

ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓN

La influencia del transporte en los patrones de concentración demográfica en el Estado de México (1871-1910)

 Brian Alexis Ley Pérez

Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social,
Unidad Peninsular, México
brianley_1995@outlook.com
Orcid: 0009-0003-0044-842X

Doi: 10.36677/qret.v28i1.26665

Resumen: Durante el siglo XIX, el Estado mexicano promovió el crecimiento poblacional a nivel regional y nacional. Para esto recurrió a diferentes estrategias, como los estudios demográficos y geográficos, el fortalecimiento de las rutas de comunicación y la migración interna y colonización.

No obstante, México aún no llegaba a su fase de transición demográfica, por lo que contaba con una población relativamente estática. El crecimiento y la concentración en determinadas locaciones o regiones se lograron a partir de la emigración desde localidades periféricas o estados vecinos.

Este trabajo estudia la relación entre la concentración demográfica y la distribución de la red de caminos y líneas ferroviarias en el Estado de México durante el último cuarto del siglo XIX. Como resultado, se propone que las localidades con mayor crecimiento fueron aquellas aledañas a las principales vías de comunicación, mientras que el resto pasaron por un estancamiento o retroceso demográfico.

Los censos del Gobierno del Estado de México (1871; 1879) y de la Dirección General de Estadística (1895; 1900; 1910) son las fuentes principales de esta investigación. La lectura de estos materiales se complementó con cartografía histórica, legislación de la época y bibliografía especializada.

Palabras clave: demografía, transporte, geografía, migración, movilidad

Recepción: 22 de septiembre, 2025

Aceptación: 10 de noviembre, 2025



RESEARCH SCIENTIFIC ARTICLES

The Influence of Transportation on Demographic Concentration Patterns in the State of Mexico (1871-1910)

 **Brian Alexis Ley Pérez**

Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social,
Unidad Peninsular, México
brianley_1995@outlook.com
Orcid: 0009-0003-0044-842X

Doi: 10.36677/qret.v28i1.26665

Abstract: During the 19th century, the Mexican state promoted population growth at the regional and national levels. To achieve this, it employed various strategies, including demographic and geographic studies, communication routes strengthening, and internal migration and colonization.

Nevertheless, Mexico had not yet reached its phase of demographic transition and therefore had a relatively static population. Growth and concentration in specific locations or regions were achieved through emigration from peripheral localities or neighboring states.

This paper studies the relationship between demographic concentration and the distribution of road networking and railway lines in the State of Mexico during the last quarter of the 19th century. As a result, it is proposed that the localities with the greatest growth were those adjacent to the main communication routes, while the rest experienced demographic stagnation or decline.

The censuses from the Government of the State of Mexico (1871, 1879) and the General Directorate of Statistics (1895, 1900, 1910) are the foremost sources for this research. The interpretation of these materials was complemented with historical cartography, contemporary legislation, and specialized bibliography.

Keywords: demography, transport, geography, migration, mobility.

Introducción

Desde la etapa de conquista, la Nueva España y el resto de las posesiones americanas pasaron por un largo escrutinio en el que se clasificó, enlistó y representó el territorio y los recursos naturales o humanos que había en el nuevo continente. Este ejercicio sirvió para múltiples propósitos de la corona, tanto económicos como políticos, sociales y culturales (Moncada Maya, 1992). Después de la independencia, en el siglo XIX, el naciente estado mexicano mantuvo esta vocación en el registro y representación del territorio y la población, para ello, se basaron en las fuentes y metodologías empleada por los españoles, a través de la información recopilada a lo largo del periodo colonial.

Como parte de esta vocación de conquista y reconocimiento, la estadística ha estado fuertemente vinculada con la geografía a lo largo de la historia. Dentro de este devenir, la segunda mitad del siglo XIX fue uno de los periodos más activos al respecto, en este lapso se crearon diferentes instituciones dedicadas al estudio demográfico y espacial; además de delinear sus principales propósitos con respecto al desarrollo nacional. Como muestra de ello, se cita la compilación legislativa de Manuel Dublán y José María Lozano (1876-1912), en la que se presentan distintas instituciones de investigación creadas y perfeccionadas en el periodo, así como solicitudes emitidas por el gobierno nacional para la recopilación de datos. Igualmente, resultan sugerentes las diferentes estadísticas emitidas por los gobiernos estatales en sus memorias anuales durante este periodo, tal como las discusiones al respecto en diferentes publicaciones de grupos científicos, como la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.

Aunque la abundancia de fuentes del siglo XIX pareciera apuntar a un registro sistemático y constante de la demografía y la geografía nacional, el escenario fue otro. Durante las primeras décadas las carencias presupuestales y el constante reacomodo político, legislativo e institucional condicionaron el ejercicio de estos conteos a nivel local, regional y federal. Por ello, distintos estudiosos e instituciones de la época optaron por hacer estimaciones sobre la población a partir de registros pasados, además de reproducir antiguos materiales cartográficos de distintas regiones. Igual-

mente, fue común dejar largos periodos sin nuevos registros demográficos ni territoriales (Álzate, 1831).

Las condiciones de las fuentes demográficas y geográficas del siglo XIX fueron una expresión de la situación conflictiva en el poblamiento y reconocimiento del país. Abundan las fuentes impresas sobre las ciudades y estados del centro y occidente de México, y escasean para los casos del norte y sur (Davies, 1972). Este fue el mismo patrón en la densidad de población, desarrollo económico y control político-administrativo, al concentrar el grueso de los habitantes, presencia del aparato estatal y producción interna en el altiplano central, mientras que las regiones fronterizas y los litorales se mantuvieron mayormente desocupados, con un producto interno menor y una reducida supervisión por parte de la federación.

Sin embargo, aún con estas carencias, la información de estos registros ha permitido que distintos historiadores ofrezcan estimaciones del desarrollo demográfico en el país, durante el siglo XIX. Aquellas investigaciones se sucedieron desde la década de 1970, varios de estos trabajos formaron parte de la nueva historia urbana, impulsada por Richard Morse (1973) y José Luis Romero (1976). En esta nueva corriente se estudiaba a las principales ciudades latinoamericanas, como parte de territorios más amplios, y a modo de laboratorios para impulsar distintas ideas de la modernidad. En el caso nacional, aquella propuesta se aplicó para analizar a la población de las principales ciudades de México en el siglo XIX, sobre todo durante el porfiriato.

Dentro de esta corriente podemos citar para el caso mexicano los trabajos de Keith A. Davies (1972), Richard Boyer (1972) y Alejandra Moreno Toscano (1972), todos ellos alumnos de Richard Morse.¹ Sus trabajos se enfocan en estudiar la distribución demográfica nacional en el siglo XIX. Estos estudios destacan por la abundancia en las fuentes estadísticas, además de que toman en cuenta la influencia las condiciones geopolíticas, en la ubicación de la población a nivel nacional y estatal. Dentro de estas publicaciones también cabe mencionarse los textos generados en el Seminario de Historia Urbana que coordinaba Alejandra Moreno Toscano, así como las publicaciones de sus integrantes Celia Maldonado (1976); María Gayón Córdova (2013); Sonia Lombardo de Ruiz y María Dolores Morales (Lombardo de Ruiz *et al.*, 2006), quienes se dedicaron a estudiar la distribución demográfica y la traza urbana en la ciudad de México durante el siglo XIX.

¹ La cercanía fue tal que, Richard M. Morse incluyó a Alejandra Moreno Toscano en su obra "Ciudades Latinoamericanas". Posteriormente, el Seminario de Historia Urbana del INAH se encargó de traducir esta publicación al español (Morse, 1973).

Ante las ausencias en los registros decimonónicos, los historiadores actualmente han buscado alternativas para cubrir estos huecos. Por ejemplo, Sandra Kuntz y Alfonso Herranz Loncán (2024) ofrecen un registro del desarrollo demográfico de las diferentes entidades federativas, a lo largo del siglo XIX. Los autores recurren a una serie de registros de la época y emplean distintas variables para estimar la población en distintos periodos de los que se carecen de fuentes. Sin embargo, mantienen una mirada prudente sobre los resultados obtenidos. Por ello, resulta atinado realizar investigaciones comparativas a partir de las fuentes mejor documentadas, aunque esto implique algunos saltos temporales, ya que esto nos ofrece mayor certeza y una perspectiva de mediana duración.

Este conjunto de investigaciones se ha dado gran importancia a las fuentes demográficas y, en forma secundaria, retoman los elementos políticos, económicos y sociales de la época para comprender los cambios y permanencias en la población. No obstante, la interacción con el territorio ha quedado relegado en sus escritos, las únicas referencias se centran en la geografía política y económica del momento. Por lo cual, es necesario resaltar la relevancia de la geografía física y los medios de comunicación en estos procesos de poblamiento, tanto por su relación con la movilidad de la población, como por la disposición de recursos que hacen posible los asentamientos humanos.

Como parte de estos estudios demográfico-territoriales, la migración interna ha sido uno de los temas menos tratados, dentro de los estudios sobre el desarrollo demográfico del siglo XIX. Esto resulta relevante, ya que a diferencia de otras experiencias de América Latina que dependieron de la inmigración internacional, en el caso mexicano buena parte del poblamiento se debió a la disminución de la mortandad, la mayor tasa de natalidad y la inmigración interna. Para el caso de los movimientos de población, podríamos citar parte del trabajo de John Coatsworth (1976) sobre los ferrocarriles mexicanos, en el que estudia la migración interna hacia el norte, debido a la llegada de los ferrocarriles Central y Nacional.

Igualmente, Carlos Aguirre Anaya y Alejandra Moreno Toscano (1975) estudiaron la inmigración hacia la ciudad de México durante la lucha de independencia, a partir del Padrón de la Municipalidad de México de 1811. En su trabajo exponen la presencia de artesanos migrantes en la ciudad de México, así como su ubicación en la traza urbana, ocupación, estructura familiar y lugar de origen. En menor medida, en la tesis doctoral de Sonia Pérez Toledo (2005) se estudia este mismo proceso para la primera mitad

del siglo XIX, a partir del Padrón de la Municipalidad de México de 1842. En ambos estudios destacan que los inmigrantes provenían de estados y pueblos vecinos, y que su presencia logro aminorar el impacto de las pandemias y conflictos civiles que impactaron en la población.

En el caso del Estado de México, Rodrigo Pimienta Lastra ha revisado el crecimiento demográfico de la entidad entre el siglo XIX y XX, las fuentes históricas al respecto, y más recientemente se ha abocado a estudiar la migración interna a nivel estatal y nacional (Pimienta Lastra, 2016; Vera Bolaños y Pimienta Lastra 1998; Vera Bolaños *et al.* 2015). Por otra parte, Manuel Miño Grijalva (Miño Grijalva y Vera Bolaños, 1998) ofrece un compilado de las principales fuentes estadísticas de la entidad durante el siglo XIX, mientras que en el ámbito municipal Francisco Delgado Aguilar (2006) estudió el perfil sociodemográfico del municipio de Malinalco en 1790 y en el polo opuesto, Rebeca López Mora (2014) se enfocó en el proceso de urbanización de Naucalpan en la era contemporánea.

Si bien, este conjunto de estudios migratorios y demográficos resaltan por rastrear a los inmigrantes y el crecimiento demográfico en el Estado de México, repiten el patrón de los trabajos demográficos previamente citados, referente a la prioridad de las condiciones políticas y económicas del periodo, como principales condicionantes para el poblamiento, pero dejan de lado el papel de la geografía física o humana. Lo que ha dado como resultado una percepción territorial homogénea, en la que no se referencia la distribución migratoria dentro de los espacios de estudio ni el papel del territorio o las comunicaciones como un estímulo o limitante para el asentamiento de las corrientes migratorias en determinados puntos.

Esta revisión del papel que ha tenido el territorio, las comunicaciones y los polos urbanos en el poblamiento, no solamente sería útil para estudiar al Estado de México, sino para distintas entidades del país con condiciones muy similares. Todos estos territorios se han caracterizado por poseer varias regiones dentro de su territorio, además de distintos accidentes geográficos y núcleos urbanos dispersos, que han configurado su concentración demográfica estatal. Igualmente, resultaría valioso rescatar el papel de las migraciones internas para estas otras entidades, que han obtenido buena parte de su crecimiento poblacional derivado de su carácter como receptores migratorios.

Por otra parte, para analizar la interacción entre la demografía, la migración y el territorio, es necesario tomar en cuenta al concepto de región. Este ha sido motivo de un gran debate dentro de las ciencias sociales en

México, sobre todo a partir de del impulso a los estudios regionales en la década de 1970. En esta investigación rescatamos la definición de Arturo Taracena (2008) quien señala que las regiones históricas son territorios surgidos a partir de polos urbanos que estructuraron el espacio y definieron líneas económicas a través de redes comerciales y sus características geográficas. Igualmente, dentro de esta lógica Eric Van Young (1987) distingue entre regiones solares como aquellas articuladas a partir de su mercado interno y las regiones dendríticas que se conforman derivado de su función en el mercado macrorregional.

Para la división regional se eligió la obra de Bernardo García Martínez (2008), debido al peso que este le da a la historia regional, al crecimiento y distribución de las poblaciones, sus dinámicas de movilidad para articular un territorio y sus vínculos con regiones aledañas. Igualmente, se tomó en cuenta la regionalización del Estado de México realizada por Francisco Lizcano (2017) por estar centrado en la entidad, además de que rescata los elementos físicos como el relieve e hidrografía, que resultan fundamentales para entender el tendido de las comunicaciones y la disposición de recursos naturales, que hacen propicios los asentamientos humanos.

En este artículo se espera complementar la discusión sobre la distribución demográfica en el Estado de México entre 1871 y 1910, tomando en cuenta las regiones históricas de la entidad, su distribución demográfica y las redes de transporte, durante el periodo de estudio. Por ello se busca conocer cuál fue el papel de las vías de comunicación en el desarrollo poblacional y la concentración demográfica en las distintas localidades y regiones del estado. Igualmente, se emplea el caso de la inmigración interna, como un ejemplo del impacto de las comunicaciones, en el crecimiento demográfico a nivel local, regional y en su nexos con otras entidades aledañas.

Para la interpretación del nexo entre demografía, comunicaciones y espacio recurrimos a la teoría de la migración de Everett S. Lee (1966) y la hipótesis de la transición en la movilidad de Wilbur Zelinsky (1971) quienes se dedicaron a estudiar los movimientos de la población. Si bien en este estudio se privilegian las infraestructuras y la distribución poblacional para estudiar la concentración demográfica, no se deja de lado la influencia de otros factores económicos, políticos y sociales a nivel regional, estatal o nacional, que también colaboraron en el movimiento y concentración demográfica. No obstante, se prioriza la preferencia por las redes de comunicación y la geografía humana, ya que estos son uno de los mayores reflejos de la bonanza o decadencia de las localidades y su impacto regional.

Las principales fuentes de este trabajo son los registros estadísticos de las memorias del Gobierno del Estado de México (GEM) de 1871 y 1879 y los censos nacionales de la Dirección General de Estadística (DGE) de 1895, 1900 y 1910 correspondientes al Estado de México. Estos materiales se complementan con cartografía histórica, legislación de la época y bibliografía especializada. Posteriormente, los datos arrojados se exponen en una serie de mapas temáticos basados en la Carta del Estado de México de Ignacio Guzmán (1903) que representan las tendencias demográficas y el tendido de las líneas de comunicación durante el periodo de estudio. Este ejercicio comparativo e interpretativo es necesario para dar una lectura crítica de los censos empleados e ilustrar la influencia de los polos urbanos, caminos y vías férreas en los patrones de concentración demográfica a lo largo del tiempo.

A partir de la distinción que realiza Irma Carrascal (2007) sobre los niveles de lectura cartográfica, es posible señalar que la interpretación de los mapas empleados en este artículo es de nivel medio; debido al énfasis en la comparación de determinados elementos de los mapas, tanto en la cuestión temporal como espacial. De acuerdo con la autora, este rango de observación permite generar una regionalización o delinear tendencias y patrones en el territorio; de esa manera establecer correlaciones entre distintas acotaciones del material cartográfico, en este caso nos interesamos en la distribución de las principales poblaciones, sus dimensiones y el tendido de las líneas de comunicación.

Metodología y datos

Hacia una geografía de la población del Estado de México

Como parte de la revolución cuantitativa de las décadas de 1960 a 1980, en la geografía humana surgieron o ganaron un renovado interés distintas subdisciplinas como la llamada geografía de la población, que complementaron el conocimiento geográfico con el manejo de grandes bases de datos (Mendoza, 2016). Los trabajos inscritos en estas temáticas eran de corte macro y buscaban la formulación de teorías o conceptos que permitieran el estudio de los movimientos y la ubicación de la población en el territorio. Estas investigaciones tomaron como antecedentes a trabajos de corte positivista, realizados en la segunda mitad del siglo XIX y en las postrimeras de la Primera Guerra Mundial.

Un ejemplo es Ernst. G. Ravenstein (1885), quien formuló una serie de leyes de la migración para el caso inglés y otras naciones europeas. Posteriormente, Everett S. Lee retomó el tema para proponer una teoría del fenómeno migratorio. Lee (1966) relacionó el movimiento de los migrantes con los factores (origen, destino, obstáculos, factores personales) que impulsan o limitan su movimiento, en la que se toma en cuenta la disposición de recursos y medios de comunicación para calcular los patrones de emigración. Por lo cual, señalaba que los movimientos migratorios tendían a establecerse en localidades o demarcaciones vecinas y en menor medida, fuera del territorio estatal o nacional.

Posteriormente, Wilbur Zelinsky (1971) complementó esta propuesta a partir de una serie de estadios en los patrones de migración. El autor correlacionó estas tendencias de circulación con los periodos de transición demográfica. Según Zelinsky (1971), hay una primera etapa en las sociedades premodernas con altas tasas de fertilidad y mortandad, en las que los movimientos son limitados. Más adelante, en el periodo de transición caracterizado por una alta fertilidad y una reducción en la mortandad, hay una migración acelerada del campo a la ciudad y a zonas de colonización. En la tercera fase hay un decremento en la fertilidad y la mortandad, que acompaña a una reducción en la migración. En la cuarta fase, correspondiente a las sociedades modernas, hay un control en la fertilidad y mortandad, y una migración interurbana. Zelinsky cierra con una fase futura e hipotética, con mayor control en la fertilidad, mortandad y una reducción de la migración.

Según Zavala de Cosío (1992), México ingresó al periodo de transición demográfica a inicios del siglo XX. Por lo cual, durante el siglo XIX el país continuaba en la fase primigenia, con una población regular debido a las altas tasas de natalidad y mortandad y una migración controlada. No obstante, en esta investigación se señala que este patrón no se respetó del todo en las últimas décadas de la centuria. Como una peculiaridad del caso mexicano, se mantuvo la correlación entre natalidad y mortandad, pero se fomentó la circulación del campo a la ciudad derivado del naciente desarrollo económico de las principales urbes y pueblos intermedios del país.

Bajo esta premisa, se propone que la migración interna fue un factor determinante para el crecimiento de determinadas ciudades o poblaciones medias y el detrimento de poblaciones terciarias o de menor relevancia durante el porfiriato. Además, retomando la teoría de la migración de Everett S. Lee (1966), los movimientos migratorios estuvieron fuertemente influenciados por la disposición de los medios de comunicación y los atractivos

económicos; por lo cual los patrones de circulación y asentamiento fueron regidos primero por la disposición del sistema de transporte lacustre y los caminos reales, y posteriormente, por la red ferroviaria, que permitieron conectar las localidades más prosperas de la entidad.

Al abordar el vínculo entre la geografía humana y física, resulta útil la propuesta de la ciudad central de Keith Chapman (1979) así como las vertientes geográficas de Bernardo García Martínez (2008) y el hinterland de Ross Hassig (1990). Estos autores resaltan las redes de transporte como un elemento integrador del territorio y la población. Dichos sistemas están constituidos por una ciudad o polo central que posee gran influencia sobre un conjunto de poblados secundarios o terciarios, a partir de una serie de corredores interconectados. Dentro de estos sistemas manejamos dos variables. En el primero una ciudad central consolidada puede generar un magnetismo, que la hace acaparar el grueso de la población, mientras que el resto de los puntos quedan reducidos ante ella. En el segundo caso cuando la ciudad central es débil y permite que el resto de los puntos también se desarrollen o incluso tengan sus propias áreas de influencia.

El caso del Estado de México, a partir del porfiriato, resulta ilustrativo al mezclar ambas variables. Por un lado, en la sección occidental de la entidad, Toluca funge como una ciudad central con una débil presencia, lo que ha permitido el desarrollo de otras poblaciones medias con sus propias zonas de influencia y fuertes vínculos con los estados vecinos. Mientras que, en la parte oriental dentro del Valle de México, históricamente la ciudad de México ha fungido como un polo sumamente protagónico, mismo que ha limitado el crecimiento de otras poblaciones medias, y en su lugar el grueso de las localidades aledañas está sumamente influenciadas y sometidas a la capital nacional.

Sin embargo, este no es un caso único. Distintas entidades del país están constituidas por una ciudad central, que regularmente es la capital estatal, y otra ciudad que eventualmente se convierte en el principal polo económico del estado. En estos casos, la capital estatal posee un vínculo directo con la capital nacional y el resto de los municipios que constituyen a la entidad; estos lazos están marcados por el peso histórico que tuvo esta localidad en la etapa colonial y republicana. Dicha ciudad integra al mercado regional y transregional, debido a que históricamente ese ha sido su papel, como nodo rector del estado. Retomando la propuesta de Van Young (1987), esta condición le permite un crecimiento económico sostenido a la capital

y la eventual conformación de una región solar, debido a la integración del mercado interno dentro de un territorio delimitado.

Mientras que la segunda ciudad suele estar situada en algún punto de entrada como un puerto, frontera o camino troncal, formando parte de circuitos comerciales nacionales o internacionales. Este atractivo económico viene acompañado por un crecimiento demográfico que paulatinamente le dan un papel rector a esta ciudad, dentro de las discusiones del estado. Esta relevancia puede crecer al punto de rivalizar abiertamente con la capital estatal, y buscar su separación de la entidad para conformar su propia demarcación o unirse con vecinos o naciones colindantes. La estructura en torno a esta ciudad central termina por conformar regiones dendríticas, derivado de su nexos con el mercado nacional e internacional.

Estos choques entre regiones solares y dendríticas en una entidad han ocurrido múltiples veces a lo largo de la historia nacional. A modo de ejemplo podemos citar los casos coloniales de San Cristóbal y Tuxtla Gutiérrez en Chiapas; Xalapa, Orizaba y el puerto de Veracruz en el estado homónimo; o Campeche y Yucatán en la península. Para el siglo XIX sirven de referencia Aguascalientes y Zacatecas al inicio de la vida independiente; Saltillo y Torreón en Coahuila; la ciudad de Chihuahua y Ciudad Juárez en Chihuahua; o Toluca, Pachuca y Cuernavaca en el Estado de México de la primera mitad de la centuria. Ya en el siglo XX se encuentra Mexicali y Tijuana en Baja California; Campeche y ciudad del Carmen o más recientemente Chetumal y Cancún en Quintana Roo.

En el papel, la distribución regional de un territorio está condicionada en mayor o menor medida por los intereses del investigador, por lo cual existen divisiones regionales basadas en zonas metropolitanas, fronteras administrativas, regiones naturales delimitadas por la orografía y las zonas climáticas, regiones hidrográficas e inclusive regiones de carácter cultural o académico (Viqueira, 1997). Sin embargo, en este trabajo se estudia al Estado de México a partir de las regiones históricas delineadas por Bernardo García Martínez (2008). Según este autor, la actual entidad mexiquense se encuentra total o parcialmente distribuida en las regiones de 1) Valle de México al oriente, 2) Valle de Toluca al occidente, 3) Valle del Mezquital al noreste y 4) y la Sierra del Sur al suroeste.²

² Por su parte, Francisco Lizcano Fernández integró al Valle del Mezquital con el Valle de México; además de que dividió esta región en una sección correspondiente al Estado de México y otra para la Ciudad de México, repartió al Valle de Toluca en un área central y otra del noroeste, y nombró a la Sierra del Sur como región suroeste (Lizcano, 2017).

La demografía en el Estado de México en el siglo XIX

Durante la primera mitad del siglo XIX, el registro demográfico estaba en manos de las corporaciones eclesiásticas y las instituciones estatales. Esto traía dificultades para realizar registros a nivel local, estatal y nacional. Por ello, desde los primeros años de vida independiente, el estado mexicano legisló para facilitar el registro de los recursos humanos en el país, a partir de la creación de dependencias y cuadros técnicos encargados de estas tareas. Sin embargo, la convulsa situación económica, política y social del momento retrasó estos esfuerzos, al impedir o dificultar la realización y compilación de esta información. Además, la falta de cohesión y organización en estos levantamientos trajo datos heterogéneos en las fuentes, debido al carácter pionero de estos trabajos.

A pesar de los escasos registros, las disparidades demográficas en el país eran palpables para las autoridades. Era visible la concentración en el altiplano central y en menor medida en el bajo y occidente, sobre todo en las principales ciudades de estos territorios. Mientras que en el norte y sur de la república se reducía considerablemente la población. Por lo cual, durante toda la centuria hubo proyectos de colonización, tanto en el centro como al norte y sur, ya fuera a partir de inmigrantes extranjeros, o a través del desplazamiento intrarregional. Con estas políticas se esperaba un despegue económico en las zonas más rezagadas, a partir del aumento en la producción y el fortalecimiento del mercado interno; lo que fue palpable hasta el último cuarto del siglo XIX.

A la par de estos cambios, se pasó por un proceso de institucionalización de los registros demográficos durante la segunda mitad de la centuria. Como parte de este refinamiento en los materiales, son claras las distinciones entre el formato de cada uno de estos documentos, que además fueron influidos por su contexto social y político, las autoridades detrás de estos levantamientos, y los encargados de la compilación de la información. Todas estas condicionantes llevaron a que la ejecución y publicación de dichos materiales, no respetara una periodicidad, formato o soporte.³ En el cuadro 1 se presentan los distintos elementos y estructura que compone los censos empleados en esta investigación, como una muestra de los cambios en la demografía durante el último cuarto del siglo XIX.

Inicialmente, el gobierno federal recurrió a los estados para la compilación y estadística. Como parte de esta labor, los gobiernos estatales se

³ Como ejemplo es posible citar el *Atlas geográfico, estadístico e histórico de la República Mexicana* de Antonio García Cubas (1858).

dedicaron a recopilar información demográfica, a la par que levantaban datos sobre la geografía, economía y administración pública de la entidad y sus localidades. Dichas cifras se exponían en publicaciones científicas o en las memorias anuales, como parte de las acciones del estado para promover el desarrollo económico y el control político en la entidad. Esta diversidad de información y su presentación respondían al papel que jugaba la población para la administración estatal, como partícipes de la economía y la recaudación local.

Por ejemplo, la Memoria del Estado de México de 1871 fue publicada en el gobierno de Mariano Riva Palacio (1869-1871) durante la República Restaurada, por lo cual recién se habían establecido las bases para la estadística estatal y fue posible percibir cierto grado de perfeccionamiento. Su información está dividida entre cada municipio del estado, ahondando en los datos de la población –sexo, inmigración extranjera, natalidad, nupcias y mortandad en cada localidad–, además de estar acompañada de información relacionada a la producción económica y la administración pública –registro de los centros de producción, valor inmobiliario, ingresos y egresos en cada municipio o distrito, fuerza pública y la producción agropecuaria y minera en cada localidad y en toda la entidad– (Gobierno del Estado de México [GEM], 1871).

Mientras que, en la Memoria del Gobierno del Estado de México de 1879, durante el gobierno de Juan N. Mirafuentes (1877-1880), se respetó el formato preestablecido, pero se amplió la información al respecto, al punto que se dedicó buena parte de la memoria a este compilado de datos. Todo esto evidencia la estabilidad política y administrativa del momento, que permitió ahondar en estos registros. Aunque en esta publicación se omitió la producción agropecuaria y minera de la entidad, y en su lugar aparecen los centros de producción de los municipios, la población en cada localidad, así como los distintos rangos de edad entre los habitantes, como señal de la población productiva de la entidad (GEM, 1879).

En 1882 se estableció la Dirección General de Estadística, un año después se decretó el reglamento para formar la Estadística General de la República, mismo que se reformó en 1900 (Dublán y Lozano, 1876-1912). Como parte de las funciones de esta dirección, desde 1883 y hasta 1910, se emitieron un conjunto de publicaciones que daban testimonio de los avances en los estudios geográficos y la estadística nacional (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], 2009). Durante este periodo, la demografía pasó por un proceso de aprendizaje en el que los distintos involucrados –desde

la población civil, las autoridades locales, estatales, federales, y la propia Dirección de Estadística- perfeccionaron el levantamiento de información.

Estos datos conformaron los registros de 1895, 1900 y 1910, tanto en el formato del censo nacional, como los distintos tomos dedicados a cada estado o territorio de la república. Dentro de estas fuentes existe gran cantidad de información, aunque no se mantuvo la misma estructura en los tres casos. En el primero y tercer censo se registró la población en distritos, mientras que en el de 1900 se mantuvo el conteo por municipios y se contempló a la población de paso. Estas características reflejan el carácter pionero del primer censo de 1895, la consolidación para 1900 y la salida del director Antonio Peñafiel en 1910 que influyó en el resultado final de ese último conteo. Todo ello condiciona el uso de estas fuentes, por lo cual en este trabajo se dio prioridad al registro de 1900, mientras que los de 1895 y 1910 se emplearon de forma complementaria.

Cuadro 1. Comparación de los censos de 1871, 1879, 1895, 1900 y 1910

Contenido	1871	1879	1895	1900	1910
Organización por municipios	x	x		x	
Organización por distritos			x		x
Información demográfica	x	x	x	x	x
Información económica y administrativa	x	x			
Población de paso				x	

Fuente: Elaboración propia con base en GEM (1871; 1879) y Dirección General de Estadística (DGE, 1895; 1898; 1900; 1901; 1917).

Resultados

Crecimiento demográfico del Estado de México, 1871-1910

Durante el periodo de la República Restaurada, la distribución demográfica en México había comenzado a crecer, pues se pasaron de ocho a nueve millones de habitantes entre la Guerra de Reforma (1857-1861) y la Segunda Intervención Francesa (1862-1867), aunque seguía vigente el predominio del centro sobre el resto de las zonas del país (Davies, 1972). En los mapas 1 y 2 se muestra que en el Estado de México ocurría el mismo fenómeno de crecimiento con centros predominantes y periferias deshabitadas, aunque

este contraste se hizo más evidente a finales del siglo XIX. Durante este periodo la ciudad de México y Toluca y sus hinterland acaparaban al grueso de los habitantes, mientras que los puntos más alejados de la entidad se quedaron con una escasa población,

Si retomamos la hipótesis de la movilidad de Zelinsky (1971), en un primer momento los pueblos periféricos mantuvieron una relativa autonomía y estabilidad demográfica, en el que la migración hacía el centro ocurría de forma esporádica, por cuestiones sociales, políticas o económicas menores. Sin embargo, como parte del periodo de transición mexicano, en las últimas dos décadas del siglo XX, aquellos poblados limítrofes no lograron aumentar su natalidad, pero sí pasaron por un proceso de migración del campo a la ciudad en el que perdieron habitantes, mismos que se desplazaron hacía las ciudades centrales o los pueblos intermedios. A continuación, demostramos esta tendencia de migración y marginación para el caso del Estado de México durante el último cuarto de la centuria.

Entre 1871 y 1879 la ciudad de Toluca pasó de 35,380 a 41,881 residentes. No obstante, su crecimiento no eclipsó a otras localidades en el Valle de Toluca y la Sierra del Sur. Se mantuvo el número de doce poblaciones medianas (10,000-18,000 habs.).⁴ No obstante, se redujeron de 26 a 22 los pueblos terciarios (5,000 a 10,000 habs.) y aumentaron de 21 a 27 los pueblos de menor relevancia (1,000 a 5,000 habs.). Estas tendencias apuntan a que cuatro poblados terciarios cedieron parte de sus habitantes y se degradaron a pueblos de menos relevancia, e igualmente dos poblaciones marginadas llegaron a más de mil habitantes, logrando ingresar a esa última categoría.

Este patrón, relativamente estable, se debía a la autonomía y aislamiento entre cada una de las regiones de la entidad, lo que les permitía tener una dinámica propia. Aunado a eso, la capital mexiquense recientemente se había consolidado como el centro administrativo, político y económico de la entidad lo que le otorgaba una atracción e influencia limitada sobre todo el estado (Hernández, 2006; Jarquín *et al.*, 2011), ya que originalmente la capital estatal se había encontrado en la ciudad de México hasta 1824; posteriormente pasó por un peregrinaje hasta que se estableció en Toluca en 1830 (*El Observador de la República Mexicana*, 1830; INEGI, 1996).

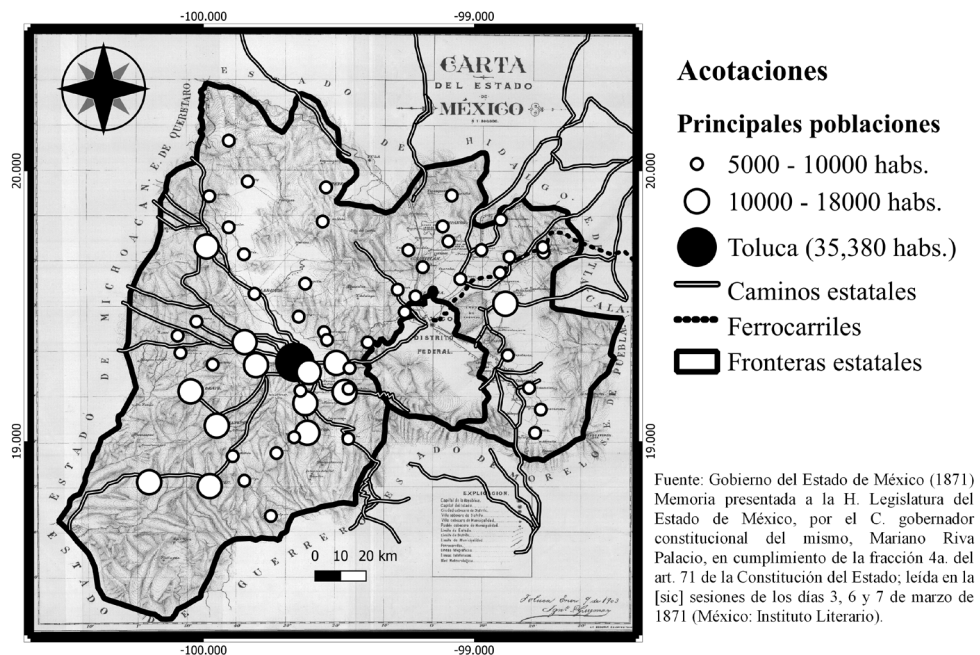
Este escenario contrastaba con los casos del Valle de México y del Mezquital, debido a que entre 1870 y 1880 la ciudad de México pasó de 225,000 a

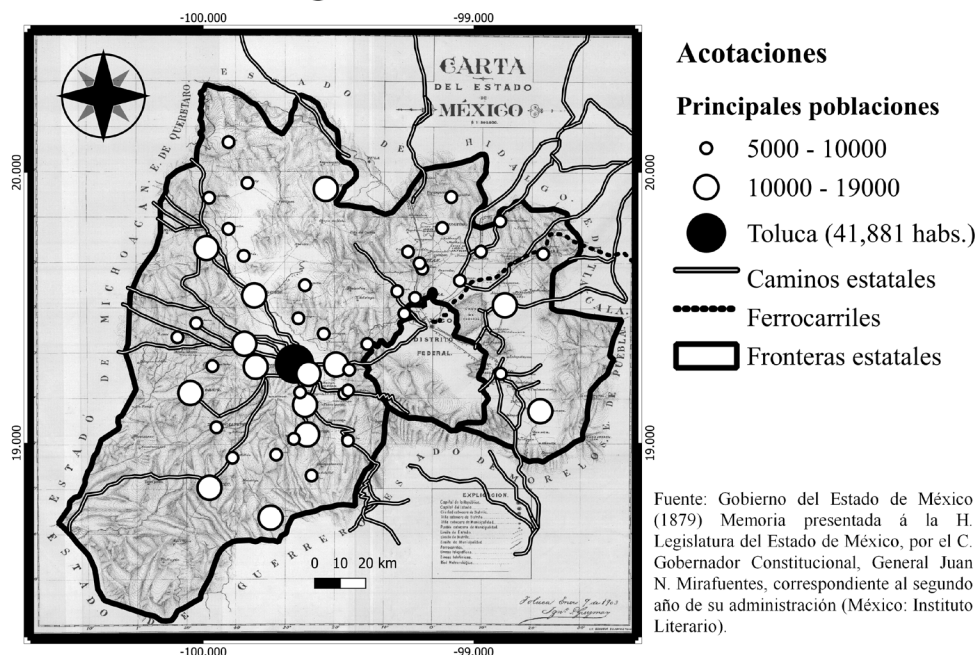
⁴ Sin embargo, las localidades sureñas de Tejupilco, Temascaltepec y Tianguistenco descendieron a pueblos terciarios, y su lugar fue tomado por los pueblos del noroeste Jilotepec, Ixtlahuaca y Zacualpan al sur tomaron. Esta ligera tendencia hacia el norte fue un antecedente de los cambios demográficos que ocurrirían el resto del siglo.

250,000 (Davies, 1972). Mientras que Texcoco y Amecameca fueron las únicas locaciones que lograron volverse poblaciones medias. Igualmente, se redujeron de 19 a 13 los pueblos terciarios y aumentaron de 28 a 35 los pueblos de menor relevancia. Todo ello evidencia la creciente concentración que tenía la Ciudad de México en este par de regiones, respaldada en su importancia histórica en el ámbito local, regional y nacional. El desarrollo de Texcoco y Amecameca se debió al corredor natural de los lagos de Texcoco, Chalco y Xochimilco conectados a la capital, lo que les dio mayor competitividad en el mercado regional y les permitió lograr cierto desarrollo e influencia en la parte oriental del Estado de México. Finalmente, seis de las poblaciones terciarias cedieron parte de su población y descendieron a la categoría de pueblos de menor relevancia.

Mapa 1. Distribución demográfica del Estado de México, 1871

Distribución demográfica del Estado de México, 1871



Mapa 2. Distribución demográfica del Estado de México, 1879**Distribución demográfica del Estado de México, 1879**

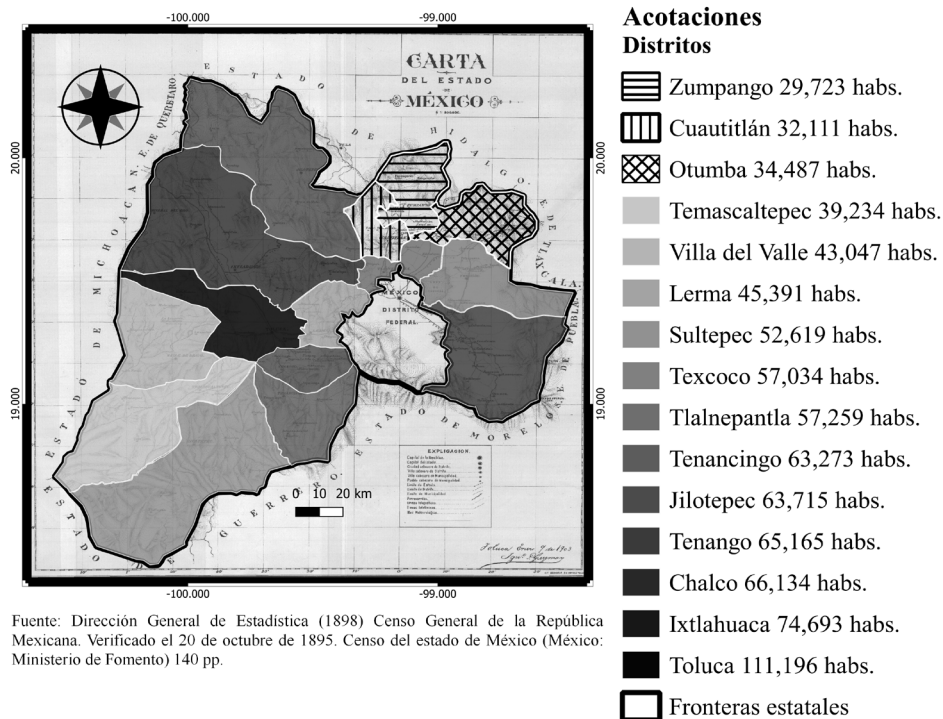
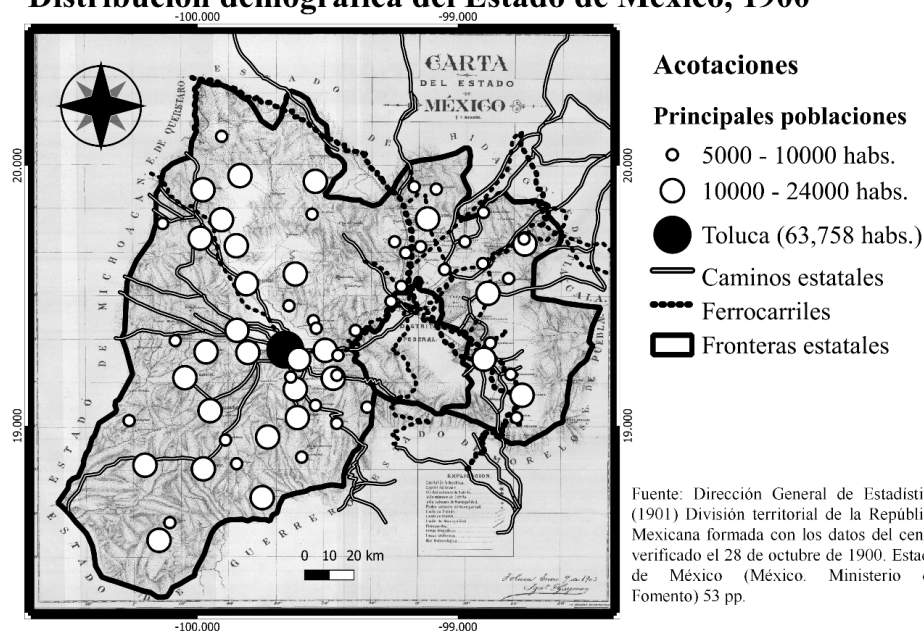
Durante el porfiriato y hasta antes de la Revolución Mexicana de 1910, la población nacional pasó de nueve a quince millones (Davies, 1972). Como parte de este patrón se continuó con el protagonismo del centro y el occidente del país, aunque el norte comenzó a tener su propia dinámica de crecimiento, impulsado por su cercanía con Estados Unidos, mientras que en el sur este crecimiento se vio limitado a determinadas regiones costeras o agroexportadoras (Moreno Toscano, 1972). Esta expansión demográfica se debió a la mejoría en las condiciones materiales para los habitantes, a partir de la pacificación política, la consolidación del aparato estatal y la estabilidad económica de la época.

En lo que respecta al Estado de México, en este se replicó buena parte de la tendencia nacional en torno a la expansión demográfica, como se evidencia en los mapas 3 y 4. En el censo de 1895 se remarca el desarrollo de los distritos de Toluca e Ixtlahuaca al noroeste, debido a la presencia de la capital estatal y otras poblaciones medias. Mientras que las demarcaciones sureñas de Tenango, Jilotepec, Tenancingo y Sultepec tuvieron un desarrollo menor y dependiente, debido a su cercanía con la ciudad de Toluca o el estado de Guerrero; este patrón se replicó en el Valle de México para los casos

de Tlalnepantla, Texcoco por sus fuertes vínculos con la ciudad de México. Finalmente, Lerma, Villa del Valle, Temascaltepec, Otumba Cuautitlán y Zumpango quedaron a la zaga por su condición periférica y estancamiento económico.

Estos patrones fueron más evidentes a final de siglo, entre 1879 y 1900 la capital estatal pasó de 41,881 a 63,758 habitantes. En el mismo periodo aumentaron de 13 a 23 las poblaciones medias en el occidente, particularmente en el norte del Valle de Toluca. Sin embargo, hubo un retroceso para los pueblos terciarios que pasaron de 22 a 19, y para los pueblos de menor importancia que bajaron de 27 a 17. Estos dos últimos casos tendieron a localizarse en la Sierra del Sur. A partir de estos patrones, se evidencia el proceso de centralización de la ciudad de Toluca y de los pueblos medios aledaños, al igual que la marginación para la sección suroeste de la entidad, que cedió parte de su población al creciente valle de Toluca.

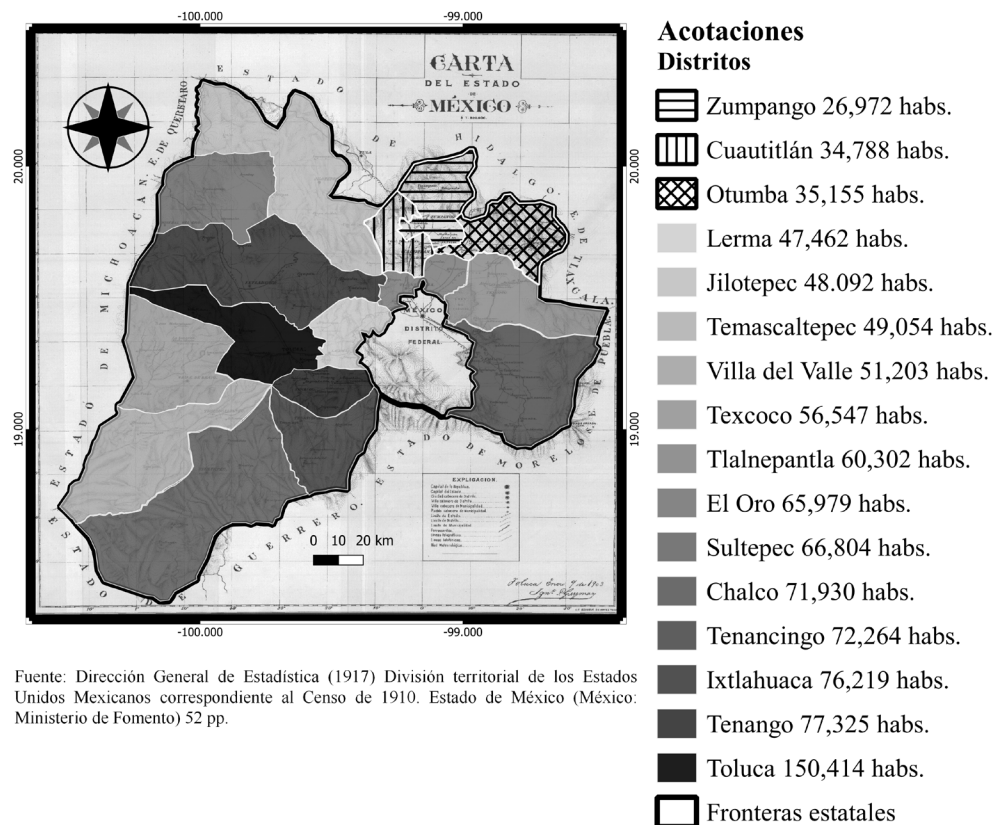
Para el caso del Valle de México, la ciudad de México pasó de 250,000 a 344,721 habitantes entre 1879 y 1900 (Davies, 1972). En esta temporalidad, a las poblaciones medias de Texcoco y Amecameca al oriente y sureste se sumó Chalco al sur y Otumba y Zumpango al norte. Estas poblaciones medias se convirtieron en referentes regionales, ya que los pueblos terciarios subieron de 13 a 16, y el grueso de estos se desarrollaron en torno a estas localidades medianas. Mientras que los pueblos de menor relevancia bajaron de 35 a 28 y se ubicaron en las periferias del noroeste y sureste. Todo ello revela un desarrollo escalonado entre la capital nacional, los pueblos medios y el resto de menor jerarquía, en el que los pueblos de menor relevancia cedieron parte de sus habitantes para el crecimiento de los pueblos nuevos pueblos medios y para las poblaciones terciarias.

Mapa 3. Distribución demográfica del Estado de México por distritos, 1895**Distribución demográfica del Estado de México por distritos, 1895****Mapa 4.** Distribución demográfica del Estado de México, 1900**Distribución demográfica del Estado de México, 1900**

En el mapa 5 se percibe que buena parte del patrón de crecimiento se mantuvo en el censo de 1910. En el occidente, el distrito de Toluca fue el más poblado, además que su crecimiento logró influenciar a los distritos vecinos de Tenango, Tenancingo y Sultepec al sur, por lo que se revirtió parcialmente el estancamiento que tenía la Sierra del Sur. Igualmente, las demarcaciones de Ixtlahuaca y el recién creado distrito del Oro (INEGI, 1996) lograron aprovechar su órbita al norte de la capital estatal. No obstante, la Villa del Valle, Temascaltepec, Jilotepec y Lerma se mantuvieron relegados por su ubicación periférica y de difícil ingreso. Mientras que en el Valle de México y del Mezquital, el distrito de Chalco fue el único que logró crecer, sin someterse a la preponderancia de la Ciudad de México; mientras que Tlalnepantla y Texcoco reforzaron su dependencia con la capital y Otumba, Cuautitlán y Zumpango mantuvieron su condición marginal, por encontrarse al noreste de la entidad.

Mapa 5. Distribución demográfica del Estado de México por distritos, 1910

Distribución demográfica del Estado de México por distritos, 1910



Fuente: Dirección General de Estadística (1917) División territorial de los Estados Unidos Mexicanos correspondiente al Censo de 1910. Estado de México (México: Ministerio de Fomento) 52 pp.

Discusión

La geografía física y humana y su impacto en la demografía del Estado de México

Al estudiar la distribución demográfica en la entidad, se debe tomar en cuenta el accidentado relieve y las diferencias climatológicas e hidrográficas en su interior, mismas que otorgaron particularidades a cada una de sus secciones. El Estado de México se localiza en el Altiplano Central, que es atravesado por el Eje Volcánico Transversal, además de que colinda con la Sierra Madre del Sur. Ambas elevaciones contienen una serie de valles con un conjunto de variantes climatológicas, caracterizadas por temperaturas bajas en los puntos con mayor altitud al noroeste, climas templados en el centro y semicálidos o tropicales en las áreas menos elevadas al sur. Además, la entidad forma parte de la región hidrográfica Lerma-Chapala al noreste, la del río Panuco en el oriente y del río Balsas al suroeste; lo que genera una serie de caudales y cuerpos de agua en todo el Estado de México (Lizcano Fernández, 2017).

Retomando la propuesta de la ciudad central de Keith Chapman (1979), en el caso mexicano, sus corredores parten desde la Ciudad de México y enlazan a distintas locaciones relativamente cercanas del centro; posteriormente, estos troncales se internan hasta los confines de la república y conforme se acercan a los límites nacionales, las poblaciones se reducen y distancian entre sí. Este patrón permite entender el mayor crecimiento demográfico e integración territorial del altiplano central durante este periodo, en comparación con las zonas fronterizas y costeras. Esta tendencia se replicó dentro de las distintas provincias del país, en estos casos se parte de las principales ciudades de la entidad, y se conecta con distintos poblados secundarios o terciarios dentro de la región. Las poblaciones más cercanas a las capitales estatales conseguían un mayor desarrollo, mientras que los puntos periféricos generaban una dinámica propia, al punto que distintos estados fueron desmembrados durante el siglo XIX.

El Estado de México es la entidad que ha tenido mayores reconfiguraciones territoriales a lo largo de su historia. Estos cortes permitieron conformar el Distrito Federal y los estados de Guerrero, Morelos e Hidalgo. Dichas configuraciones fueron amparadas por el aislamiento de sus distintas regiones, con respecto a la capital estatal durante el siglo XIX (Congreso de la Unión, 1868). Durante el porfiriato (1876-1910) Toluca fue la principal ciudad dentro de la entidad y poseía gran influencia dentro de la parte occidental del estado.

Sin embargo, esta urbe tenía que competir con la vecina Ciudad de México, que fungía como polo central en la parte oriental del territorio estatal, además, de un conjunto de ciudades medianas con su propia influencia regional.⁵

Tanto los dos polos principales, como los puntos medios se erigieron al margen de antiguos caminos reales y vías lacustres de alcance regional y nacional. A lo largo de estos corredores había mayormente flujos de carácter regional, interregional y en menor medida de alcance nacional. La dinámica de movimiento de bienes y personas en el Estado de México terminó por articular la entidad y sus regiones aledañas, además de que fomentó vínculos con las entidades y localidades vecinas. Posteriormente, en el último cuarto del siglo XIX, se instalaron distintas líneas ferroviarias a lo largo de estas rutas, lo que incrementó los flujos de carácter local y regional, y a su vez aumentó la preponderancia de estas y otras ciudades y poblados medianos (Ley Pérez, 2023).

A partir de este conjunto de redes, nodos y polos es posible detectar cuatro vertientes principales marcadas por los principales caminos reales y que conectaban las distintas regiones y localidades de la entidad. La principal ruta era el camino real de Tierra Adentro que pasaba al norte del Valle de México y en parte del Valle de Mezquital. Esta vía se dirigía hacia el septentrión, aunque igualmente permitía conectarse con la Huasteca y formaba parte del camino hacia Tlaxcala y Veracruz. En el periodo de estudio esta ruta fue la que recibió mayores recursos; sobre esta se instalaron parte de las vías del Ferrocarril Mexicano, Central, de Hidalgo, Noroeste y del Desagüe del Valle (Ley Pérez, 2023).

En segundo lugar, en la parte sureste del Valle de México aparecen una serie de líneas que luego se bifurcan hasta los océanos Pacífico y Atlántico. Esa vertiente sigue a los caminos reales hacia Acapulco al occidente y a Veracruz al oriente; esta última ruta tenía la particularidad de complementarse con las vías lacustres de los lagos de Texcoco, Xochimilco y Chalco. A partir de estas líneas de agua se tenía acceso directo con los valles de Puebla y Morelos (García Martínez, 2008). Estas rutas fueron de suma relevancia para las oligarquías locales y el gobierno federal, por lo que en torno a estos corredores se estableció el Ferrocarril Interoceánico, de Atlixco y el ramal a Cuernavaca del F.C Central (Ley Pérez, 2023).

⁵ En 1871 las diez principales ciudades después de Toluca eran: Tenancingo, Tejupilco, Sultepec, Texcoco, Lerma, Temascaltepec, San Felipe del Obraje, Villa del Valle y Tenango. En 1900 a esta lista se habían agregado Almoloya, Zinacantepec y Chalco, mientras que Tenango, Villa del Valle y Sultepec quedaron fuera de la lista.

En tercer lugar, estaba el camino real a Morelia, que partía de la Ciudad de México y cruzaba todo el Valle de Toluca con dirección a Guadalajara. Esta ruta se mantenía a partir de la inversión pública local y estatal, pues permitía que Toluca mantuviera contacto con la parte este y oeste de la entidad, y con los estados de Michoacán, Jalisco y Querétaro. Igualmente, el Gobierno del Estado de México eligió esta ruta para construir un ferrocarril regional con inversión pública y privada (GEM, 1871), mismo que fue retomado por el Ministerio de Fomento entre 1880 y 1888 para formar el Ferrocarril Nacional (Dublán y Lozano, 1876-1912, t. XIV y XIX).

Finalmente, se encontraba el camino de Toluca que atravesaba la Sierra del Sur y llegaba hasta el estado de Guerrero y parte de Morelos. Esta vertiente fue la que enfrentaba mayores obstáculos, debido al relieve accidentado de la Sierra Madre del Sur y la dispersión de sus poblaciones (Téllez y Piña, 2011). No obstante, esta condición de aislamiento y los recursos naturales en abundancia permitieron que sus localidades se desarrollaran con mayor autonomía respecto a Toluca y la Ciudad de México, lo que se reflejó en un conjunto de ciudades medias con influencia regional, atadas a su camino real y con su grupo de ciudades terciarias, usualmente alejadas de las vías principales.

Sin embargo, hubo claras distinciones entre la infraestructura en cada una de las regiones del Estado de México. El grueso de la inversión federal para el mantenimiento de los caminos nacionales, estatales y locales y la instalación de vías férreas se fue al Valle de México, por lo que el Mezquital también resultó parcialmente beneficiado. Mientras tanto, el gobierno del estado fue el encargado de las vialidades estatales y las líneas ferroviarias regionales en la parte occidental del estado (Ley Pérez, 2023). Como parte de estas políticas, el Valle de Toluca fue el principal beneficiado por albergar a la capital estatal, aunque nunca logró competir con el desarrollo del Valle de México. Finalmente, la Sierra del Sur fue la región menos atendida en cuestión de comunicaciones, lo que generó una dinámica propia para este territorio, distanciándose de la capital nacional y estatal y fortaleciendo su vínculo con los estados de Guerrero y Morelos.

La atención a determinadas rutas ya fuera en sus vías lacustres, caminos o con la instalación de líneas férreas, estuvo condicionado por los intereses de las elites locales, el gobierno estatal y nacional. Durante la primera mitad del siglo XIX, el estado pasó por un proceso de afianzamiento técnico e institucional, por lo cual el grueso de las atenciones prácticas en los caminos o vialidades acuáticas, fueron ejecutadas por los locales (Ley

Pérez, 2023). Para la segunda mitad de la centuria, se logró consolidar la legislación, instituciones y cuadros para la atención de las comunicaciones; no obstante, estos esfuerzos se centraron mayormente en el ferrocarril, por lo que la red de caminos y cuerpos de agua, quedaron bajo jurisdicción de los estados o las localidades, lo que retrasó su modernización y fueron relegados a un papel secundario.

De acuerdo con Sergio Ortiz Hernán (1987) entre 1837 y 1882 se emitieron ochenta y ocho concesiones para líneas férreas en todo el país. El grueso de estas propuestas era de alcance regional y estaban impulsadas por sus oligarquías y gobiernos locales. No obstante, la falta de recursos, estabilidad política, cuadros técnicos, legislación e instituciones limitó las primeras vías férreas a corredores prioritarios altamente transitados y con la participación de la iniciativa privada nacional o extranjera. Por lo cual, no fue de extrañar que los primeros troncales en el Estado de México atendidos por el gobierno nacional o estatal, atravesaran los Valles de México y Toluca, mientras que la Sierra del Sur, y en menor medida Mezquital, quedaron a la deriva y fueron integrados tardíamente dentro de la red ferroviaria nacional, o no ocurrió este hecho.

El tendido ferroviario tuvo efectos positivos en el Valle de Toluca, sin embargo, el impacto de este transporte estuvo influido por los flujos dentro de las corridas. El grueso de los usuarios recorría una sección determinada dentro de la línea, usualmente dirigiéndose a ciudades o centros de producción principales. En este caso, los principales destinos eran las estaciones terminales de la ciudad de México, Toluca, Flor de María cercana a San Felipe del Obraje y Tultenango aledaño a Villa del Carbón, mientras que en el resto del recorrido había estaciones banderas o de centros de producción secundarios, con menos descensos (Guía, 1901). En el caso de los distritos de Toluca, Ixtlahuaca y Jilotepec, se aprovecharon una serie de caminos, que permitieron ampliar este efecto al noroeste del Estado de México; mientras que los distritos de Lerma y Villa del Valle quedaron a la deriva, a pesar de su cercanía con el ferrocarril.

Los distritos de Tenango, Tenancingo y Sultepec al sur tuvieron un mayor dominio en la primera mitad del siglo XIX, posiblemente por su mayor autonomía respecto a la ciudad de Toluca, su vínculo con los estados de Guerrero y Morelos, así como los recursos naturales a su disposición. Perdieron relevancia en las décadas de 1880 y 1890 debido a la llegada del ferrocarril; sin embargo, lograron recuperarse hacia finales del siglo. Este repunte puede deberse al crecimiento acelerado de la ciudad de Toluca, así

como el ferrocarril Toluca-Tenango de 1897, mismo que fue complementado por los distintos caminos que atraviesan a la Sierra del Sur, otorgándole en conjunto mayor relevancia a la región.

Sin embargo, el impacto del ferrocarril no siempre es homogéneo ni avasallador. En el caso del Valle de México y el del Mezquital, hubo un desarrollo sin precedentes en las comunicaciones, como parte de la red ferroviaria nacional. Esto se expresó principalmente al norte, oriente y sureste de estas dos regiones. No obstante, esta red de transporte fortaleció la relevancia de la ciudad de México y sus localidades inmediatas, lo que remarcó su dependencia con respecto a la capital. Sus poblaciones medias inmediatas lograron prosperar a partir de una serie de líneas férreas del alcance local o regional, con destino al Distrito Federal.

Otras locaciones lograron llegar a ser poblaciones medianas, derivado de su autonomía con respecto a su capital, así como su desarrollo histórico a partir de las rutas lacustres del sur y oriente del Valle de México, como fue el caso de los pueblos ribereños de Chalco y Texcoco; o lograron un crecimiento acelerado luego de convertirse en terminales o nodos de transferencia ferroviaria, como ocurrió con Otumba y Zumpango al noroeste, y Amecameca al sureste de la entidad (Guía, 1901). Todas estas ubicaciones además tenían una influencia local, pues poseían una serie de ramales ferroviarios, camineros o lacustres que les permitieron impulsar a distintos pueblos terciarios aledaños.

Los patrones de inmigración interna y el crecimiento demográfico del Estado de México

Históricamente, el territorio mexicano ha estado articulado a partir de flujos regionales. Como parte de esta dinámica, se ha fomentado la migración interna. Dentro de esta movilidad hay localidades y entidades expulsoras o receptoras de inmigrantes. Para el caso del Distrito Federal, en menor medida el Estado de México, estas lograron consolidarse como ubicaciones sumamente atractivas para grandes contingentes de trabajadores rurales y urbanos durante el siglo XIX. De acuerdo con Aguirre Anaya, Moreno Toscano (1975) y Sonia Pérez Toledo (2005) esta tendencia se debió a la relativa estabilidad en el centro del país, en comparación con los estragos que había traído la lucha de independencia y otras guerras civiles en determinadas zonas, principalmente en el occidente del país.

Como parte de las fuentes empleadas en este trabajo, en el censo de 1895 y 1900 se entregaron tres formatos de cuestionario para los empadro-

nadores. El primero estaba dirigido a residentes, dentro de esta forma se anotaba si los censados eran originarios del lugar, provenían de otro estado o si eran extranjeros. El segundo formato era para personas ausentes, que se refería a habitantes de la población que se encontraban fuera del domicilio junto con su posible ubicación.⁶ En tercer lugar, estaba el formato para personas de paso, referido a personas que no son originarias del lugar, pero se han instalado en determinado domicilio de la población o constantemente deambulan en la localidad o dentro del país (DGE, 1895; 1900).

En el cuadro 2 se muestran las tendencias en la inmigración entre 1895 y 1900; esto se rastreó a partir de las cifras del lugar de origen de los residentes. Por una parte, resalta una preponderancia de los estados colindantes; en segundo lugar, están las entidades del occidente o centro del país, mientras que los estados del norte y sur enviaron escasos contingentes. Estos patrones coinciden con las vertientes que atraviesan el Estado de México, así como la instalación de vías férreas, dirigidas mayormente hacia el centro-norte, occidente y oriente. Ravenstein (1885) señalaba que el tendido ferroviario fue un estímulo importante para el aumento en los flujos migratorios, desde el campo a las ciudades (Lee, 1966).

La mayoría de los estados redujeron sus contingentes de inmigrantes en 1900 hasta en un 90%, excepto por Michoacán que los incrementó un 7%. Aunque podríamos apuntar a un subregistro en el censo, las evidencias parecen confirmar una disminución en los movimientos migratorios hacia el Estado de México a final del siglo. Ante este escenario, existe la posibilidad de que la entidad haya perdido parte de su atractivo para el migrante, que los estados emisores hayan tenido un repunte económico que mantuvo a su población local, o que estos contingentes se estaban dirigiendo a otras ubicaciones como la ciudad de México.

⁶ A pesar de que se mantuvo la recopilación de los "habitantes de paso" en 1900, esta información no estuvo disponible en el censo en cuestión.

Cuadro 2. Estados con mayor migración al Estado de México, 1895-1900

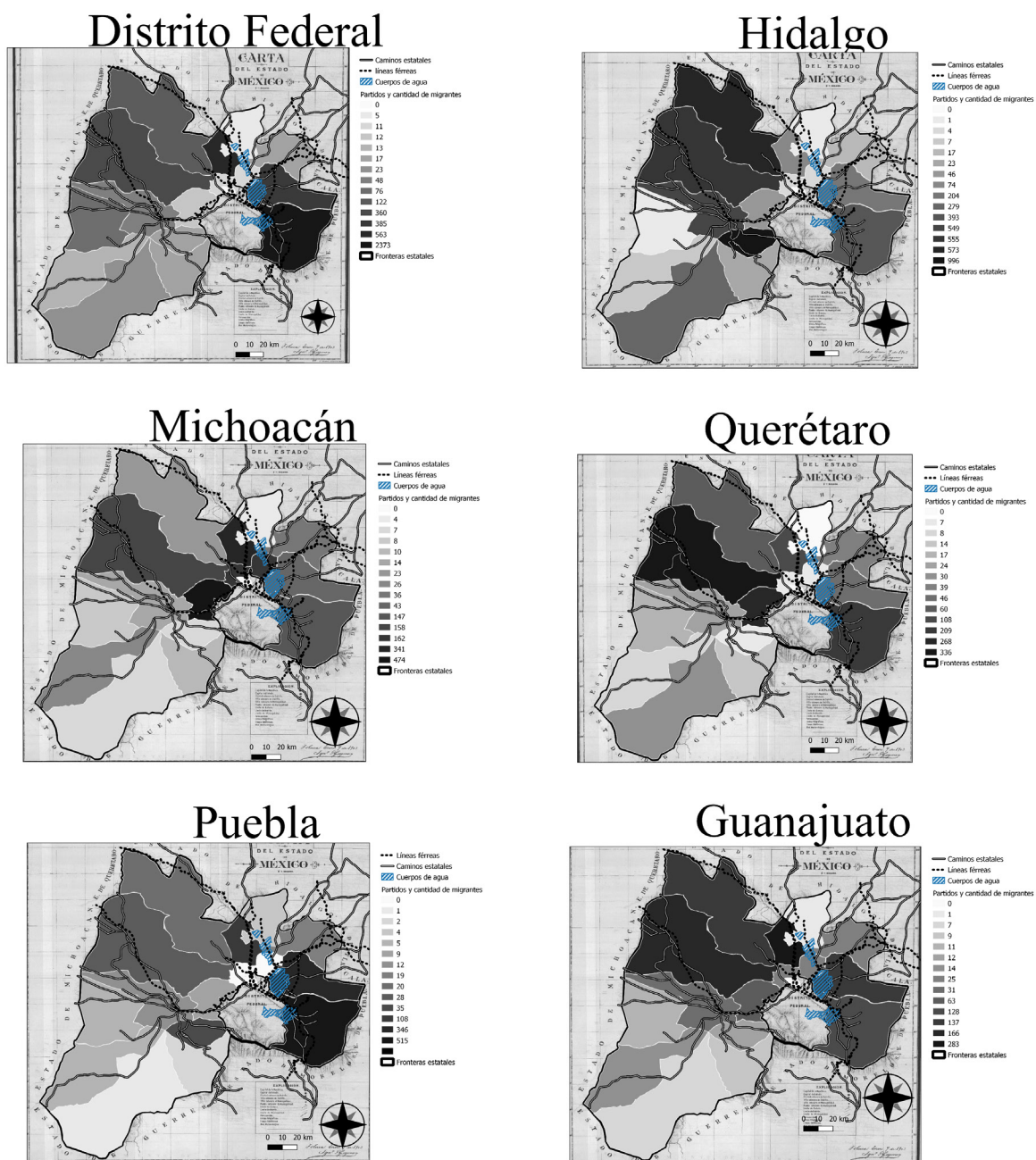
Estado	Población migrante, 1895	Población de paso, 1895	Población migrante, 1900
Distrito Federal	4,042	173	618
Hidalgo	3,722	177	943
Michoacán	1460	99	1571
Querétaro	1,173	72	629
Puebla	1,109	15	118
Guanajuato	978	59	940
Morelos	529	141	45
Guerrero	428	20	39
Tlaxcala	293	4	21
Jalisco	289	3	106

Fuente: Elaboración propia con base en DGE (1895; 1898; 1900; 1901).

En el mapa 6 se muestra que los distritos con mayor población fueron también los que recibieron a más cantidad de inmigrantes. Dichos territorios se localizaban en el noroeste y sureste de la entidad. Esta tendencia se puede relacionar con la vecindad que tenían estas localidades con los principales estados emisores, además de la disposición de las líneas férreas hacia ambas direcciones. Asimismo, podemos notar la tendencia de los migrantes a establecerse en los distritos inmediatos; así, los allegados de Hidalgo, Michoacán, Querétaro y Guanajuato se establecieron al norte del Estado de México, mientras que los provenientes del Distrito Federal y Puebla optaron por radicar en la parte oriental de la entidad.

Finalmente, como parte de estos flujos migratorios, notamos que la región de la Sierra del Sur pasó a un segundo plano, debido a que aún las personas originarias de los estados sureños de Guerrero, Morelos y Oaxaca optaron por establecerse en el norte y oriente de la entidad (DGE, 1895; 1900). Este patrón respalda la influencia de las líneas férreas y la densidad demográfica previa, para la llegada e instalación de inmigrantes. Todo esto apunta a que el crecimiento demográfico del suroeste del estado de finales del siglo se debió mayormente al aumento de los habitantes de estas localidades y a los recién llegados del resto del Estado de México.

Mapa 6. Principales patrones de migración al Estado de México, 1895



Conclusiones

Durante la primera mitad del siglo XIX se dio continuidad a distintos procesos originados desde el periodo prehispánico o en la etapa colonial, como el uso del espacio y la distribución demográfica. Dentro de estos dos aspectos, se mantuvieron zonas privilegiadas y otras que quedaron al margen. Aquellos patrones se acomodaron en torno a vertientes de alcance regional y nacional. Dichas rutas se expresan en redes y nodos de transportes, jerarquizados en torno a uno o varios polos. Aquellos sistemas terminaron por integrar un territorio, hasta convertirlo en una región histórica. El papel del estado fue integrar todas estas regiones, dentro de entidades federativas y como parte de la nación.

Derivado de estas intervenciones, surgieron distintas instituciones encargadas del registro de los recursos humanos y del territorio. No obstante, las carencias económicas, legislativas e institucionales llevaron a reutilizar los registros del pasado inmediato y darle continuidad a las rutas e infraestructuras preestablecidas. Fue hasta la segunda mitad de la centuria cuando, tras la consolidación del sistema político, económico e institucional, es que se incursionó en nuevos registros demográficos, y el tendido de novedosos sistemas de comunicación. Con estos elementos, se logró impulsar la población de determinadas regiones y localidades, algunas ya consolidadas y otras que fueron innovaciones del federalismo mexicano.

Durante este periodo, México aún no había llegado a su transición demográfica, por lo cual estas concentraciones demográficas fueron posibles a partir de la emigración desde poblados terciarios o regiones relegadas hacia pueblos intermedios o grandes concentraciones urbanas. El predominio o reducción de determinadas localidades y territorios se debió, entre otros elementos, por el fomento a las comunicaciones. Los espacios que tuvieron acceso prioritario a las vías de comunicación más novedosas como las líneas férreas y se insertaron dentro de la red comercial nacional o internacional, lograron un impulso acelerado durante la segunda mitad de la centuria, e inclusive lograron rivalizar con las capitales estatales y su zona de influencia.

No obstante, hay que aclarar que paralelo a este desarrollo en infraestructuras y demografía, hubo otros elementos que también lograron despuntar. Gustavo Garza (1985) señala que México era un país de base agropecuaria, con una industrialización tardía que se reflejó hasta la primera mitad del siglo XX. Por lo que las grandes concentraciones demográficas del porfiriato impulsaron la producción agrícola de productos de importación, o para abastecer a grandes nodos urbanos como Toluca o la Ciudad de

México, mientras que el fomento industrial tendió a ubicarse en las principales ciudades. La disposición de recursos naturales para estas actividades productivas, aunado a políticas económicas que permitieran su explotación, también fueron un fomento importante para los movimientos migratorios.

El Estado de México es un caso ilustrativo dentro de estos contrastes demográficos. Al ser una entidad constituida por distintas y muy variadas regiones, históricamente ha experimentado un desarrollo desigual entre cada una de sus partes, lo que incluso provocó la mutilación de su territorio para conformar nuevas provincias durante el siglo XIX. Para la segunda mitad de la centuria, existía una discrepancia notoria entre su fracción occidental —conformada por el Valle de Toluca, la Sierra del Sur, y dominada por la ciudad de Toluca—, y la parte oriental integrada por los valles de México y del Mezquital, y encabezada por la ciudad de México.

En el caso de la ciudad de Toluca, esta tuvo un desarrollo tardío debido a su reciente designación como capital estatal. Las dimensiones de la localidad, aunadas a las dificultades de comunicación, propiciaron la creación de un conjunto de poblaciones medias a su alrededor. Durante la primera mitad del siglo, el tendido de caminos reales había favorecido a la Sierra del Sur; por lo tanto, el grueso de esos asentamientos medios, se localizaban al sur del estado. Sin embargo, durante el último cuarto de siglo, la llegada de los ferrocarriles Nacional y Central, y su paso en el noroeste de la entidad, provocaron que el valle de Toluca tuviera un crecimiento acelerado y el sur tuviera un retroceso.

Mientras que la Ciudad de México comenzó como una ciudad sobresaliente desde la etapa colonial, debido a su condición como capital nacional. Tanto el tendido de caminos reales, como el grueso de troncales ferroviarios partían de esta urbe, lo que sólo incrementó su relevancia el resto del siglo, y superando a Toluca con creces. Esto provocó que la ciudad concentrara al grueso de la población, y opacara al resto de pueblos en su entorno; únicamente lograron destacar Amecameca, Chalco y Texcoco al sureste y más tarde Zumpango y Otumba al noreste, debido a su condición periférica y acceso a las principales líneas de comunicación, que les permitieron tener su propia zona de influencia.

Estas concentraciones demográficas fueron posibles a partir de la migración desde poblaciones terciarias, hacía pueblos intermedios o a las ciudades de Toluca y México. Estos flujos no sólo provenían de pueblos periféricos del Estado de México, sino también de estados vecinos como el Distrito Federal, Hidalgo, Michoacán, Querétaro, Puebla, Guanajuato y en

menor medida del bajío y el sureste. Dichos patrones de desplazamiento resultaron en un preludio de la migración masiva a las principales ciudades del país, que ocurrió en la primera mitad del siglo XX, una vez comenzado el periodo de transición demográfica, que sellaría el carácter mayormente urbano de la población mexicana actual.

De acuerdo con la propuesta de Zelinsky (1971), es posible señalar que dichos movimientos migratorios del siglo XIX estaban inscritos en el periodo de transición, por lo cual sus contingentes debieron estar compuestos por campesinos que se desplazaban a poblaciones medias o ciudades. Por otra parte, Lee (1966) sugiere que los desplazamientos se rigen por la cantidad de recursos que puede destinar el viajero sin que estos implique un mayor sacrificio, por lo que su circulación se suele situar entre localidades o regiones aledañas. Así que es pertinente señalar que estos inmigrantes provenían de las comunidades rurales periféricas de sus respectivos estados. Sin embargo, ante la falta de datos, esto únicamente queda como una conjetura que ameritará futuras investigaciones.

Referencias

- Aguirre Anaya, C. y Moreno Toscano, A. (1975). Migrations to Mexico City in the Nineteenth Century. *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, (17), 27-42.
- Álzate, J. A. (1831). Estado de la geografía en la Nueva España y modo de perfeccionarla, *Gacetas de literatura de México*, 4, 123-131.
- Boyer, R. E. (1972). Las ciudades mexicanas: perspectivas de estudio en el siglo XIX. *Historia Mexicana*, 22(2), 142-159.
- Carrascal Galindo, I. E. (2007). Metodología para el análisis e interpretación de los mapas. Universidad Nacional Autónoma de México; Instituto de Geografía
- Chapman, K. (1979). *People, Pattern and Process. An Introduction to Human Geography*. Edward Arnold.
- Coatsworth, J. (1976). *Crecimiento contra desarrollo: El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*, (Tomo I). Secretaría de Educación Pública.
- Congreso de la Unión. (1868). *Expediente sobre división del Estado de México y formación de uno nuevo con el nombre de Hidalgo del que fue segundo distrito militar del expresado estado*. Imprenta del Gobierno en Palacio. <http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080073646/1080073646.html>
- Davies, K. A. (1972). Tendencias demográficas urbanas durante el siglo XIX en México. *Historia Mexicana*, 21(3), 481-524.
- Delgado Aguilar, F. J. (2006). Perfil sociodemográfico y económico de Malinalco en 1790. En M. Miño Grijalva. (Coord.), *Núcleos urbanos mexicanos, siglos XVIII y XIX. Mercado, perfiles sociodemográficos y conflictos de autoridad*. El Colegio de México
- Dirección General de Estadística [DGE]. (1895) *Cuestionario del Censo General de la República Mexicana de 1895*. Ministerio de Fomento.
- Dirección General de Estadística [DGE]. (1898). *Censo General de la República Mexicana. Verificado el 20 de octubre de 1895. Censo del estado de México*. Ministerio de Fomento.
- Dirección General de Estadística [DGE]. (1900). *Cuestionario del Censo General de la República Mexicana de 1900*. Ministerio de Fomento.
- Dirección General de Estadística [DGE]. (1901). *División territorial de la República Mexicana formada con los datos del censo verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de México*. Ministerio de Fomento.
- Dirección General de Estadística [DGE]. (1917). *División territorial de los Estados Unidos Mexicanos correspondiente al Censo de 1910. Estado de México*. Ministerio de Fomento.

- Dublán, M. y Lozano, J. M. (Comps.). (1876-1912). *Legislación mexicana o colección completa de las disposiciones legislativas expendidas desde la Independencia de la República, (Tomos III-XXV)*. Imprenta del Comercio.
- El Observador de la República Mexicana* (1830, 21 de julio). Suplemento al Observador de la República Mexicana. p. 400.
- García Martínez, B. (2008). *Las regiones de México: un breviario geográfico e histórico*. El Colegio de México.
- Garza, G. (1985). *El proceso de industrialización de la ciudad de México (1821-1970)*. El Colegio de México.
- Gayón Córdova, M. (2013). 1848. *Una ciudad de grandes contrastes. I. La vivienda en el censo de población levantado durante la ocupación norteamericana*. Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Gobierno del Estado de México [GEM]. (1871). *Memoria presentada a la H. Legislatura del Estado de México, por el C. gobernador constitucional del mismo, Mariano Riva Palacio, en cumplimiento de la fracción 4a. del art. 71 de la Constitución del Estado; leída en la [sic] sesiones de los días 3, 6 y 7 de marzo de 1871*. Instituto Literario.
- Gobierno del Estado de México [GEM]. (1879). *Memoria presentada á la H. Legislatura del Estado de México, por el C. Gobernador Constitucional, General Juan N. Mirafuentes, correspondiente al segundo año de su administración*. Instituto Literario.
- Guía oficial de los Ferrocarriles y Vapores mexicanos*. (1901). La compañía de la guía oficial.
- Guzmán, I. (1903). *Carta del Estado de México*. Litografía de la Escuela de Artes.
- Hassig, R. (1990). *Comercio, tributo y transportes. La economía política del valle de México en el siglo XVI*. Alianza Editorial Mexicana.
- Hernández Franyuti, R. (Comp.) (2006). *La Ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX. (Tomo I)*. Instituto Luis Mora.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (1996). *División Territorial del Estado de México de 1810 a 1995*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2009). *125 años de la Dirección General de Estadística 1882-2007*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- Jarquín Ortega, M. T., Miño Grijalva, M. y Cadena Inostroza, C. (2011). *Historia breve del Estado de México*. Fondo de Cultura Económica
- Kuntz Ficker, S. y Herranz Loncán, A. (2024). La población en México y sus estados, 1820–1870. *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, 40(1), 33-71.

- Lee, E. S. (1966). A theory of migration. *Demography*, 3(1), 47-57.
- Ley Pérez, B. A. (2023). *La geografía del transporte de pasajeros en el Valle de México del siglo XIX (1824-1910)*. [Tesis de Maestría, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social]. CIESAS Repositorio. <https://ciesas.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1015/1668>
- Lizcano Fernández, F. (2017). *Estado de México: una regionalización con raíces históricas*. Fondo Editorial del Estado de México; Instituto de Administración Pública del Estado de México; Universidad Autónoma del Estado de México.
- Lombardo de Ruiz, S., De la Torre Villapando, Gayón Córdova, G., Morales Martínez, M. D. (Coords.). (2006). *El quehacer de censar: cuatro historias*. Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- López Mora, R. (2014). Una ciudad dentro de la gran ciudad. Naucalpan de Juárez, 1957-1980. En R. Hernández Franyuti y M. M. Checa-Artasu (Coords.). *Las otras ciudades mexicanas: procesos de urbanización olvidados*. Instituto Luis Mora
- Maldonado, C. (1976). *Estadísticas vitales de la ciudad de México (Siglo XIX)*. Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Mendoza, C. (2016). Geografía de la población. En A. Lindón y D. Hiernaux, (Eds.), *Tratado de Geografía Humana, 2da Ed.* (pp. 147-169). Universidad Autónoma Metropolitana; Anthropos Editorial.
- Miño Grijalva, M. y Vera Bolaños, M. (1998). *Estadísticas para la historia de la población del Estado de México. 1826-1910*. Coespo; El Colegio Mexiquense.
- Moncada Maya, O. (1992). Ciencia en acción: Ingenieros militares en la Nueva España en el siglo XVIII. *Revista de historia militar, Servicio Histórico Militar y Museo del Ejército*, (72), 11-48.
- Moreno Toscano, A. (1972). Cambios en los patrones de urbanización en México, 1810-1910. *Historia Mexicana*, 22(2), 160-187.
- Morse, R. (1973). *Ciudades latinoamericanas (Tomos I y II)*. Secretaría de Educación Pública.
- Ortiz Hernán, S. (1987). *Los ferrocarriles de México: Una visión social y económica*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Pérez Toledo, S. (2005). *Los hijos del trabajo. Los artesanos de la ciudad de México, 1780-1853*. [Tesis de doctorado, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa; El Colegio de México].
- Pimienta Lastra, R. (2016) *Los mapas de la migración interna permanente en México*. Universidad Autónoma Metropolitana.

- Ravenstein, E. G. (1885). The laws of the migration. *Journal of the Royal Statistical Society*, 48(2), 167-227.
- Romero, J. L. (1976). *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Siglo XXI.
- Taracena Arriola, A. (2008). Propuesta de definición histórica para región. *Estudios De Historia Moderna y Contemporánea de México*, 35(35), 181-204. <https://doi.org/10.22201/iih.24485004e.2008.035.3172>
- Téllez, M. y Piña, H. (2001). *Colección de Decretos del Congreso del Estado de México, 1824-1910 (Tomo VII)*. El Colegio Mexiquense; Instituto de Estudios Legislativos; LIV Legislatura del Estado de México; Universidad Autónoma del Estado de México.
- Van Young, E. (1987). Haciendo historia regional. Consideraciones metodológicas y teóricas. *Anuario IEHS: Instituto de Estudios histórico sociales*, 2, 255-281. <https://ojs2.fch.unicen.edu.ar/ojs-3.1.0/index.php/anuario-ies/article/view/2648>
- Vera Bolaños, M. y Pimienta Lastra, R. (1998). *El registro de la población en el Estado de México durante el siglo XIX. Documento de investigación 12*. El Colegio Mexiquense.
- Vera Bolaños, M., Pimienta Lastra, R. y Orozco Hernández, M. E. (2015). Evolución histórica de la población del Estado de México. *Quivera Revista de Estudios Territoriales*, 17(2), 109-138. <https://quivera.uaemex.mx/article/view/9819>
- Viqueira, J. P. (1997). Regiones naturales, regiones nominales y regiones vividas. *Sotavento*, 2(3), 107-117.
- Zavala de Cosío, M. E. (1992). Los antecedentes de la transición demográfica en México. *Historia Mexicana*, 42(1), 103-128.
- Zelinsky, W. (1971). The hypothesis of the mobility transition. *Geographical Review*, 61(2), 219-249.