

## La concentración económica en la ciudad de México, 1876-1910

Gustavo Garza  
Juan Javier Pescador\*

*El propósito principal de este artículo es analizar las características macroeconómicas de la ciudad de México entre 1876 y 1910, época en que se inició la concentración mercantil en la capital del país. Específicamente interesa cuantificar el nivel de concentración industrial y comercial a partir del cual sea posible establecer algunos de los determinantes históricos de su evolución económica moderna. Para ello, se realiza una caracterización de los distintos circuitos de abasto y comercialización que conectaban a la ciudad con las áreas de producción, a partir de la cual se enuncian algunas hipótesis para explicar la lógica de la concentración de actividades económicas, no únicamente en los conocidos términos del centralismo del poder político, sino incorporando los aspectos locacionales, financieros y de transporte prevaletentes en la época. Se concluye que dentro de los factores que impulsaron la concentración económica en la ciudad de México destacó el desarrollo del ferrocarril y la energía eléctrica, elementos que al favorecer especialmente al centro del país contribuyeron a la consolidación de la capital.*

El surgimiento del capitalismo es resultado de varios siglos de evolución, durante los cuales se construyó un vasto conjunto de condiciones generales para la producción, paralelamente al desarrollo de sus determinantes directos: la producción mercantil, la división del trabajo, el capital comercial, el trabajo asalariado, la manufactura y la expansión del mercado.

La característica central de las condiciones generales de la producción, denominadas comúnmente "infraestructura", es la de ser condiciones materiales o medios de producción externos a las unidades productivas privadas, pero indispensables para la realización del moderno proceso de producción. Su función principal es apoyar la valorización del capital, directamente como condiciones generales para la circulación y los medios de producción socializados, e indirectamente como medios de consumo colectivos (véase Garza, 1985: 204-209). La construcción y aglomeración secular de estas condiciones generales de la producción en una ciudad,

\* Profesores-investigadores del Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano, El Colegio de México.

constituyen la base material que le permite concentrar en forma creciente a las actividades económicas y, por ende, a la población. Tal ha sido el caso de la ciudad de México.

El capitalismo, como modo de producción dominante, se consolidó en el país a partir del último cuarto del siglo XIX. El propósito de este artículo es analizar las características macroeconómicas de la ciudad de México entre 1876 y 1910, época en que se inicia la concentración económica mercantil en la capital. Más específicamente, el objetivo principal es analizar la importancia comercial de la ciudad de México en el último tercio del siglo XIX en el marco de la economía porfiriana, con el fin de establecer algunos de los determinantes históricos de su evolución económica moderna. Para esto, nos proponemos realizar una caracterización de los distintos circuitos de abasto y comercialización que conectaban a la ciudad con las áreas de producción. Paralelamente, se enuncian algunas hipótesis para explicar la naturaleza de la concentración de actividades comerciales, no únicamente en los conocidos términos del centralismo político y sus ventajas, sino incorporando los aspectos locacionales, financieros y de transporte que prevalecían en la época, así como también elementos de la estructura económica de la capital durante el porfiriato. Para lograrlo, se cuantificarán —hasta donde lo permitan las estadísticas disponibles—, los niveles de concentración de las actividades industriales y comerciales, con vistas a obtener una sistematización inicial de la concentración económica en la ciudad de México durante la época señalada.

A fines del siglo XIX la contribución de la agricultura al Producto Interno Bruto (PIB) fue superada por el sector servicios, el que desde 1899 realizó las aportaciones más importantes (Solís, 1987: 292). La industria, por su parte, rebasó las contribuciones de la agricultura sólo hasta 1921. En 1895 el sector servicios participó con 38% del PIB, la industria con 21, y el restante 41% lo absorbió la agricultura. Sin embargo, para 1900 los servicios alcanzaron 40 del PIB, 24 la industria y 36% la agricultura. Para 1910, los servicios siguieron manteniendo su liderazgo con 38%, seguidos por la agricultura con 36 y por la industria con 26. El comercio desempeñó un papel fundamental en este desplazamiento de la agricultura, pues constituía la mitad de las aportaciones al PIB del sector terciario, esto es, 52, 51 y 53% en 1895, 1900 y 1910, respectivamente (Solís, 1987: 90). Al no ser posible sistematizar el análisis de la concentración de estas actividades económicas en la ciudad de México, por carecer de las estadísticas respectivas, se estimarán los niveles de concentración de la industria textil y de las actividades comerciales.

### Distribución geográfica de la industria textil (1879-1982)<sup>1</sup>

En 1879 existía una mejor distribución territorial de la industria textil que en 1845: de las 29 entidades, 23 poseían, al menos, un establecimiento.<sup>2</sup> Puebla fue la localidad con mayor número de empresas, sumando 21 de las 99 existentes; esto es, 21.2% del total nacional (véase el cuadro 1).<sup>3</sup> Según el número de empresas y de producción de hilaza, Jalisco le seguía en importancia y, en tercer sitio, se encontraba el Distrito Federal. Sin embargo, este último ocupaba el segundo lugar en lo que se refiere al capital invertido y a la producción de manta (véase el cuadro 1).

El aumento en la importancia de Jalisco y Coahuila, aunado al surgimiento de la industria textil fabril en los estados norteros de Nuevo León, Sonora y Chihuahua, denotan que continuaba prevaleciendo el patrón de dispersión industrial como reflejo de consideraciones técnicas y del debilitamiento del control económico de la ciudad de México, iniciado desde mediados del siglo XIX.<sup>4</sup>

En el Distrito Federal existían ocho empresas textiles que representaban 8% del total, aunque su participación, considerando el capital invertido y las piezas de manta, aumentaba a 13.3 y 15.6% respectivamente (porcentajes calculados del cuadro 1). Entre estas magnitudes se puede establecer el grado de concentración de la industria textil en la ciudad de México.

Es de particular importancia observar la fuerza motriz que utilizaban las empresas textiles en 1879, pues en 1843 fue básicamente hidráulica. Hacia 1879 esa característica se había modificado apreciablemente y existían nueve empresas que trabajaban exclusivamente con vapor (9.1%); 54 utilizaban agua y vapor (54.5%) y las 36 restantes (35.4%) continuaban operando con agua como fuerza motriz (véase el cuadro 1). Para esta época, por ende, estaban desapareciendo las ataduras territoriales debidas a la existen-

<sup>1</sup> Los encabezados 1, 2 y 4 son una versión corregida de parte del capítulo 5 publicado en Garza, 1985. El apartado 3 fue realizado para este trabajo.

<sup>2</sup> La información no es enteramente comparable, pues en 1845 se incluyen las fábricas de hilados y tejidos de algodón y en 1879 se agregan a éstas las de tejidos de lana. Aunque la fuente para 1879 no incluye en el título a las fábricas de hilaza, la información indica que, al menos en parte, sí se consideran.

<sup>3</sup> Los datos que se ofrecen pertenecen al nivel de entidades federativas, pero en la mayoría de los casos las empresas se encontraban en la capital estatal o en sus alrededores.

<sup>4</sup> De la imposibilidad de atender adecuadamente a los mercados lejanos surgieron nuevos centros de abastecimiento y un menor control económico de la capital: "...La información analizada muestra la pérdida de los antiguos mercados del norte, región donde se registran los mayores crecimientos urbanos de la época (Monterrey, San Luis Potosí...)" (Moreno Toscano y Florescano, 1970: 37).

CUADRO 1  
 República mexicana: distribución de la industria textil por  
 características principales y entidades federativas, 1879

Entidades	Número de establecimientos	Producción mensual			Fuerza motriz		
		Hilaza (kg)	Manta (piezas)	Capital invertido	Vapor y agua	Vapor y agua	Sólo agua
Total <sup>a</sup>	99	243 785	271 284	9 517 775	9	54	36
Aguascalientes	1		1 000	28 000			1
Baja California							
Campeche	7		11 300	278 000		5	2
Coahuila	2	28 000	4 000	107 000		2	
Colima							
Chiapas	3		7 500	122 000		2	1
Chihuahua	8	6 858	42 400	1 271 000	2	6	
Distrito Federal	7	20 000	12 500	233 000		3	4
Durango	4	8 000	22 700	296 000	1		3
Guanajuato	1		2 000	35 000			1
Guerrero	4	2 614	6 900	200 000	1	2	1
Hidalgo							

LA CONCENTRACIÓN ECONÓMICA EN LA CD. DE MÉXICO

Jalisco	10	118 536	18 500	907 000	4	6
México	6	8 282	18 900	677 775		6
Michoacán	3	9 500	196 000		3	
Morelos						
Nuevo León	3		4 500	146 000	2	1
Oaxaca	2	6 900	6 000	405 000	2	
Puebla	21	34 335	64 750	2 392 000	3	5
Querétaro	3		12 000	550 000	3	
San Luis Potosí	1	1 500	2 784	600 000	1	
Sinaloa	3		11 800	205 000	2	1
Sonora	1		1 000	42 000		1
Tabasco						
Tamaulipas						
Tlaxoala	2		2 200	70 000		2
Veracruz	5	8 750	7 250	712 000	5	
Yucatán	1		1 300	27 000		1
Zacatecas	1		500	18 000	1	

<sup>a</sup> El total de la producción de hilaza, manta y capital invertido no concuerda con los valores presentados en el cuadro original, que muestra errores en la suma de las columnas.

Fuente: Emiliano Busto, *Estadística de la República Mexicana*, tomo 1, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1980 (cuadro 2 de la Industria en el Distrito Federal).

cia de corrientes de agua. Esa modificación tecnológica iba a propiciar, en el futuro inmediato, una situación de mayor movilidad para las empresas fabriles respecto de los recursos naturales y a establecer así la condición fundamental para su concentración urbana. La invención de la máquina de vapor como fuerza motriz constituyó una condición necesaria para la eliminación del patrón prevaleciente de dispersión territorial de la industria.

En 1882 se mantenía la distribución geográfica de la industria textil de 1879.<sup>5</sup> En las mismas 23 entidades federativas se localizaba al menos una empresa textil, aunque el total de las fábricas existentes se redujo a 92. La disminución de 7 establecimientos se distribuyó de la siguiente forma: en el Distrito Federal dos, en Hidalgo tres, y en el Estado de México tres; simultáneamente apareció uno nuevo en Puebla (véanse los cuadros 1 y 2).

En términos relativos, en consecuencia, de 1879 a 1882 Puebla aumentó su importancia en número de establecimientos, pasando de 21.2 a 23.9% y en producción de manta de 23.9 a 29.5%. En contrapartida, el Distrito Federal disminuyó su participación en establecimientos de 8.9 a 6.5% y en producción de manta de 15.6 a 13.4% (cifras calculadas a partir de los cuadros 1 y 2).

La participación en el valor de la producción textil para 1882 refleja la importancia relativa global de cada entidad: Puebla con 29.7% y el Distrito Federal con 13.5%. Aún agregando a este último las empresas textiles del Estado de México, que en valor de la producción representaron 6.6% del total nacional, continúa muy a la zaga de Puebla.

Cabe señalar, finalmente, que Campeche, Baja California (territorio), Tamaulipas, Chiapas, Tabasco y Morelos no registraron ninguna empresa textil durante los dos años antes considerados.

La rama textil era la principal industria fabril, pero no la única. Para tener una idea general sobre el nivel de industrialización de las ciudades de México y Puebla, sería necesario considerar el resto de las empresas capitalistas. Desgraciadamente sólo se cuenta con esa información para el caso de la ciudad de México, pero será posible obtener una idea general de ambos niveles de industrialización con base en algunos supuestos.

El análisis de la estructura industrial de la ciudad de México en 1879 indica, en primer lugar, un predominio de industrias con características de pequeña producción mercantil. Ramas tales

<sup>5</sup> Se realiza un breve análisis de 1882, pues a pesar de ser un año muy cercano se evaluará la consistencia de la información y tener una idea de la localización de la industria textil.

**CUADRO 2**  
**República mexicana: distribución de la industria textil por**  
**características principales y entidades federativas, 1879**

Entidades federativas	Número de establecimientos	Producción anual (piezas de manta)	Valor de la producción
Totales	92	3 373 608	11 723 628
1. Aguascalientes	1	12 000	42 000
2. Coahuila	7	132 000	462 000
3. Colima	2	48 000	168 000
4. Chihuahua	3	90 000	315 000
5. Distrito Federal	6	452 400	1 583 400
6. Durango	7	150 000	525 000
7. Guanajuato	4	272 400	953 400
8. Guerrero	1	24 000	—
9. Hidalgo	1	16 800	58 800
10. Jalisco	10	282 000	987 000
11. México	3	186 800	653 800
12. Michoacán	3	114 000	399 000
13. Nuevo León	3	54 000	189 000
14. Oaxaca	2	72 000	252 000
15. Puebla	22	995 200	3 483 200
16. Querétaro	3	150 000	525 000
17. San Luis Potosí	1	33 408	116 928
18. Sonora	1	12 000	42 000
19. Sinaloa	3	141 600	495 600
20. Tlaxcala	2	26 400	92 400
21. Veracruz	5	87 000	304 500
22. Yucatán	1	15 600	54 600
23. Zacatecas	1	6 000	21 000

Fuente: García Cubas, Cuadro geográfico estadístico de la República Mexicana, S.C., México, 1882-1883, cuadros 26 a 30.

como la producción alimentaria, la fabricación de prendas de vestir, las industrias del cuero, etc., estaban constituidas por talleres de corte semimanufacturero que se dedicaban a satisfacer la demanda de la población capitalina. Según la clasificación utilizada, grosso modo, este tipo de pequeñas empresas representaba un elevado número, 665 de un total de 728, esto es 91.3%. Las restantes 63 (8.7% del total), presentaban claramente formas de producción capitalista fabril (véase el cuadro 3).

Las 63 empresas fabriles absorbían 25.1% del valor de la producción anual, por lo que en esta etapa incipiente del desarrollo capitalista mexicano, la pequeña producción mercantil y manufacturera tenía todavía una importancia elevada (cálculos del

CUADRO 3  
 Ciudad de México: principales características de la industria por grupos, 1879  
 (en pesos corrientes)<sup>a</sup>

Grupos industriales <sup>b</sup>	Número de establecimientos	Personal ocupado	Capital		Valor anual de la producción		Formas de producción <sup>c</sup>
			fijo	total	Sueldos	producción	
Total	726	12 550	4 011 694	2 843 225	15 503 719		
20. Alimentos	128	1 657	425 240	417 954	5 519 323		p.p.m.
21. Bebidas	7	63	26 082	14 216	108 526		f.
22. Tabaco	20	2 710	132 286	281 479	1 007 742		f.
23. Textiles	6	1 456	910 655	565 802	1 643 394		f.
24. Calzado y vestuario	214	3 413	954 782	696 589	3 224 774		p.p.m.
25. Madera y corcho	129	703	244 713	190 496	713 171		p.p.m.
27. Papel	10	326	457 333	147 848	496 119		f.
28. Imprentas	56	477	136 398	125 102	403 097		p.p.m.
29. Cuero y piel	16	640	8 023	56 865	387 593		p.p.m.
31. Química	117	452	369 076	153 534	1 302 312		p.p.m.
33. Minerales no metálicos	3	100	32 094	22 746	62 015		p.p.m.
34. Metálicos básicos	7	151	44 129	36 962	170 541		f.
35. Productos metálicos	13	402	268 783	133 632	465 112		f.

<sup>a</sup> Excepto el número de establecimientos y el personal ocupado, en físicas.

<sup>b</sup> La información original se presenta a nivel de clases de industrias o talleres y se agregaron en grupos industriales conforme a la clasificación de actividades de los censos industriales del siglo XX.

<sup>c</sup> p.p.m., significa pequeña producción mercantil y f. fabril. Esta clasificación es muy aproximada pues se estimó según la naturaleza general de las características técnicas de cada tipo de fábricas o taller considerado en los grupos industriales.



cuadro 3). Interesa, sin embargo, el estudio de los determinantes para la localización de la industria fabril capitalista. Ésta se encuentra menos ligada al mercado que la producción simple de bienes de consumo, aunque sin desprenderse por completo de su influencia.

En la ciudad de México se concentraban las más importantes fábricas de papel, de aceites, tabacaleras, etc., mientras que en Puebla existían empresas fabriles de alfarería, productos químicos, cerillos, jabón y vidrio. Puebla aventajaba considerablemente a la ciudad de México en la rama textil, pues en 1879, en términos de capital invertido, la primera sumaba 2.4 y la segunda 1.3 millones de pesos, y en valor de la producción textil en 1882 acumulaban 3.4 y 1.5 millones de pesos, respectivamente (véanse los cuadros 1 y 2). Si las cifras de las empresas de los otros grupos industriales de la capital fuesen mayores a estas diferencias, cabría la posibilidad de que tuviera mayor producción industrial que la poblana.

No obstante, considerando que el valor de la producción de todas las empresas fabriles de la ciudad de México, identificadas en el cuadro 3, era de 3 878 813 y tomando como punto de referencia que únicamente la producción textil de Puebla fue de 3 843 200 pesos en 1882 (véase cuadro 2), se puede inferir que agregando a esta última cifra la producción del resto de las empresas poblanas, la industria fabril capitalista en Puebla era más importante que la de la ciudad de México en los años ochenta del siglo pasado.

La mayor diversificación en la estructura industrial de la ciudad de México y el advenimiento de la fuerza motriz de vapor, con una serie de políticas del Estado relacionadas con la creación de condiciones generales de la producción favorables a la ciudad de México, iban a modificar la tendencia a concentrar la producción industrial fabril en Puebla.

Esta situación, que en el futuro sería de trascendental importancia para la organización territorial de la industria, se debía fundamentalmente a que México, además de ser la capital de la nación y el asiento de los poderes federales, era el más importante centro comercial.

La distribución geográfica de gran parte de las fábricas del siglo XIX se regulaba por la disponibilidad de la fuerza hidráulica, lo que favorecía un patrón de dispersión territorial relativa. Este tipo de distribución se mantuvo en México hasta alrededor de 1880, cuando las máquinas de vapor empezaron a desplazar a las corrientes de agua como fuerza motriz.

### Concentración industrial de 1895 a 1910

México experimentó un considerable crecimiento económico entre 1895 y 1910. El producto interno bruto aumentó en términos reales a una tasa anual de 3.6%, durante el primer lustro (1895-1900) 4.9%, y en el decenio siguiente (1901-1910) 3.5%. Interesa determinar cuál fue la dinámica de crecimiento de la ciudad de México dentro de este significativo proceso de desarrollo.

Según su fuerza de trabajo en el sector industrial, de 1895 a 1900 el Distrito Federal experimentó un lento desarrollo, disminuyendo su importancia relativa de 10.0 a 9.1%. Con la misma variable, la rama de comercio fue más dinámica en ese quinquenio, alcanzando un incremento anual de 3.4% que elevó su participación en el total nacional de 12.8 a 14.5% (véase el cuadro 4).

En el decenio de 1900-1910, cuando el crecimiento de la industria nacional tuvo una marcada contracción, la fuerza de trabajo industrial en el Distrito Federal se elevó a 2.4% anual, aumentando su participación a 11.8% del total nacional. La electricidad y la construcción también crecieron significativamente y el comercio aumentó a 17.5% del total nacional (véase el cuadro 4). De esta suerte, de 1900 a 1910 la ciudad de México aumentó apreciablemente su producción industrial y la de otras ramas no agrícolas. Mientras que la capital de la república consolidaba aceleradamente su importancia como el primer centro comercial, empezaron a crecer paralelamente las ramas del sector secundario.

Sin embargo, la fuerza de trabajo no proporciona los datos más adecuados para medir la concentración económica territorial debido a las diferencias en su productividad. Sería razonable esperar que el trabajador en la ciudad de México fuera más productivo y que su participación en las actividades no agrícolas subvaluara la importancia real de la urbe. Para poder determinar su participación verdadera, se requeriría contar con los datos de valor de la producción o del quantum producido, información de la que sólo se dispone en relación con las industrias textil, tabacalera y del aguardiente, para los años de 1898 a 1910.

De los 29.7 millones de pesos por concepto de ventas de la industria textil en el país en 1898, el Distrito Federal participó con 9.5% del total nacional (véase el cuadro 5). Como ya se ha mencionado, en 1882 el Distrito Federal absorbía 13.5% del valor de la producción de la industria textil (véase el cuadro 2). Teniendo en cuenta la dificultad de comparar una información de esta naturaleza, es posible inferir, no obstante, que persistió la disminución de la importancia industrial de la ciudad de México entre 1879 y 1882, o al menos que no aumentó. Sin embargo, de 1898 a 1910

**CUADRO 4**  
**Fuerza de trabajo por las principales ramas económicas, 1895-1910**

Año y entidad	Industria		Construcción		Electricidad <sup>a</sup>		Comercio	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
1895								
República mexicana	554 553	100.00	49 594	100.00	—	0.00	249 606	100.00
Distrito Federal	55 840	10.00	8 507	17.20	—	0.00	31 909	12.80
Resto del país	498 915	90.00	41 087	82.80	—	0.00	217 696	87.20
1900								
República mexicana	624 039	100.00	62 997	100.00	8 910	100.00	261 455	100.00
Distrito Federal	56 936	9.10	11 073	17.40	166	1.90	37 819	14.50
Resto del país	567 103	90.90	51 924	82.40	8 744	98.10	223 636	85.50
1910								
República mexicana	613 913	100.00	74 703	100.00	10 553	100.00	293 753	100.00
Distrito Federal	72 186	11.80	15 758	21.10	1 363	12.90	51 543	17.50
Resto del país	541 727	88.20	58 945	78.90	9 190	87.10	242 210	82.50

<sup>a</sup> Incluye gas y combustible.

Fuente: Seminario de Historia Moderna de México, Estadísticas económicas del Porfiriato. Fuerza de trabajo y actividad económica por sectores, México, El Colegio de México, 1960, vol. 2, pp. 48-52.

**CUADRO 5**  
**Industrias textil, tabacalera y del aguardiente en el Distrito Federal y el resto del país, 1898-1910**

Año y entidad	Textil			Tabacalera			Aguardiente		
	Número de establecimientos	Ventas	Número de establecimientos	Ventas	Número de establecimientos	Ventas	Número de establecimientos	Ventas	
1898									
República mexicana	125	29 753	743	5 524	1 972	39 279			
Distrito Federal	13	2 613	36	1 747	3	2 253			
Resto del país	112	26 940	707	3 777	1 969	37 026			
1900									
República mexicana	153	33 677	721	6 663	1 973	31 198			
Distrito Federal	14	4 165	36	2 507	2	1 684			
Resto del país	139	29 712	685	4 156	1 971	29 514			
1902									
República mexicana	139	36 907	670	8 156	2 025	34 309			
Distrito Federal	9	5 608	31	3 789	2	1 594			
Resto del país	130	31 299	639	4 367	2 023	32 715			
1904									
República mexicana	146	51 214	469	8 953	1 960	39 736			
Distrito Federal	10	2 062	15	4 260	2	2 340			
Resto del país	136	49 152	454	4 693	1 958	37 396			

1906									
República mexicana	142	51 386	479	9 581	1 558	44 135			
Distrito Federal	12	6 540	9	5 250	2	3 649			
Resto del país	130	45 146	470	4 331	1 556	40 466			
1906									
República mexicana	145	43 370	437	9 117	1 448	43 600			
Distrito Federal	14	5 354	6	5 282	2	2 945			
Resto del país	131	38 016	431	3 855	1 446	40 655			
1910									
República mexicana	145	51 348	351	8 797	1 543	37 127			
Distrito Federal	12	7 237	6	5 108	2	1 403			
Resto del país	133	44 111	345	3 689	1 541	35 724			

Fuente: Seminario de Historia Moderna de México, Estadísticas económicas del Porfiriato. Fuerza de trabajo y actividad económica por sectores, México, El Colegio de México, 1960, vol. 2, pp. 107-123.

se observa un crecimiento en lo que se refiere a la importancia de la capital en la rama industrial textil nacional. En 1910 alcanzó 14.0% del total de las ventas textiles en el país, cuando en 1898 tenía únicamente 9.5% (véase el cuadro 5).

En 1898 las tres industrias en conjunto, concentraban en la ciudad de México, 15.6% de la producción total, cifra que se elevó a 25.2% en 1910. Según los totales nacionales de la industria de transformación, estas tres ramas representaban en 1898 y 1910 el 32.2 y 30.9%, por lo que el significativo aumento en la concentración por la capital no se extiende necesariamente a todo el sector industrial.

Con esta limitante, se puede concluir que el periodo de dispersión relativa de la industria, iniciado a mediados del siglo XIX, concluyó en el último decenio de ese siglo. En contrapartida, con el nacimiento del siglo XX surgió un segundo patrón de distribución territorial de la industria, regido por nuevas leyes y caracterizado por su tendencia a la concentración espacial en una sola ciudad. Este nuevo proceso se debió básicamente a los requerimientos técnicos de interconexión que surgieron entre las empresas fabriles, y a toda una gama de acciones político-económicas que, por aumentar y mejorar las condiciones infraestructurales necesarias para la producción industrial, tuvieron un efecto directo sobre la conformación del espacio.

#### Nivel de concentración comercial

El comercio fue la única actividad económica permanentemente próspera desde la época colonial, si bien durante los primeros años de la época independiente pasó por momentos difíciles (Solís, 1987: 39). El comercio fue el origen principal de la formación de capitales, y llegó a constituir una importante fuente de financiamiento para el desarrollo de otras actividades económicas. A partir de 1903 fue la rama de actividad que más contribuyó al PIB y en la primera década del siglo XX, su participación rebasó 20% del PIB total (Solís, 1987: 90).

En el caso de la ciudad de México, la notoria ventaja que su dinámica comercial tenía frente a la de otras ciudades del país con niveles semejantes de industrialización a principios del porfiriato, es sin duda un factor importante de su despegue industrial durante este periodo.

El capital comercial auspició el financiamiento de la incipiente industrialización, cuyo desarrollo estimuló, a su vez, las actividades comerciales, en términos de una causación recíproca y ne-

cesaría. Así, según el Censo Monetario de 1903, de todo el metal acuñado existente en instituciones bancarias, los bancos del Distrito Federal concentraban 67.6%, en tanto que, del dinero existente en fábricas y comercios del país, los establecimientos del Distrito Federal concentraban 41.4 por ciento.

Durante el porfiriato, el comercio interno conoció niveles nunca antes alcanzados, creciendo de manera continua y sorprendente, por lo que se convirtió en una de las actividades económicas más rentables. Los impuestos sobre el comercio interno entre 1907 y 1910 fueron 16.5 veces mayores que los recaudados en el periodo 1876-1879. La participación del comercio en el Producto Interno Bruto entre 1895 y 1910 siempre fue la más importante, presentando niveles superiores a 30% del total nacional (Solís, 1987: 79).

Diversos factores se conjugaron para hacer posible este auge comercial, particularmente en la capital del país. Los mercados locales poco a poco fueron integrándose en un vasto mercado nacional, merced al avance en las comunicaciones (principalmente la construcción de las grandes rutas ferroviarias troncales), y al incremento de las instituciones que facilitaban las actividades comerciales (bancos, bolsas comerciales y de valores, etcétera).

Los servicios comerciales y de transporte pudieron penetrar a cualquier región del país, toda vez que el sistema de alcabalas y proteccionismo económicos para las entidades fue abolido, facilitando la gran expansión mercantil. Así, el consumo de materias primas, alimentos y bebidas entre 1897 y 1907 creció a una tasa media anual de 3.6% (Coello, 1965: 732). Las materias primas consideradas individualmente crecieron en el mismo periodo a una tasa considerable de 5.7% anual, incentivadas por la creciente demanda de combustibles minerales requeridas por los nuevos servicios de transporte, que entre 1904 y 1910 presentaron una alta tasa de incremento medio cercana a 50% anual (Coello, 1965: 736).

No se dispone de series estadísticas uniformes y detalladas sobre las actividades comerciales del periodo, pero existen datos parciales que pueden darnos una idea aproximada de la distribución geográfica y las repercusiones locales de esta expansión comercial, tales como la serie referida al periodo 1901-1910, publicada por la Estadística Fiscal para las Ventas manifestadas al menudeo por entidades federativas.

Sobre un total nacional de ventas cercano a los 3 000 millones de pesos para todo el periodo, en el Distrito Federal se realizó 24.5% de tales transacciones, esto es, que hacia la primera década del siglo xx la capital del país absorbía una cuarta parte del total nacional de las ventas al menudeo.

Adicionalmente, se observa que en la región del centro del país se llevaba a cabo más de la mitad de todo el tráfico mercantil nacional, teniendo como centro motor indiscutible a la ciudad de México, que representaba 50% de dichas transacciones en toda la región.

En 1901, las ventas al menudeo en el Distrito Federal fueron de 42.9 millones de pesos y aumentaron en 1910 a los 89.5 millones, con una tasa de crecimiento para el decenio de 7.3% anual, ritmo mayor al de las ventas al menudeo nacionales (6.6%), por lo que elevó su participación de 23.3% en 1901 a 25 en 1910.

El segundo estado con mayores operaciones mercantiles al menudeo era Veracruz, cuyo principal puerto había sido altamente beneficiado por la construcción del ferrocarril. Las ventas de la entidad entre 1901 y 1910 ascendieron a 290 millones de pesos, casi 10% del total nacional.

El ferrocarril, contundente sustituto de los caminos reales que en tiempos del virreinato tenían a la ciudad de México como centro de todas las arterias, a principios del siglo XX jugó un papel decisivo en el auge comercial de la capital.

Puebla, cuyo nivel industrial igualaba o superaba al de la ciudad de México, se encontraba muy rezagada. En 1901 y 1910 en Puebla se efectuaron ventas al menudeo por un valor de 177.9 millones de pesos, prácticamente la cuarta parte de las de la capital. Otras entidades comercialmente importantes eran Guanajuato, Coahuila, Yucatán y Jalisco, aunque no representaban en conjunto ni siquiera 12% del total de operaciones.

En 1895 aproximadamente 250 mil personas se dedicaban al comercio en el país, es decir, 5.2% de la fuerza de trabajo. Su distribución en el territorio nacional seguía más o menos el mismo patrón que las ventas al menudeo antes señaladas. La zona del centro (Distrito Federal, Morelos, Jalisco, Guanajuato, México, Querétaro, Tlaxcala, Puebla, Aguascalientes, Hidalgo y Michoacán) concentraba a 61% de todos los comerciantes. En 1895, en el Distrito Federal residían 13% de los comerciantes del país y 21 de los de la zona centro, esto es, aproximadamente 32 mil comerciantes, la mayor parte bajo el rubro de "comerciantes en general". En la capital del país, 13% de los comerciantes controlaba una cuarta parte de las ventas nacionales al menudeo, generando un PIB superior a los 152 millones de pesos, lo que indica en cierto modo, que la concentración de las principales actividades comerciales se encontraba acumulada en pocas manos.

Durante la última década del porfiriato, el peso relativo de la fuerza de trabajo empleada por el comercio en la ciudad de México aumentó de 14.4% en 1900 a 17.5% en 1910, con montos en el



PIB de 244 y 413 millones de pesos, respectivamente. Asimismo, la importancia cuantitativa de la fuerza de trabajo comercial en el Distrito Federal en la zona centro también se incrementó de 23 a 28% entre 1900 y 1910. De esta suerte, en sólo 15 años (1895-1910) la cantidad de comerciantes en el Distrito Federal aumentó de 23 mil a 51 mil, reflejando el florecimiento de las actividades mercantiles en el centro de la república (Seminario. . . , 1960: 45-52).

Aunque la inversión extranjera se canalizaba principalmente a la minería, a la industria y al transporte, es significativa también su presencia en el circuito comercial de la ciudad de México, donde seguía ciertas peculiaridades según los países de origen de los agentes comerciales. Las ferreterías y casas mercantiles de herramientas y maquinaria, por ejemplo, estaban en manos de estadounidenses; los abarrotes, librerías y papelerías, de españoles; farmacias y productos químicos, de alemanes; artículos suntuarios, de franceses. El comercio al menudeo estaba en manos de mexicanos y españoles.

Las actividades comerciales en la ciudad de México crecieron no sólo al impulso de la red ferroviaria; también deben gran parte de su auge a la integración efectiva de las municipalidades del Distrito Federal a la ciudad y, con ello, a su constitución como el mercado más grande del país. Esta integración se debió básicamente al crecimiento y a la modernización de la red tranviaria de la capital.

En 1873 la red tranviaria del Distrito Federal transportó 3.7 millones de pasajeros en un tendido de 38 km. Inicialmente, los tranvías usaban tracción animal, pero al concluir el porfiriato, 86% de los carros usaban energía eléctrica para desplazarse. Entre 1870 y 1910 se produjo una verdadera revolución en el transporte tranviario urbano y suburbano. En 30 años la red se multiplicó por 10 y para 1910 el tendido alcanzó 318 km. Esto hizo posible un incremento en el número de pasajeros transportados que en 1909 fue de casi 72 millones, que representa veinte veces la cantidad de 1873, esto es, aumentó a una tasa de 6.4% anual.

Los ingresos generados por transporte de pasajeros y carga tuvieron igualmente un gran incremento. En 1909 los ingresos por pasaje y carga de los tranvías ascendieron a más de 14 millones de pesos, con una tasa de crecimiento medio anual de 11.2% entre 1873 y 1909.

Con el tranvía se integraron a la ciudad de México, Tacubaya, Tlalpan, Xochimilco y Guadalupe Hidalgo (Tacuba), que en conjunto tenían una población de alrededor de 100 mil habitantes en

1885 y 150 mil en 1895 (Gortari-Hernández, 1988: III, 278).<sup>6</sup>

De esta forma, en 1910 el Distrito Federal contenía un conjunto urbano formado por la ciudad de México con 471 mil habitantes y 10 municipalidades conectadas directamente a ella, con más de 15 mil habitantes cada una, lo que se traducía en un área de producción y consumo habitada por aproximadamente 720 mil personas a fines del porfiriato. Entre 1870 y 1910 las municipalidades del Distrito Federal mostraron un mayor ritmo de crecimiento poblacional que la ciudad de México y el peso relativo que ésta tenía frente al resto de la entidad, disminuyó (Gortari-Hernández 1988: III, 293). Tacubaya, por ejemplo, en 1921 llegó a ser la séptima ciudad más grande del país, con más de 50 mil habitantes.

De esta manera, el tranvía jugó un papel decisivo en la formación y el crecimiento de la ciudad de México y sus áreas municipales del mayor mercado nacional en términos de potencial productivo, intercambio y consumo.

### **Centralización del poder y consolidación económica de la ciudad de México (1877-1910)**

El ideario político de Porfirio Díaz se sintetiza en el imperativo de lograr la pacificación del país mediante un Estado fuerte con capacidad para habilitar los requerimientos superestructurales necesarios para el desarrollo del naciente capitalismo.<sup>7</sup>

La centralización del poder político en la ciudad de México le otorgaba a la capital ventajas adicionales sobre todas las otras ciudades. Primero, porque en ella se realizaban los trámites legales que regulaban la actividad económica, que tendía a localizarse en donde éstos se efectuaran. Segundo —y esto es más importante—, porque la existencia física del aparato del Estado en una localidad, tiende a privilegiarla en términos de inversiones para construcción de elementos infraestructurales indispensables para la realización del proceso productivo y la reproducción de la fuerza de trabajo.

Las inversiones del gobierno de Díaz en la ciudad de México

<sup>6</sup> Para tener una idea de la magnitud que la incorporación de estos 150 mil habitantes a través de la red tranviaria representaba, debe pensarse que en 1921 ninguna ciudad del interior tenía esta población y sólo Guadalajara rebasaba las 100 mil personas (Departamento de la Estadística Nacional, 1928: 166).

<sup>7</sup> Los caudillos que impedían el poder central fueron eliminados mediante la reorganización del ejército: "Buena parte de ellos fueron cooptados por Díaz y los que se negaron a cooperar fueron militarmente aniquilados" (Durand Ponte, 1979: 53).

fueron cuantiosas.<sup>8</sup> En el periodo 1877-1910, las inversiones totales en infraestructura alcanzaron la suma de 1 036.9 millones de pesos de la época, distribuidos en 286 millones provenientes de fondos privados, 667 millones contratados con compañías extranjeras y 83.9 millones otorgados por el gobierno (véanse los cuadros 7 y 8). De los 286 millones de inversión privada, 92 se gastaron en la ciudad de México, 64 se destinaron al resto del país y 130 fueron inversiones generales que favorecían especialmente al Distrito Federal; tal fue el caso del sistema de bancos federales y del tendido de vías férreas (véase el cuadro 6).

La inversión de 667 millones de pesos contratada con compañías extranjeras era la más cuantiosa. Únicamente 20 millones correspondían directamente a la capital, 147 a otras entidades del país y los 500 restantes fueron canalizados al tendido de vías férreas en toda la república. Como ya se señaló, esta inversión favorecía en especial a la ciudad de México, centro del sistema ferroviario (véase el cuadro 7).

Finalmente, las inversiones realizadas directamente por el gobierno se concentraban excesivamente en la capital. Ésta absorbía 69.2 millones de 83.9 invertidos, esto es, 82.5% del total. En todo el resto del país se invirtieron sólo los 14.7 millones restantes (véase el cuadro 8).

Así, el gobierno federal concentraba sus inversiones de infraestructura casi exclusivamente en la ciudad de México, y las realizadas por empresas privadas extranjeras también la beneficiaban, en forma directa o indirecta. La centralización del poder exigía una ciudad acorde con sus pretensiones de grandeza.

Es sintomático que en esta etapa inicial del proceso de industrialización, la mayor parte de las condiciones generales de la producción fueran financiadas por el sector privado. Considerando que el usufructo de las obras de infraestructura es público, su financiamiento privado tarde o temprano entra en contradicción, debido a los intereses divergentes de las diferentes fracciones del capital, por lo que el Estado se ve obligado a intervenir directamente en su construcción y administración. Con la participación estatal, se acentúa el carácter social de las condiciones generales de la producción, cuya aglomeración territorial está estrechamente vinculada con la tendencia a la concentración espacial de la industria (Garza, 1985: cap. XI).

La expansión demográfica y física de la ciudad de México

<sup>8</sup> Existían inversiones en infraestructura de tres tipos: las realizadas con fondos privados, principalmente extranjeros; las contratadas por el gobierno con capitales extranjeros y, finalmente, las ejecutadas directamente por el Estado.

**CUADRO 6**  
**República mexicana: inversión e infraestructura con fondos privados,**  
**principalmente extranjeros, 1877-1910**  
**(en millones de pesos)**

Concepto	Inversión
1. Obras en la cascada de Necaxa para obtener cien mil caballos de fuerza <sup>a</sup>	70.0
2. Tranvías eléctricos en el Distrito Federal	10.0
3. Mil quinientos kilómetros de líneas férreas sin subvención, con equipo <sup>b</sup>	40.0
4. Capital extranjero para bancos federales y de los estados, con concesión federal <sup>b</sup>	90.0
5. Fábrica de gas para alumbrado y calefacción	10.0
6. Fundiciones metalúrgicas del "Boleo", Monterrey, San Luis Potosí, Aguascalientes, Torreón, Velardeña y Cananea	40.0
7. Tranvías en toda la república, menos en el Distrito Federal	14.0
8. Alumbrado eléctrico en la ciudad de México y servicio telefónico	12.0
<b>Total</b>	<b>286.0</b>

<sup>a</sup> Esta inversión, aunque situada en el estado de Puebla servía básicamente a la ciudad de México, por lo que se considera como inversión destinada a ella.

<sup>b</sup> Estas inversiones, realizadas en la ciudad de México y en el resto del país, beneficiaban ampliamente a la capital, como en el caso del ferrocarril anteriormente analizado.

Fuente: Diego López Rosado, *Historia y pensamiento económico de México*, tomo V, México, UNAM, 1968, pp. 148-149.

**CUADRO 7**  
**República mexicana: obras en infraestructura del gobierno contratadas**  
**con capitales extranjeros, 1877-1910**  
**(en millones de pesos)**

Concepto	Inversión
1. Obras del puerto de Veracruz, ejecutadas por la Casa Pearson	33.0
2. Contrato de Pearson, relativo a Tehuantepec y puertos terminales	104.0
3. Obras de desagüe del valle de México	14.0
4. Construcción y equipo de 18 000 km de vías férreas de concesión federal	500.0
5. Obras de saneamiento del puerto de Veracruz	4.0
6. Obras del puerto de Tampico	6.0
7. Obras de saneamiento de la ciudad de México	6.0
<b>Total</b>	<b>667.0</b>

Fuente: Diego López Rosado, *Historia y pensamiento económico de México*, tomo V, México, UNAM, 1968, pp. 148-149.

**CUADRO 8**  
**República mexicana: obras de infraestructura ejecutadas directamente por el gobierno, 1877-1910**  
**(en millones de pesos)**

Concepto	Inversión
Obras de pavimentación de la ciudad de México	8.0
Obras de distribución de agua para la ciudad de México	12.0
Monumentos consagrados a la independencia en la ciudad de México	1.5
Obras de desecación y regadío en Chapala	2.7
Construcción de escuelas en el Distrito Federal	2.5
Teatro de la Gran Ópera en la ciudad de México, hasta 1911	11.0
Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas	3.8
Edificios de correos	3.5
Palacio Legislativo	8.0
Obras diversas	3.0
Hospital General y otros edificios	6.0
Nueva Cámara de Diputados	0.3
Telégrafos en toda la república, teléfonos, faros y edificios de la federación fuera del Distrito Federal	12.0
Penitenciaría del Distrito Federal, ex aduana de Santiago	
Tlaltelolco y monumento a Cuauhtémoc	4.6
Costo de expropiación de terrenos para la Gran Ópera y el Paseo de la Reforma	4.6
Mejoras en el bosque de Chapultepec	0.4
<b>Total</b>	<b>83.9</b>

Fuente: Diego López Rosado, *Historia y pensamiento económico de México*, tomo V, México, UNAM, 1968, pp. 148-149.

ocurrió en conexión directa con sus inversiones en infraestructura. En 1877 contaba con 230 mil habitantes y en 1884 con 300 mil, representando este aumento una tasa anual de 3.9%, mucho más elevada que la de 1.5% de la población total del país. De 1884 a 1900 la dinámica de crecimiento disminuyó notablemente a 0.9% anual. La ciudad de México alojaba a 344 mil habitantes en 1900; en el último decenio del régimen porfirista, entre 1900 y 1910, la tasa volvió a elevarse a 3.1% anual; para 1910, la ciudad contaba con 471 mil personas.

Respecto al crecimiento físico de la ciudad de México, se ha señalado que "el periodo de gobierno de Díaz marca un gran desarrollo para la ciudad" (Terrés, 1977: 85). Efectivamente, la ciudad se extendió considerablemente y si en 1869 apenas contaba con una colonia (Santa María la Ribera), en 1880 surgió la colonia Guerrero y a partir de entonces nacieron muchas otras: la Teja y la colonia Volante, en 1882; la Morelos, en 1886; las del Rastro, In-

dianilla e Hidalgo, en 1889; en 1891 las de San Rafael, Limantour y Candelaria Atlampa; la Díaz de León y la de Maza, en 1894; en 1897, la del Paseo; la Peralvillo, en 1899; la Condesa, la Roma y la de La Bolsa, en 1902; la Nueva del Paseo, en 1903; entre 1904 y 1907, la Cuauhtémoc, la Scheibe, la de la Viga, la del Valle y la Romero Rubio; la Escandón y la de los Arquitectos, en 1909; en 1910, la del Chopo; en 1913, la Balbuena y otras más (Galindo y Villa, 1925: 212).

Además de las acciones estrictamente políticas que habían logrado consolidar un Estado fuerte, el gobierno de Díaz elaboró una estrategia de política económica que indudablemente tuvo conveniencia en la configuración del espacio nacional.

Se ha tratado en detalle la política de construcción de las condiciones generales para la producción, que giró en torno a los ferrocarriles y a la generación de energía eléctrica (Garza, 1985: 104-122). Su existencia propició la circulación más expedita de las mercancías y su producción a menor costo, acelerando considerablemente la rotación del capital y aumentando la tasa de ganancia. Una medida legislativa que estimuló el desarrollo de este proceso fue la abolición efectiva de las alcabalas internas, que existían desde que fueron establecidas por la Constitución de 1857.<sup>9</sup>

Las alcabalas, portazgos y otros impuestos eran cobrados por aduanas interiores dependientes de los diversos gobiernos estatales de la república. La existencia de estas imposiciones locales, además de dificultar el libre tránsito de las mercancías, constituía una barrera proteccionista para cada entidad federativa, que entorpecía la necesaria ampliación del mercado interno requerida por las nacientes empresas fabriles capitalistas. Estas imposiciones "...rémora de la industria y del comercio..." (Galindo y Villa, 1925: 200), se habían tratado de eliminar infructuosamente desde la Constitución de 1857.

En 1895, durante el apogeo del poder de Díaz, el ministro de Hacienda, Limantour, realizó una iniciativa de reforma de los artículos 111 y 124 constitucionales para limitar las hasta entonces fuertes atribuciones de los estados de la república.<sup>10</sup> El primero de julio de 1896 se abolieron para siempre las aduanas interiores

<sup>9</sup> En su artículo 124 la Constitución señalaba que para julio 1 de 1858 deberían quedar abolidas. La guerra de Reforma y la intervención extranjera imposibilitaron la aplicación de tal precepto y aun cuando en 1861 se reafirmó el artículo, muy pronto fue derogado.

<sup>10</sup> El artículo 111 en su fracción IV impedía a los estados gravar el tránsito de personas o cosas que atravesaran su territorio, mientras que el artículo 124 atribuía a la federación la facultad privativa de gravar y reglamentar la circulación de mercancías (Macedo, 1905: 118-119).

y "...el comercio y la industria han respirado desde entonces, porque no sólo ha cesado la tradicional opresión a que habían estado sujetos, sino que han tenido una base uniforme de tributación, sin la que todo progreso es imposible" (Macedo, 1905: 119).

Al eliminarse los impuestos adicionales que las mercancías producidas en una entidad debían de pagar al venderse en otra, desapareció una importante traba para la concentración territorial de la actividad económica. Aquellas regiones con mayor desarrollo fabril relativo se impondrían mediante la competencia a las más atrasadas y, en los inicios del siglo xx, la localidad más desarrollada era la ciudad de México. Además de ser la más beneficiada por el ferrocarril y la energía eléctrica, se suprime la barrera legal que le impedía lograr el control de mercado nacional.

Rebasa las posibilidades de este trabajo analizar las implicaciones territoriales del conjunto de políticas económicas durante el Porfiriato y, en especial, de su influencia sobre la capital.<sup>11</sup> No obstante, únicamente se ejemplificará el impacto espacial que tuvo la política exterior para resaltar que prácticamente cualquier acción pública repercute en la organización territorial de las actividades económicas y de la población, y se puede constituir en un determinante histórico de su concentración espacial.

La normalización de las relaciones con los países hegemónicos era indispensable para atraer sus inversiones, consideradas por el estado porfirista como la única posibilidad de progreso económico. Para esto se promovieron medidas legislativas que garantizaban su seguridad y atrajeron considerables capitales que pronto dominarían en las principales actividades económicas.

Estados Unidos poseía 38% del total de las inversiones extranjeras, Gran Bretaña 29, Francia 27.5, Alemania y Holanda 2.0 y, finalmente, otros países tenían 2.5%. El monto de estas inversiones alcanzaba en 1910 la cantidad de 3 400.8 millones de pesos (Nicolau D'Olwer, 1974: 1154). Las inversiones de Estados Unidos estaban localizadas en primer lugar en minería, en segundo en ferrocarriles y en tercero en bienes raíces; Inglaterra controlaba la rama petrolera y tenía importantes inversiones en bienes raíces y ferrocarriles; las inversiones francesas se orientaban hacia la banca, la industria y el comercio.

La localización geográfica de estas inversiones favorecía cla-

<sup>11</sup> Las principales políticas económicas durante el porfiriato que no se han presentado son: i) la normalización de las relaciones exteriores del país, en especial con los países imperialistas; ii) la legislación referente al control de las actividades productivas, en especial la agricultura y a la minería; iii) la política bancaria y el gasto público, y iv) la deuda externa (Durand Ponte, 1979: 71).

ramente a la ciudad de México, por ser la localidad que garantizaba las mayores ganancias por actividades no agrícolas. Para 1902 la distribución geográfica de la inversión norteamericana por estados de la república fue: Distrito Federal 62.8%, Coahuila 9.5, Sonora 7.3, Chihuahua 6.3, Oaxaca 2.3, Nuevo León 2.2, Sinaloa 1.4 y Durango 1.4% (Nicolau D'Olwer, 1965: 1134).

Por el cúmulo de ventajas que la ciudad de México ofrecía a los capitalistas y a la clase gobernante, la inversión extranjera no hizo más que localizarse en el espacio más privilegiado, acelerando con ello el proceso concentrador.

### Conclusiones

Este trabajo evidencia el carácter histórico de los factores que influyen en la distribución territorial de las actividades económicas, así como la importancia de sus nexos. Independientemente de que la teoría de localización industrial considere todos estos determinantes, es evidente que adolece de un defecto fundamental: los presenta en forma ahistórica, esencialmente estáticos, sin jerarquía alguna y con sólo una significación funcional. Los factores de localización industrial no pueden ser tomados autónomamente, como independientes de las variables que determinan el proceso global de desarrollo económico. Ambos surgen históricamente con interacciones recíprocas que es necesario considerar para entender el proceso de concentración espacial de la actividad económica y de la población en la ciudad de México.

La concentración de las actividades económicas durante el porfiriato fue impulsada por muy diversos factores dentro de los que cabe destacar la rápida incorporación de las nuevas fuerzas motrices, un conjunto de políticas del Estado (en inversión pública, alcabalas, etc.), y sobre todo, la poderosa restauración de la capital como el gran centro comercial que había sido durante el siglo XVIII.

El ferrocarril significó para las actividades comerciales de la ciudad de México lo que la energía eléctrica para las industriales, posibilitando su hegemonía en el mercado nacional. La utilización de la electricidad modificó paralelamente el patrón de asentamiento industrial del siglo XIX, contribuyendo a la consolidación de la ciudad de México como el lugar central de primer orden para la localización de las actividades económicas en el México posrevolucionario.



### **Bibliografía**

- Busto, Emiliano (1880), *Estadísticas de la República Mexicana*, México, Imprenta de I. Cumplido.
- Coello, Ermilio (1965), "El comercio interior", en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México*, vol. 2, México, Ed. Hermes.
- Departamento de la Estadística Nacional (1925-1928), *Censo General de Habitantes*, 30 de noviembre de 1921, México, Talleres Gráficos de la Nación.
- Durand Ponte, Víctor (1979), *México: La formación de un país dependiente*, México, UNAM.
- Seminario de Historia Moderna de México (1960), *Estadísticas económicas del porfiriato. Fuerza de trabajo y actividad económica por sectores*, vol. 2, México, El Colegio de México.
- Galindo y Villa, Jesús (1925), *Historia sumaria de la ciudad de México*, México, Ed. Cultura.
- Garza, Gustavo (1985), *El proceso de industrialización en la ciudad de México, 1821-1970*, México, El Colegio de México.
- Gortari Rabiela, Hira de y Regina Hernández (1988), *La ciudad de México y el Distrito Federal. Una historia compartida*, México, DDF, Instituto Dr. José María Luis Mora.
- Macedo, Pablo (1905), *La evolución mercantil: comunicaciones y obras públicas, la hacienda pública*, México, J. Ballezá y sucesores.
- Moreno, Alejandra y Enrique Florescano (1970), *El sector externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910)*, México, UAP.
- Nicolau D'Olwer, Luis (1974), "Las inversiones extranjeras", en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. El porfiriato, vida económica*, vol. 8, México, Ed. Hermes.
- Solís, Leopoldo (1987), *La realidad económica mexicana: retrovisión y perspectivas*, México, Siglo XXI Editores.
- Terrés, María E. (1977), *La ciudad de México. Sus orígenes y desarrollo*, México, Porrúa.

