

An aerial, black and white photograph of a city street grid. A prominent roundabout is visible in the center of the image, with several roads radiating from it. The surrounding area is densely packed with buildings and structures, typical of an urban environment. The image is used as a background for the title text.

Al norte de la ciudad central:

La colonia Ex Hipódromo de Peralvillo

Parte I

Felipe Heredia Alba *

La actual colonia Ex Hipódromo de Peralvillo, es el asentamiento y residencia de cientos de familias de ingresos económicos medios y bajos. Su fama le viene entre otros, no sólo por la existencia durante muchos años de grupos de individuos que se identificaban y organizaban según la calle, la esquina o la vecindad, sino también por la existencia en su interior de grupos de artistas y músicos.

La población actual en la colonia, es de aproximadamente 12 mil personas, distribuidos en predios con viviendas unifamiliares y multifamiliares. Cuenta con todos los servicios y su equipamiento urbano (mercado, parque, escuela, centro de salud y el correo), datan de los años 40, del siglo anterior. Todavía hasta la década de los años 80, la distribución de la población en la demarcación se mantenía constante, el uso del suelo mantenía su regularidad y los servicios, es decir, la colonia, conservaba su imagen urbana original.

El agotamiento estructural del modelo de desarrollo industrial del país, demostrado en las sucesivas crisis económicas ocurridas desde 1970, han influido para que el comercio de partes (de alto impacto), invadiera y se expandiera en forma alarmante en su interior, alterando los usos del suelo, vulnerando las áreas de habitación y los espacios de sociabilidad barrial. La entrada del comercio de partes y accesorios para automóviles en la colonia, tiene consecuencias e impactos diversos entre los que encontramos los económicos, sociales, arquitectónicos, poblacionales, ambientales, los culturales y la inseguridad, entre otros.

Los cambios ocurridos en la colonia Ex Hipódromo de Peralvillo, a más de ochenta años de su fundación, no pueden explicarse sino como parte de un conjunto de transformaciones profundas experimentadas en la estructura económica, social y territorial de la ciudad. Los cambios experimentados en la sociedad y la ciudad, vienen relacionados con la incorporación de nuevas normas y valores, que traen consigo nuevas formas de apropiación privada del espacio público urbano.

La alteración de los patrones de conductas y comportamientos, así como el cambio de valores, la falta de identidad y la falta de un profundo respeto por la sociedad y su medio ambiente, han ocasionado una ruptura y fragmentación de los lazos sociales, culturales que otrora unían a los individuos con su medio ambiente y entorno urbano.

La cada vez más lejana interrelación entre los individuos del barrio, la presencia más asfixiante de la violencia, la invasión del comercio y la introducción cada vez más del narcotráfico, convierten al espacio público y

Los cambios ocurridos en la colonia Ex Hipódromo de Peralvillo, a más de ochenta años de su fundación, no pueden explicarse sino como parte de un conjunto de transformaciones profundas experimentadas en la estructura económica, social y territorial de la ciudad.



Fotografía aérea de Peralvillo en los años cincuenta.

urbano en un escenario desprovisto de cualidades que favorezcan la convivencia y la integración social. Quedan atrás las actividades y prácticas colectivas tradicionales como las fiestas barriales, los juegos y las actividades recreativas callejeras. Todas en su mayoría han sido excluidas de las actividades cotidianas gracias en buena medida a la introducción y difusión de nuevas prácticas y valores, principalmente difundidos a través de los medios de comunicación televisivos.

El objetivo central del texto será entonces, un intento de reconstruir la historia de la colonia Ex Hipódromo de Peralvillo y su entorno (en el entendido de que no existe un solo territorio que sea producto de una historia y de las prácticas sociales de sus habitantes quienes en el proceso, se apropian del territorio dándole diversos significados y valores). En la primera parte del texto se abordan, de manera general, los antecedentes históricos y territoriales de la colonia Ex Hipódromo de Peralvillo y su contexto, remarcando la importancia que tienen las calzadas en este entorno para la urbanización de la región norte de la Ciudad de México que se extiende más allá del Río Consulado, como segunda sección, la fundación e inauguración, en los llanos de Peralvillo, del primer hipódromo en la ciudad, que vino a

complementar a un conjunto muy diverso de espacios y prácticas de entretenimiento; en la tercera sección del texto se describe el proceso de colonización y de urbanización, seguido por algunos de sus actores durante el periodo de P. Elías Calles hasta su fundación en 1927. Todo esto en voz de una de sus vecinas, doña Felisa Castro, quien narra sus experiencias cuando llegó a la parte norte de la ciudad.

Significado y uso del término Peralbillo o Peralvillo

El término *Peralbillo* fue aplicado, por primera vez, a una zona específica ubicada al norte de la traza de la ciudad española. Es una zona muy extensa poblada por una gran cantidad de barrios indígenas perteneciente a la parcialidad de Santiago Tlatelolco. Durante la conquista española, este espacio fue mudo testigo de las diversas y cruentas batallas libradas entre españoles e indígenas, quienes se oponían de esta manera a la guerra de conquista iniciada por Cortés y sus soldados.

Según se menciona, en esta zona norte, los combates alcanzaron tal dimensión de violencia, que propició que a una porción del señorío de Tlatelolco (nor-oriental) se le nombrara *Peralbillo* por su similitud que tenía con las prácticas realizadas por la Santa Hermandad en Peralbillo, ciudad real de España, como por las acciones cometidas por Cortés y sus huestes, y especialmente Pedro de Alvarado (Peredo, G., 1980:234).¹ Es decir, el término *Peralbillo* fue aplicado a una zona barrial indígena perteneciente a la parcialidad de Santiago Tlatelolco, mismo sitio donde fueron ejecutados y asesinados cientos de indígenas y caudillos mexicas (entre ellos el tlatoani Cuauhtémoc) en su lucha contra los conquistadores españoles. El término *Peralbillo* se encuentra ci-



1 Peredo Gómez González, *Peralbillo desconocido, histórico y poético* 1980, Costa Emic.



Hipódromo de Peralvillo, 1910. Fuente: Casasola.

tado por primera vez y desde hace varios siglos, en la obra de Miguel Cervantes de Saavedra, *El Quijote de la Mancha*.² En este texto se menciona lo siguiente: “-Tápenme- respondió Sancho; y pues no quieren que me encomiende a Dios ni que sea encomendado, ¿qué mucho me temo no ande por aquí alguna región de diablos que den con nosotros en Peralbillo?” (Saavedra, 1966: 415).³

De manera general se podrá decir que el término *Peralbillo*, aplicado posteriormente, se encuentra relacionado con la condición de marginalidad con que los españoles identificaban a los barrios de indios de la ciudad y en especial al de Tlatelolco. Algunos autores reconocen este sitio en la hoy populosa colonia Morelos,⁴ ubicada entre la antigua parcialidad

de Santiago Tlatelolco y el barrio del Carmen.⁵ Otra versión dice que el término de Peralvillo lo recibió del antiguo propietario y poseedor de esos terrenos durante la época colonial, conocido con el nombre Conde de *Peralver*.

Desde el punto etimológico, el significado de dicho término puede considerarse tan sólo como un referente y una suposición relativa a la zona. Según González Peredo: *Per*, pero, *Pedro*, nombre de persona. De Alba, sustantivo, la luz del día antes de salir el sol. También lo conocemos como adjetivo albo y su diminutivo albillo, que prácticamente equivalen al blanco y blanquito respectivamente... Por eufonía, negligencia o error, fue quedando “V” en lugar de “B” (1980: 236).

2 Obra publicada en el año de 1605, en la ciudad de Madrid, España.

3 Cervantes de Saavedra Miguel *El ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha*, 1966, Ed. Porrúa.

4 Para el periodista e historiador Arturo Sotomayor, Peralvillo es el barrio-padre-metropolitano, cuya calle principal lleva el mismo nombre y la traza prehispánica direccionada hacia el recinto de Tonantzin en el cerro del Tepeyac.

La avenida Peralvillo a partir de la calle de La Libertad, se ensancha y enriquece con las siguientes: Jaime Nunó, González Bocanegra, la Plazuela de Santa Ana, Matamoros, Carvajal, La Constancia, Granada; de aquí a la antigua garita –singularizada por la estación de Ferrocarril de Hidalgo– cambian las características. Todo el lado poniente de Peralvillo difiere del oriental porque conserva una casona colonial de las más viejas del barrio, de una sola planta, fachada de tezontle y cantera. En el lado de enfrente el folclor tenía su asiento, iniciando en el número 9 y el afamado número 15 con un pequeño barrio dentro del extenso que era Peralvillo: una casona auténticamente familiar en grado múltiple con su calle central y patios laterales; luego venía el callejón de Estanquillo con su afamada pulquería La Gran Victoria contigua a casas de vecindad populosas, numerosos estanquillos y una finca muy fin de siglo y decoración neoclásica. De aquí a Rivero, las casas conservan cierta amable vetustez y daban cobijo a personas de muy variada condición. En este último tramo se distinguían la panadería El Fénix y el que fuera cine Granat. Los comercios abundaban en el lado oriente: estanquillos que expendían lejía de Puebla y jabones de Guanajuato, pambacitos oaxaqueños y otros antojos regionales. Su nombre original prehispánico es Atenantitech; el colonial fue Calzada de Santa Ana-Atenantitech, y luego Peralvillo. Su antigüedad e irregularidad urbanística proceden de su origen azteca, por lo cual no coinciden sus cruces. Esta parte de la sociedad mexicana estaba rodeada de mesones con caudales humanos muy ligados al comercio: los introductores de pulque, los agentes aduanales, los ferrocarrileros y los comerciantes de ganado de pelo y pezuña que, por la aduana de México, todo junto pero ordenadamente entraba en la ciudad, confiriendo al barrio variedad de tipos humanos y cierta prosperidad ganada a base de trabajo por quienes no eran empleados del gobierno

o pensionistas. Cuando llegó el progreso motorizado, fue Peralvillo el núcleo donde nació aquel sistema de transporte capaz de conducir ocho pasajeros, un chofer y un cobrador; en la línea que tuvo por nombre: Peralvillo-Cozumel.

Correspondió al barrio de Peralvillo ser el precursor en materia de comodidades e higiene habitacional, cuyo corazón estaba en calles hoy extintas y mutiladas. Como la propia avenida Peralvillo, el callejón de Carvajal, la calle real de Santiago y la parcialidad de Tlatelolco.

5 La parcialidad de Santiago Tlatelolco era la más grande, separada de México por la acequia de Tezontalli (corría por las calles de Mosqueta, Rayón y Héroes de Granaditas, tenía sus límites al oeste, en la avenida Insurgentes Norte; al norte en Juventino Rosas y avenida del Trabajo, y al este, en la avenida Ferrocarril de Cintura). En Lombardo Sonia “Desarrollo Urbano en México Tenochtitlán, PG 161: 1973. SEP- INAH. México.



Los Misterios C.a. 1941. Fuente: Casasola.

Calzadas y caminos

Todo era agua, sólo dos calzadas cruzaban el lago hacia el norte del valle: Tepeyacac y Vallejo, construidas desde los siglos xv y xvi por los aztecas, en sus inicios como tributarios de los señoríos que circundaban y controlaban la región del lago de México. Al costado norte de la isla de Tenochtitlán, se encontraban otras como la de Nonoalco y la de Tlatelolco, lugar de donde partían y llegaban dichas calzadas.

La isla y señorío de Tlatelolco ocupó una importante área territorial (en el siglo xvi) del valle abarcando tierras como San Juan de Aragón así como los actuales terrenos ocupados por las colonias Morelos, Ex Hipódromo de Peralvillo, Peralvillo y el antiguo barrio de San Simón Tolnáhuac, etcétera.

El conjunto arquitectónico y ceremonial del señorío de Tlatelolco poseía límites territoriales, al norte parte del lago, al sur el barrio de Indios de Santa María Cuepopan, al poniente la isla y pueblo de Nonoalco y al poniente Peralvillo. Segmentada por una calzada (Santa Ana y luego Peralvillo) se encontraba un conjunto de diversos barrios cuyos centros, durante la colonia, fueron los templos de Santa Ana, San Francisco y La Concepción (Tepehijuca).

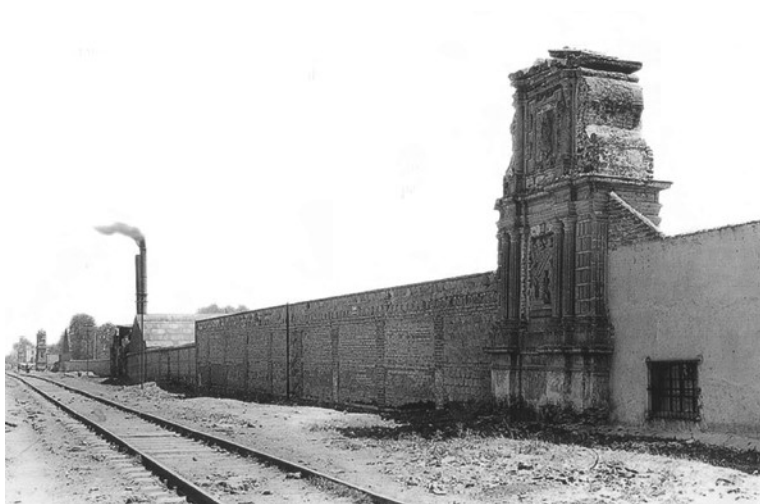
El norte del espacio ceremonial de Tlatelolco, según Lombardo, queda marcado por la calle de Juventino Rosas, siguiendo hacia el noreste por la Avenida del Trabajo, el límite oriental estaría hacia la calle de Ferrocarril de Cintura y la avenida Morazán y mientras que para Carballal (1993:100)⁶ es la calle de Granados, ambas dentro de la circunscripción actual de la colonia Ex Hipódromo de Peralvillo. Sin embargo no hay evidencia física de estos límites o fronteras.

Pero lo que sí es claro es que de este centro ceremonial salían otros tres caminos y un canal que cruzaban al interior de los terrenos de la actual colonia Ex Hipódromo de Peralvillo, de acuerdo al plano que realiza el cronista español Alonso de Santa Cruz en 1555 sobre la parcialidad de Santiago Tlatelolco, como se describe en la tabla 1, que comunicaban con zonas agrícolas importantes del lago y las comunidades asentadas en las riveras del mismo lago.

En la isla de Tlatelolco residían un conjunto muy diverso de familias organizadas por grupos de parentesco, ubicados espacialmente en barrios alrededor del conjunto ceremonial. De la isla partía, en un principio, sólo una calzada que surcaban el lago rumbo al norte del valle, la de Vallejo. La calzada Vallejo que cruzaba el lago fue construida desde el siglo xiv y partía del mismo centro ceremonial de Tlatelolco y terminaba al norte en tierras de Tenayuca. Otra calzada que llegaba a Tlatelolco, por el costado sur y que partía de la calzada Tlacopan, por la actual calle de Allende, que terminaba justo en el centro ceremonial.



⁶ Carballal, Margarita S., "Determinación de los elementos urbanos e hidráulicos en el Tlatelolco del siglo XVI", en: *Enfoques, investigación y obras. Subdirección de Salvamento Arqueológico*, INAH, 1993.



Calzada de los Misterios, atribuida a La Rochester.ca.1925, INAH.

Tabla 1. Calzadas y caminos

Orientación geográfica	Rutas
SW- NW	Camino a Tenayuca. Que va desde la esquina noreste del recinto ceremonial hasta Tenayuca y su trazo es el mismo que el de la actual calzada Vallejo.
S- N	Camino que por su trazo podría decirse que comunicaba con pueblos ribereños como Zacatenco, Cuauhtepec, Ticomán y con otros sitios localizados al interior del lago como Calpotitlán y Tlamaca. Su curso concuerda con el actual eje Lázaro Cárdenas, prosigue por Abundio Martínez y finalmente por la avenida Instituto Politécnico Nacional.
S- N	Camino, cuyo trazo corresponde con la actual calle de Tetrassini, que parece ser la continuación de la calle de Allende.
S- N	Camino al Tepeyac. Se inicia a partir del Tezontalli y concuerda con la calle de Peralvillo, desde su inicio con el cruce del Eje Uno Norte (calle del Órgano, Rayón y Mosqueta). Se prolonga por la actual calzada de los Misterios, llegando a la falda sur de la Sierra de Guadalupe a la altura del cerro del Tepeyac.
S- N	Canal sobre la actual calle de Lerdo. EL segmento que inicia en González Bocanegra, al llegar a la calzada de la Ronda, cambia de dirección dando un giro de 90° hacia el este, prosiguiendo su rumbo sinuoso por la calzada. Hacia el este, corresponde con la actual avenida Canal del Norte. La dirección de este canal probablemente se relacione con la construcción, en el siglo XIX, de la llamada "Zanja Cuadrada".

Calzada de los Misterios (xv) y Guadalupe (xvii)

Al integrarse Tlatelolco a Tenochtitlán en 1473, se comenzó a construir una nueva calzada, cuyos propósitos no eran sólo de prevención sino militares, era la llamada Cuephotli, que partía de la calle de Brasil y continuaba por Peralvillo y llegaba a los Misterios de donde partían hacia el norte las peregrinaciones rumbo al santuario dedicado inicialmente a *Tonantzin*, en las estribaciones de la *Sierra de Guadalupe*.

Luego de las inundación de 1629, la antigua calzada del Tepeyac (hoy de los Misterios), fue remodelada en 1675, y adosada a iniciativa de don Francisco de Marmolejo y el doctor Isidro Sariñana y Cuenca, con la construcción de quince monumentos, denominados "Misterios", que flanqueaban la calzada. Fueron espacios dedicados a la

meditación y el rezo, formando un escenario singular para los recorridos religiosos y el paseo dominical a la Villa. Las obras iniciaron en diciembre de ese mismo año, concluyendo el 14 de agosto de 1676. Los monumentos denominados "Misterios",⁷ fueron costeados por los señores licenciados Santiago Zurricalday, Juan Zepeda y doña Jerónima de Zepe-da. El arquitecto de estas obras fue el maestro Cristóbal de Medina con un costo total de la obra de un mil cuatrocientos pesos. No es sino hasta 1854, siendo presidente de la república don Antonio López de Santa Ana, cuando la calzada fue nuevamente remodelada.

La calzada de los Misterios contaba con dos carriles, uno a ambos lados del camino. La distancia entre la Villa de Guadalupe y la garita de Peralvillo era de 5 500 varas y de ancho 16, quedando a la mitad una rotonda levantada para honrar al rey de España, cuya efigie estuvo colocada en lo alto del círculo. (Porrúa, 1976:1914).

La importancia de dicha calzada hasta el XIX, no residía solamente en ser la ruta de toda peregrinación que llegara a la Villa y pueblo de Guadalupe, sino también la entrada principal a la ciudad de los funcionarios, gobernantes y



⁷ Otra versión dice que fueron los cofrades de Guadalupe quienes construyeron las quince torres de piedra para conmemorar los quince Misterios del rosario (pp. 1914). Diccionario Porrúa de historia y geografía, México.



Plano 1. Imagen del plano de la inundación de la Ciudad de México en 1629.

virreyes, ésa es la razón de la construcción de la rotonda, actualmente abandonada.

La garita de pulque de Peralvillo (xvii), era el punto de reunión y confluencia de donde partían las peregrinaciones a la Villa de Guadalupe. De la Garita "... el presidente con su séquito y la gente de a caballo enfilaron por la calzada de la tierra (Misterios), sombreada por uno y por otro lado con tristes álamos, mientras la gente de a pie, se apoderaba de la calzada de piedra (Guadalupe), sin ningún arbolado y cuyas piedras calcinadas por el sol, despedían fuego. Luego que salían de la garita comenzaban a rezar el rosario y calculaban que terminase al entrar al santuario de Guadalupe" (Payno, 2001).⁸

Calzada de Guadalupe (xvii)

Una última calzada paralela a la de los Misterios fue la de Guadalupe, construida después de 1604 a raíz de la inundación sufrida en ese año, posteriormente reparada por la inundación sufrida en la ciudad entre 1629 y 1635 (Plano 1).⁹

Después de la inundación de 1604 diversas calzadas que confluían en la ciudad fueron reconstruidas, entre ellas la de los Misterios

donde intervino, para su supervisión, el clérigo fray Juan de Torquemada y el virrey de ese entonces el marqués de Montesclaros. También cabe mencionar que durante ese periodo fue construida otra calzada disque para proteger la ciudad novohispana, llamada de La Piedad.

Entre lagos

Cruzando el puente de Tezontlalli (hoy Eje Uno Norte), al norte, eran todas tierras pertenecientes a los barrios de la parcialidad de indios de Santiago Tlatelolco, siguiendo la calle real de Santa Ana se percibe al fondo la garita de pulques y las cúpulas de las iglesias localizadas al costado oriente de la calle. Después de la garita, que anunciaba el fin de la ciudad, todo era una región árida y semidesértica, conocida posteriormente como los llanos de Peralvillo, poblada por escasos grupos de indígenas, que vivían en condiciones de insalubridad extremas. Manuel Payno (2001) dice que a poca distancia de la garita de Peralvillo, entre la calzada de la *piedra* y de la *tierra* que conducen al Santuario de Guadalupe, se encuentra un terreno más bajo que las dos calzadas. Sea desde la garita o desde el camino se nota una aglomeración de pequeñas casas, hechas de lodo, que más diría eran Temazcales, construcciones de castores o albergue de animales (...) Los hombres que habitan ese lugar, que unos llaman de las Salinas, otros de San Miguelito y la mayor parte lo confunde con Tepito. A este pueblecito que llamaremos de la *sal*, no es fácil averiguarlo. Ese terreno inservible, salitroso, pequeño e incapaz de cultura, probablemente formaba parte de las parcialidades de San Juan (Tenochtitlán) y Santiago (Tlatelolco). Es decir, de los terrenos que antes de la conquista pertenecían a la isla de Tlatelolco.

Como podrá intuirse por esta narración, el panorama de esta amplísima región norte era un tanto desolador, árida con pocas construcciones donde la cruzaban tres calzadas de la época prehispánica, ro-

8 Manuel Payno (2001) *Los Bandidos de Río Frio*, Cap. III, México.

9 Fuente: Dávalos Marcela (2009) "La gran inundación de 1629". En: *Relatos e Historias en México*, año II, núm.13. Septiembre, México, Editorial Raíces.



Ferrocarril el "Mexicano" por la calzada de los Misterios. (Fuente: Casasola Gustavo (1978). "Seis siglos de Historia Gráfica de México 1325-1925". Tomo 6, Ed., Gustavo Casasola, México.

deadas por un gran cantidad de milpas que llegaban hasta el río del Consulado, límite de la ciudad, con la jurisdicción de Guadalupe-Hidalgo. Los propietarios de estos terrenos eran las mismas comunidades de indios que posteriormente, a raíz de las leyes de desamortización, serían adquiridas o compradas por particulares a la parcialidad de indios de Santiago Tlatelolco.¹⁰

FFCC a Veracruz

Siendo presidente de la república don Ignacio Comonfort, entre 1833 y 1837, pensó en la introducción y construcción de un tren de vapor que comunicara al centro de la Ciudad de México con la Villa y pueblo de Guadalupe, así como con las numerosas comunidades indígenas dispersas de la zona norte del valle. Los primeros trenes de vapor de este tipo fueron los de Guadalupe-Hidalgo y el de Tacubaya. La concesión para la construcción del primero fue otorgada desde una época temprana (1835), a Francisco Arriaga, como primer tramo de la vía a Veracruz. (Rodríguez Miguel, 1989:59).¹¹ Sin embargo, este primer tramo al municipio de Guadalupe-Hidalgo, no habría de inaugurarse sino hasta 1857, concluyéndose la vía hasta Veracruz en 1872, durante la presidencia de Sebastián Lerdo de Tejada. Este tren fue conocido con el nombre del *Mexicano* y corría por la actual calzada de los Misterios hasta mediados de los años sesenta, cuando se abrió a la circulación de vehículos el Paseo de la Reforma (norte) y la calzada de

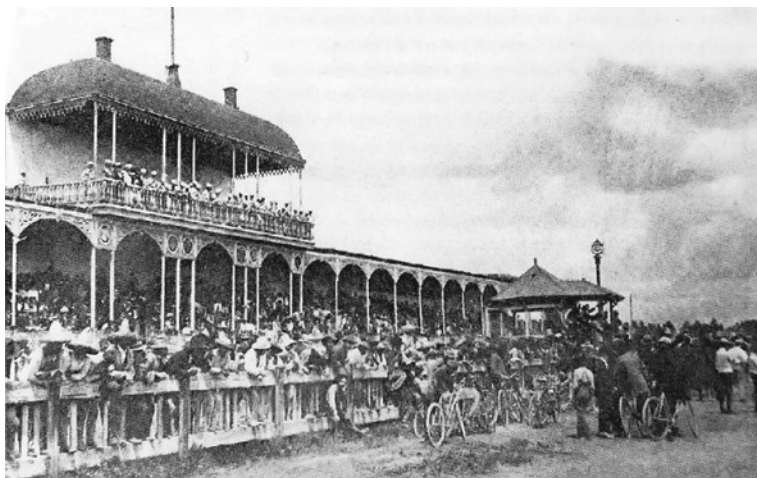
los Misterios. Fue en ese entonces cuando se inauguró la Unidad Habitacional Nonoalco Tlatelolco en 1965, reabriendo esta vía.

El Hipódromo de Peralvillo Origen (1882-1910)

La bonanza económica e industrial que trajo consigo el llamado periodo del porfiriato (1876-1910), permitió la proliferación de un gran número de centros comerciales y de servicios, como los de diversión y espectáculo (teatros, cines, salones de baile, cantinas etc.). Durante este periodo la industria y el comercio experimentaron auges importantes debido a las grandes inversiones extranjeras y al crecimiento de la actividad productiva y exportadora de productos y materias primas hacia el mercado internacional. De los impuestos generados por la actividad productiva nacional y el comercio internacional, fueron puestos en marcha obras y servicios, así como la habilitación de grandes extensiones de terrenos en espacios no urbanizados para la construcción de nuevos fraccionamientos y colonias, acelerando el crecimiento de la ciudad y la conurbación de algunos de los municipios que circundaban a la Ciudad de México, principalmente hacia el norte.

10 La sede de esta antigua parcialidad de indios fue el Tecpan de Santiago Tlatelolco, edificio colonial ubicado actualmente en paseo de la Reforma. Esta parcialidad era la dueña y la que administraba las tierras de las comunidades indígenas, expropiadas por el presidente Juárez después de 1857.

11 Rodríguez, Miguel "Los tranviarios y el Anarquismo en México" (1920- 1925). Serie mayor, Universidad Autónoma de Puebla, 1980. Puebla.



Ex Hipódromo de Peralvillo, 1882. Fuente: Tavares Edgar "la colonia Hipódromo" Consejo de la crónica de la Ciudad de México, 1999, México.

Durante esta época, el paisaje urbano fue transformándose poco a poco en la ciudad; se abrieron y conformaron nuevos espacios públicos y áreas de campo que sirvieron para inaugurar nuevas colonias, alinear calles y avenidas, así como la construcción de plazas, jardines, suntuosos edificios públicos y privados, monumentos y numerosos centros de diversión dando la apariencia en algunas zonas de la ciudad, del carácter europeo tan importante en la época.

La demanda de nuevos sitios y centros de esparcimiento y diversión, se convirtió en una preocupación constante del gobierno, originada principalmente por el aumento de la población y el crecimiento de la ciudad, buscando las soluciones en áreas no urbanizadas de la periferia. Pese a la ausencia de una infraestructura para la promoción y desarrollo de los espectáculos en la ciudad, según Cambas Rivera (1957)¹² se hicieron los esfuerzos necesarios para invertir grandes sumas de capital, tanto públicos como privados, en la construcción de estos espacios, como en el caso del hipódromo, inaugurado en 1882 en los llanos de Peralvillo.¹³



¹² Cambas Rivera (1957) "México pintoresco, artístico y monumental", tomo I, Ed. Valle de México, México.

¹³ Antes de la construcción de esta infraestructura, gran parte de la sociedad se limitaba a acudir a sitios y luga-

Las carreras hípcas se realizaban antes en dos sitios, en San Lázaro y en la calzada de La Piedad hasta abril de 1882, cuando el presidente Porfirio Díaz inaugura el primer hipódromo en la ciudad, en terrenos situados al norte de la ciudad entre las garitas de Peralvillo y de Vallejo. Los terrenos donde se construyó el primer hipódromo, pertenecientes al rancho de Vallejo, fueron comprados por la *Sociedad Mexicana de Carreras*, quienes llevaron a cabo este proyecto de construcción, con el objetivo de formalizar este espectáculo y, por el otro, legalizar las actividades económicas (apuestas) que generaba dicha actividad.

Garita de pulques

La habilitación y construcción de este primer hipódromo tuvo un costo, en su época, de 30 000¹⁴ pesos aproximadamente y abarcaba una superficie de 600 000 metros cuadrados. El diseño de este centro hípico incluía una tribuna central y dos pistas, una recta y otra circular comprendidas en una elipse. La pista recta medía 700 metros y la circular 1 500 metros, de manera que el total formaba una respetable distancia (Cambas Rivera, 1957:89). Su pista, se decía entonces, estaba cubierta con una capa resbaladiza de paja y estiércol, que no satisfacía las condiciones exigidas para realizar las competencias, sin embargo, la pista tenía una anchura de veinte metros y dos más de frente a las tribunas,

res tradicionales varias décadas atrás. Como en este caso, las competencias hípcas fueron un espectáculo tradicional para la sociedad mexicana durante varios años, en ese entonces las carreras hípcas eran celebradas en los llanos de San Lázaro, en un terreno muy amplio, donde también se llevaban a cabo espectáculos acrobáticos y aéreos. Sin embargo, también afuera de la ciudad existía otro sitio habilitado desde 1852, utilizado para efectuar dichas competencias, que se encontraba al sur de la ciudad en los terrenos del antiguo rancho de Nápoles, cerca del pueblo de la Piedad en Cambas Rivera, 1957:89)

¹⁴ Otra versión dice que para su instalación se gastaron en tribunas, pistas, pozos, terraplenado etc. Más de 60,000 pesos. En *Diccionario, historia, biografía y geografía*, p. 1002, 1976. Ed. Porrúa, México.



Fachada principal del edificio a principios del presente siglo (Archivo fotográfico del INAH)
Instituto Mexicano Matías Romero, Historia del edificio. Secretaría de Relaciones Exteriores.

con dos entradas y dos salidas para carruajes y para caballos. Por otro lado, las tribunas con columnas de fierro y adornos de zinc, estaban sobre paredes de piedras, ladrillo y cal, apenas tenían 75 metros de longitud (Cambas Rivera, 1957: 89).

Según la información, sólo dos temporadas de competencias hípi- cas se llevaron a cabo en el Hipódromo de Peralvillo. Algunas de las razones de la época son de orden económico y otra por el inicio y consolidación de la guerra civil iniciada en 1910. Una consecuencia de estos hechos fue el haberse alejado de la capital los individuos que más empeño habían mostrado para el establecimiento del hipódromo, fueron causas suficientes para que éste acabara; las carreras quedaron entonces reducidas al sistema de las que se verificaban anterior al día de Santiago Apóstol. En efecto, el mismo historiador dice que las carreras de caballos se celebraban cuando llegaba cada año en el mes de julio el día de Santiago Apóstol (Cambas Rivera, 1957: 87).

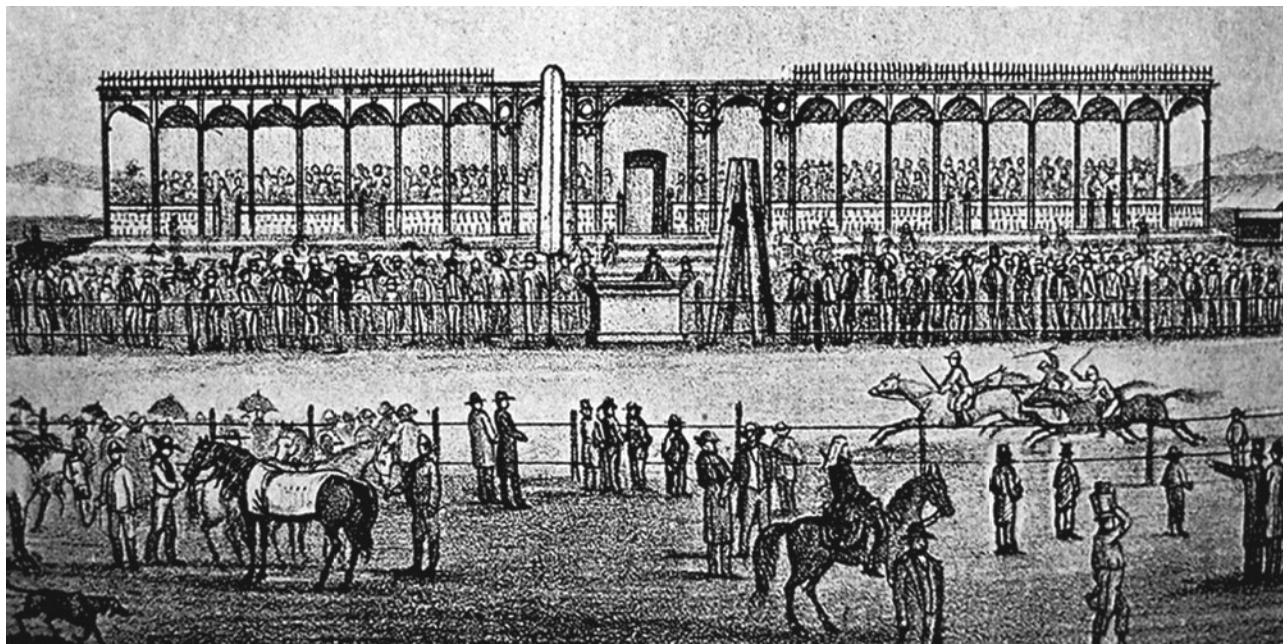
Todavía para la primera década del siglo xx, el Hipódromo de Peralvillo seguía siendo un centro de reunión y un referente urbano importante para la ciudad. Además de las temporadas de carreras con *jockeys* profesionales, se efectuaban grandes y suntuosos festivales *sports*, entre los clubes hípico alemán, francés y militar. Las tribunas y los pasillos del hipódromo lucían esplendorosos con la concurrencia que iba a presenciar los eventos. Se vieron carreras entre destacados caballeros de la aristocracia y miembros del ejército nacional: carreras romanas, carreras de obstáculos, carreras de 600 y 1 500 metros (Casasola Víctor, 1978: 1699-1701).

A este tipo de espectáculos acudía una gran cantidad de personas, principalmente en el caso de las tres primeras funciones, donde se llevaron el triunfo los caballos *Halcón*, *Negro* y *Carey*, el primero de raza mexicana y de Norteamérica el segundo (Cambas Rivera, 1957: 89). Al lugar acudían los jóvenes más elegantes y los más apuestos donceles:

el raso y la seda, los guantes, todo cuanto más refinado y exquisito ha venido en pos de la civilización, se presentaron en aquellas fiestas: ministros, banqueros, escritores, en una palabra, todos los que influyen de alguna manera en la marcha social (Cambas Rivera, 1957: 89).

Según la información de esa época, a principios del siglo xx, la Ciudad de México contaba con más de seis mil bicicletas que circulaban por calles y avenidas. Ante tal número de bicicletas se pensó organizar otro tipo de eventos sociales: los juegos deportivos, las exhibiciones y las excursiones, donde acudió un numeroso grupo de competidores, curiosos y público aficionados a los eventos.

Además de los espectáculos y caballos, el Hipódromo de Peralvillo fue escenario de otro tipo de espectáculos que influyeron para que este centro hípico de la época continuara abierto por varios años, nos referimos a las carreras de autos. Así, el 23 de enero de 1903, en las mismas instalaciones del Hipódromo de Peralvillo, ubicado al norte de la ciudad, tuvo a efecto realizarse por primera vez en la Ciudad de México, la primera carrera de automóviles por los miembros de la colonia alemana residentes en la capital para celebrar el cumpleaños del káiser Guillermo II, se organizó un festival *sport* consistente en ejercicios



Ex Hipódromo de Peralvillo.

gimnásticos, juegos cíclicos y lo más sensacional, la carrera de autos en las que tomaron parte tres autos que hicieron un recorrido de tres millas, habiendo resultado vencedor el señor Hilario Meenen (Casasola, 1978: 1664).

Para el año siguiente de 1904, el Club Atlético Internacional efectuó un evento pedestre en el que sobresalieron las carreras de toda la pista y la llegada de los competidores de la carrera Tlalpan- México (Casasola, 1978: 1687).

Según información de la Delegación Cuauhtémoc, el hipódromo de Peralvillo fue desmantelado en 1913, luego del término del contrato entre el DDF y la Asociación Jockey Club. Posteriormente estos terrenos fueron ocupados por el gobierno hasta los primeros años de la década de los años veinte, para su desmantelamiento y posterior colonización urbana ☺

Fuentes de consulta:

- Cambas Rivera, *México pintoresco, artístico y monumental*, tomo I, Ed. Valle de México, 1957, México.
- Carballal, Margarita S., "Determinación de los elementos urbanos e hidráulicos en el Tlatelolco del siglo XVI". En: *Enfoques, investigación y obras*. Subdirección de Salvamento Arqueológico, INAH, 1993, México.
- Casasola, Gustavo, *Seis siglos de Historia Gráfica de México 1325-1925*. Tomo I, Ed., Gustavo Casasola, 1978. México.
- Cervantes de Saavedra, Miguel, *El ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha*, Ed. Porrúa, 1966, México.
- "Decreto 499, del 21 de abril de 1926", Documento proporcionado por la señora Aída Odette, vecina de la colonia ExHipódromo de Peralvillo.
- Diccionario Porrúa*, "Historia, Biografía y Geografía de México", 1976. México.

"Documento de diez hojas, que contienen fechas de fundación y de los servicios introducidos en algunas colonias del Distrito Federal", Archivo Histórico de la Ciudad de México, sin fecha ni año.

Lombardo, Sonia, *Desarrollo Urbano en México Tenochtitlán*, 1973. SEP- INAH. México.

Enciclopedia temática de la Delegación Cuauhtémoc, tomo I, 1994, México.

Escritura Constitutiva y Estatutos de la Colonizadora y Urbanizadora de terrenos del Ex Hipódromo de Peralvillo "Plutarco Elías Calles" SCL, 1926, México. Proporcionado por la señora Aída Odette.

"Garita de Pulques de Peralvillo". En Montoya Rivero, M. Cristina. Instituto mexicano Matías Romero de Estudios Diplomáticos. *Historia de un edificio*. Serie obras especiales núm. 2, SRE, 1975, México.

López Rangel, Rafael, "El sistema de escuelas de Bassols- O' Gorman". En *Revista esencia y espacio*, núm. 22 (Octubre) ESIA-Tecamachalco, IPN, 2005 México, .

Payno, Manuel, *Los Bandidos de Río Frío*, Cap. III, México.

Pedrero Gómez, Gonzalo, *Peralbillo desconocido, histórico y poético*, Costa Amic, 1980, México.

Rodríguez, Miguel, *Los tranviarios y el Anarquismo en México (1920- 1925)*. Serie mayor, Universidad Autónoma de Puebla, 1980, México.

*Datos del autor:

Maestro en antropología, profesor-investigador de la Sección de Estudios de Posgrado e Investigación de la ESIA Tecamachalco.
fheredia@ipn.mx