arturo. (2002), «Urbanization and urbanism in Latin America: from Haussmann to CIAM.» En *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*, de Arturo Almandoz, 13-44. Nueva York: Routledge.
- Álvarez de la Borda, Joel, (2005), *Los orígenes de la industria petrolera en México 1900-1925*. México: PEMEX.
- Batorila, Miguel Ángel, y Reina Isabel Loredo. (2017), “La Industria Petrolera y la Modernidad: Transformaciones Urbanas en Tampico-Madero, Tamaulipas, México”, *CONTEXTO* 11, n° 14: 43-61.
- Brown, Jonathan C. (1993), *Oil and Revolution in Mexico*. Berkeley: University of California Press.
- Castells, Manuel. (1973), *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Barcelona: GG.
- Corthell, Elmer L. (1904), *The Tampico Harbor Works. Terminus of the Mexican Central Railway on the Gulf of Mexico*. New York: Bowne&Co.
- Fernández, Roberto. (1998), *Laboratorio americano. Arquitectura, geocultura y regionalismo*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Gamboa Ramírez, Ricardo, y Rosario Gabriela Paez Flores. (2012), “Petróleo y crecimiento urbano: un pasaje de la historia de Tampico en el siglo XX”, En *Historia Económica Regional III*, de Laura Hernández Montemayor, Mercedes Certucha Llano y Luis Anaya Merchant, 135-157. Cd. Victoria: Fomento

- Editorial UAT.
- Hardoy, Jorge Enrique. (1974), *El proceso de urbanización en América Latina*. La Habana: Oficina Regional de Cultura para América Latina y el Caribe.
- Hernández Elizondo, Roberto. (2006), *Empresarios extranjeros, comercio y petróleo en Tampico y la Huasteca (1890-1930)*. México: Plaza y Valdés.
- Herrera, Octavio, Rodrigo Vera, y Esther Martínez. (2015), *Tamaulipas a través de sus regiones y municipios*. TOMO IX, VI. Región Sur. México: Gobierno del Estado de Tamaulipas.
- Méndez Reyes, Jesús. (2012), "Tamaulipas en el siglo X. Notas para un estudio de Historia Económica, 1930-1960", En *Historia Económica Regional III*, de Laura Hernández Montemayor, Mercedes Certucha Llano y Luis Anaya Merchant, 19-42. Cd. Victoria: Fomento Editorial UAT.
- Narváez Tijerina, Benito Adolfo. (2006), *Ciudades difíciles: el futuro de la vida urbana frente a la globalización*. México: UANL/PyV.
- Ocasio Meléndez, Marcial E. (2012), *Capitalismo y Desarrollo. Tampico 1876-1924*. Ciudad Victoria: UAT.
- Román, Julia (1933), "Historia de los ferrocarriles de México", *Anales del Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnografía*, n° 25: 389-448.
- Sánchez Gómez, María del Pilar. (1998), *Proyección histórica de Tampico*. Ciudad Victoria: Instituto de investigaciones históricas. UAT.
- Segre, Roberto (1975), *América Latina en su arquitectura*. México: UNESCO-Siglo XXI.