

Las CIUDADES
OBSERVADAS por sus
CONTEMPORÁNEOS

Servicios urbanos y obra pública

Compiladoras
María del Carmen Bernárdez de la Granja
María Esther Sánchez Martínez



Las ciudades observadas por sus contemporáneos

Servicios urbanos y obra pública

Universidad Autónoma Metropolitana

Rector General

Dr. Eduardo Abel Peñalosa Castro

Secretaría General

Dr. José Antonio de los Reyes Heredia

Unidad Azcapotzalco

Rector de la Unidad Azcapotzalco

Dr. Oscar Lozano Carrillo

Secretaria de Unidad

Dra. María del Lourdes Delgado Núñez

Encargado del Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo

Mtro. Miguel Hirata Kitahara

Jefa del Área de Estudios Urbanos

Dra. María Esther Sánchez Martínez

Ilustración de portada:

D.C.G. Jonathan Adán Ríos Flores

ISBN: 978-607-28-1661-9

Las Ciudades Observadas por sus Contemporáneos
es una publicación editada por el Departamento de
Evaluación del Diseño en el Tiempo, Universidad Autónoma
Metropolitana-Azcapotzalco. Av. San Pablo No. 180, Col.
Reynosa Tamaulipas. Del. Azcapotzalco 02200, México, D.F.
Tel: 53 18 91 79 / 53 18 91 80
<http://www.azc.uam.mx/cyad/evaluacion>

Las ciudades observadas por sus contemporáneos

Servicios urbanos y obra pública

Compiladoras

María del Carmen Bernárdez de la Granja
María Esther Sánchez Martínez

Universidad Autónoma Metropolitana
Unidad Azcapotzalco

Universidad
Autónoma
Metropolitana
Casa abierta al tiempo



Azcapotzalco



Ciencias y Artes para el Diseño



evaluación
del diseño en el tiempo



Área de Estudios
Urbanos

Índice

Introducción	9
La sociedad urbana en España. Los avances de la modernidad, 1900-1936 <i>Luis Enrique Otero Carvajal</i>	17
La experiencia urbana moderna en Madrid. Impacto cultural de la modernización en infraestructuras y servicios en la capital española durante el primer tercio del siglo xx <i>Rubén Pallol Trigueros</i>	81
La basura. Una historia paralela al orden social <i>Marcela Dávalos</i>	125
Breve historia de los jardines zoológicos en la Ciudad de México: Paseos entre conservación, recreación y dispositivos de cautiverio <i>Hugo Domínguez Razo</i>	149
Arquitecturas del agua. Cambios en la huella urbana y la percepción social <i>María del Carmen Bernárdez de la Granja</i>	191
Nomenclatura urbana en el Porfiriato: polémica sobre un proyecto dilatado <i>María Esther Sánchez Martínez</i>	223
Los servicios urbanos y el fin de la ciudad neoliberal <i>Guillermo Ejea Mendoza</i>	247

Medio ambiente, obra pública y crecimiento metropolitano. La paradoja de la política urbana de Ernesto P. Uruchurtu <i>Armando Alonso Navarrete</i>	279
Por los caminos de la Ciudad de México: testimonio de Gabriel García Maroto <i>Alejandrina Escudero</i>	305
Hitos modernos en la provincia mexicana: Reconstrucción histórica del Estadio Xalapeño y su lugar <i>Laura Castro González</i>	337
Líneas geo-históricas del desarrollo urbano de Villahermosa, Tabasco, y de su barrio Santa Cruz. Siglos xvi al xix <i>Flora L. I. Salazar Ledesma</i>	365

Introducción

Quien mira lo pasado, lo porvenir advierte.

Lope de Vega

Los desafíos que enfrentan las políticas públicas para encontrar soluciones en un mundo cada vez más urbano han generado amplia reflexión entre especialistas de diversas disciplinas sobre un tema común: la ciudad. La interdisciplina y la contaminación entre diversas líneas que abordan la investigación en las ciudades, son fundamentales para reconocer e integrar las diversas facetas de la creciente complejidad urbana.

Las urbes son el punto más alto de la creación humana, de la civilización, el asiento de la cultura y las experiencias de la actividad del hombre, y están por definición en permanente cambio. A lo largo de los siglos los procesos de cambio se han ido acelerando y no pocas de sus transformaciones han resultado imprevisibles o incontrolables.

En *Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública* partimos de que el modelo de ciudad ilustrada, sustentado en el buen gobierno, la salud y la circulación, ha sido reinterpretado en los tres últimos siglos. Lo cual implica analizar las transformaciones arquitectónicas y morfológicas del territorio urbano, las renovaciones jurisdiccionales, así como las perspectivas y horizontes, desde los cuales, a lo largo de estos procesos de modernidad urbana, se definen, se crean, se aprehenden, se perciben y se valoran los espacios.

Esta transformación hay que pensarla con nuevas axiologías y enfoques que favorezcan el aprovechamiento de sus espacios, protegiendo, además, las huellas culturales, simbólicas y físicas y los recursos naturales. Es impostergable concebir inéditos parámetros en el nuevo orden urbano.

9

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Al conformar esta compilación, el Área de Estudios Urbanos, en el espacio del Seminario Permanente: *Las ciudades observadas por sus contemporáneos*, se ha propuesto poner en marcha las perspectivas interdisciplinarias que facilitarán la comprensión de los procesos urbanos y su transformación por la incorporación de nuevas tecnologías, la industria y las innovaciones sociales.

Los proyectos urbanos no concluyen en el ámbito de la investigación; la participación de instituciones, públicas y privadas, y empresarios particulares, es primordial en la consumación de los proyectos interdisciplinarios porque, como recordaba con frecuencia el arquitecto Pedro Ramírez Vázquez, al mencionar a su maestro José Luis Cuevas de la Escuela Nacional de Arquitectura: “el urbanismo sin el poder es sólo un *hobby*” (Rodríguez, 2019: 71).¹ Es por esto que la relación entre actores y espacialidad urbana es uno de los ejes fundamentales en los análisis presentados en este libro.

Los procesos de modernización urbana asentados desde distintos modelos en periodos específicos de mutación urbana, han impactado directamente a los habitantes de las grandes urbes que han visto, entre la ilusión y el desconcierto, cómo se extienden hacia lo ancho y lo alto, cómo se incorporan innovaciones tecnológicas y acompañando esto, procesos de desestructuración y estructuración regional urbana y cambios en el espacio urbano, transformando su escala. La aceleración de los cambios y la expansión de las ciudades conlleva diversos problemas, por ejemplo: de vivienda, transporte, equipamiento, salud y recreación.

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública es resultado del diálogo e intercambio entre investigadores de distintas instituciones públicas nacionales e internacionales que se han propuesto estrechar los vínculos académicos, discutir y abundar sobre los rasgos comunes y las diferencias que tienen las ciudades modernas y contemporáneas. Los once textos que se presentan ofrecen temas diversos y enfoques que exploran las transformaciones del territorio urbano en distintas latitudes a lo largo de momentos diversos en la historia de ciudades diversas: Ciudad de México, Madrid (España), Villa Hermosa (Tabasco) y Xalapa (Veracruz).

El texto de Luis Enrique Otero Carvajal “La sociedad urbana en España. Los avances de la modernidad, 1900-1936”, que forma parte del trabajo del Grupo de Investigación Complutense Espacio, Sociedad y Cultura, dentro del proyecto La Sociedad Urbana en la España del Primer Tercio del Siglo XX, detalla de manera pormenorizada cómo los cambios tecnológicos contribuyeron a la implementación de los servicios de la electricidad en la ciudad, y posibili-

1. Ariel Rodríguez Kuri (2019). “La ciudad olímpica o la promesa sin utopía”, en *Museo el universo. Los juegos olímpicos y el movimiento estudiantil de 1968*, México, Colegio de México.

taron la telegrafía eléctrica que a su vez contribuyó en la conformación de los estados contemporáneos. Gran Bretaña fue la pionera en este servicio, después vendría la telefonía que se extendió por el territorio de Estados Unidos, a partir de 1877. El robustecimiento de la industrialización y el surgimiento de la clase obrera y las clases medias fue nodal en la materialización de la modernidad.

Otero Carval da cuenta de la multiplicidad de elementos que acompañan el ascenso de las sociedades urbanas y muestra cómo ocurrió en España; desde el desarrollo de las infraestructuras hasta los movimientos migratorios, el flujo de mercancías y la red ferroviaria y sus líneas interurbanas. Este ensayo va del macrocosmos de servicios –asentado en análisis socioeconómicos– a la valoración de la educación, desde el analfabetismo, cuya reducción impactó mayormente a la población urbana; la ampliación de la formación académica fue la antesala de la movilidad social. El bienestar social redujo la mortandad, de manera paulatina una nueva visión existencial y de las relaciones sociales emergió, aunque la Guerra Civil (1936-1939) fracturó esa transformación social que se había alcanzado durante el primer tercio del siglo XX.

Rubén Pallol Trigueros revisa de manera particular, en “La experiencia urbana moderna en Madrid. Impacto cultural de la modernización en infraestructura y servicios en la capital española durante el primer tercio del siglo XX”, la historia urbana de Madrid, desde el inicio del siglo XX en un momento de un intenso proceso de transformación social, pondera el curso de esta transformación a partir de tres proyectos que reformaron la capital de España: el Ensanche (la integración de un crecimiento ordenado de la ciudad, separando los barrios a partir de sus clases sociales); La Gran Vía (parteaguas en el urbanismo en Madrid que comunica al este con el oeste de Madrid, y cuyos orígenes se remontan a mediados del siglo XIX), así como la renovación de estructuras y servicios públicos. Uno de los propósitos del autor es distinguir la modernización que plasma su urbanismo e infraestructuras dentro de un contexto social y cultural que dan lugar el nacimiento de nuevas identidades, gracias, a su vez, a la influencia y retroalimentación cosmopolitas. Pallol observa la importancia de la cultura popular en cuyas entrañas se evidencian los desproporcionados ritmos de modernización en los distintos barrios de la ciudad. Las contradicciones eran evidentes en el centro de Madrid. Entre la segunda y la tercera décadas, los barrios más allá del Ensanche aumentaron de manera acelerada y la presión que ejercía la inmigración se manifestó en el crecimiento demográfico de la capital española.

11

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

El tema de la basura en la Ciudad de México se documenta desde la última década del siglo XVIII –cuando se erradicaron los “muladares”– y principios del XIX; asimismo, se relaciona con la conformación de la ciudad moderna; las autoridades enfocaban sus políticas civilizatorias, sobre todo, en la administración y la vigilancia. En “La basura. Una historia paralela al orden social”, Marcela Dávalos establece un marco simbólico y nuevas formas de vinculación social: en la construcción del Estado moderno la basura se asocia a la salud y se configura una suerte de segunda fundación de las urbes mexicanas; la ciudad parroquial se transforma en ciudad civil. La lucha entre el atavismo y la modernidad de la ciudad persistió a lo largo de un siglo. Este cambio también representó una perspectiva distinta sobre el valor de los desperdicios.

Hace dos siglos y medio no existían los desechos industriales, las envolturas de plástico, entonces se empleaban materiales derivados de productos naturales. Su reducto final eran los animales y la tierra. La competencia y el libre mercado se han integrado a los basureros que hace un siglo estaban lejos de la urbanización. Al igual que en siglo XVIII, las poblaciones ahora se rehúsan a cumplir la ley: un antes y un después que implican, aun, visiones del mundo distintas. Marcela Dávalos concluye con una reflexión acerca de la contaminación y la conservación del planeta.

El trazo de una ciudad siempre tiene presentes sus parques y jardines, incluso, sus bosques salvaguardados que representan un oasis en medio de planicies abrasadoras de asfalto. En la “Breve historia de los jardines zoológicos en la Ciudad de México: Paseos entre conservación, recreación y dispositivos de cautiverio” Domínguez Razo da cuenta de la génesis y transformación de los zoológicos de Chapultepec, San Juan de Aragón, Tlalpan y Los Coyotes. En los planes de los zoológicos es necesario tomar en cuenta dos temporalidades: la relacionada con la sobrevivencia a largo plazo de las especies y la que contempla las condiciones cotidianas del cautiverio, ambas enfocadas al bienestar de las especies, entendido como “el buen estado físico y mental de un animal en relación con las condiciones en las que vive y muere”, a partir de las estipulaciones de la Organización Mundial de Sanidad Animal que se concentran “en la salud, la comodidad, la alimentación adecuada, la seguridad de los ejemplares, quienes serán capaces de expresar sus compartimientos innatos, asimismo, se les evitará el dolor, el miedo, la angustia”.

María del Carmen Bernárdez de la Granja nos describe en “Arquitectura del agua. Cambios en la huella urbana y la percepción social” las construcciones monumentales que se realizaron para suministrar de agua a la capital del

país. La nueva infraestructura dotaba a la población de la Ciudad de México de agua potable en calidad y cantidad; la sanidad, naturalmente, mejoró. El acueducto de Xochimilco representó el ingreso de la Ciudad de México a un nuevo sistema hidráulico que aseguraba la calidad y la pureza del agua, la comodidad y la disposición del líquido a la ciudad de forma homogénea, a los diferentes estratos sociales. Este sistema fue una proeza de la ingeniería y en su arquitectura quiso representar, de forma simbólica, la fuerza y la estabilidad de un Estado nacional que modernizó las infraestructuras y que tuvo su máxima impronta en las ciudades.

La nomenclatura en la capital del país fue un tema polémico durante el Porfiriato, en un momento de vigorosos proyectos de obras públicas como el desagüe, de saneamiento y de equipamiento que procuraron un nuevo paisaje urbano y funcionalidad a la Ciudad de México. María Esther Sánchez Martínez analiza en “Nomenclatura urbana en el Porfiriato: polémica sobre un proyecto dilatado”, la polémica que se generó alrededor del proyecto de nomenclatura que exigía la capital de la República en pleno ingreso a la modernidad. La nomenclatura forma parte de una apropiación del espacio urbano. Desde mediados del siglo XVIII el tema formó parte de las reformas borbónicas con el segundo Conde de Revillagigedo. Más tarde el escritor y político Eduardo Zárate propuso, en 1875, que los nombres de las calles los determinara su ubicación. José Yves Limantour abogó por preservar la tradición y la historia, mientras que Roberto Gayol, director de Obras Públicas, sostuvo, en 1886, que debían excluirse de las calles las referencias históricas o anecdóticas. La discusión sobre el tema se prolongó por varias décadas y comenzó a definirse hasta 1903. La reforma de la nomenclatura urbana reveló, también, la influencia de los porfiristas en la coyuntura del centenario de la Independencia.

En “Por los caminos de la Ciudad de México: testimonio de Gabriel García Maroto” La investigadora Alejandrina Escudero describe la crónica de época *El Valle de México, gesto y resonancia* (1941). Su autor es un intelectual español: pintor, poeta, pedagogo, editor e impresor, quien observa la modernización, “desde las diferentes alturas urbanas que representen, en el espacio, adecuados puntos de vista y simbolice a la vez ambientes y representaciones sociales” que abarcan las delegaciones del Distrito Federal y el Valle de México. La narración se divide en más de tres centenares breves de temas. Los recorridos alcanzan poblaciones rurales, y no pocas, inhóspitas. Gabriel García Maroto (1889-1969) funge como un cronista que aprecia la naturaleza y es sensible al acontecer social. Integra la grandeza a las carencias de sitios y pobladores. A lo

13

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

largo de su descripción —que se puede leer como una reseña de largo aliento— Alejandrina Escudero observa el contraste y la coexistencia entre modernidad y la ruralidad. El estudioso español, hay que aceptarlo, no ahonda su reflexión sobre la modernización y, en particular, sobre sus efectos en la urbanización. Nos deja, a cambio, un gran mural de los distintos rostros, circunstancias y territorios que comprende el Valle de México.

En “Líneas geohistóricas del desarrollo urbano de Villahermosa, Tabasco, y de su barrio Santa Cruz. Siglos XVI al XIX”, Flora L. I. Ledesma describe los elementos de Tabasco que alcanzaron relevancia por los orígenes de la capital del estado sureño y del ulterior crecimiento urbano. Villa Hermosa, que fue el asentamiento de españoles, tuvo sus orígenes a mediados del siglo XIX. La arquitectura colonial se extiende por sus distintos barrios. Diego de Quijada que fuera alcalde de Yucatán y fundador de Villa Hermosa en 1564, trazó solares a unos 100 kilómetros en Santa María de Victoria que, asimismo, fue el primer asentamiento de la Nueva España.

Flora L. I. Ledesma señala que a menos de tres kilómetros, en la desembocadura del río Grijalva en el golfo de México, Hernán Cortés mandó fundar la villa de españoles de Santa María de la Victoria en 1525, cuyo trazo de manzanas contenidas en el Croquis-Planta de Reyna, muy probablemente se realizó durante el Porfiriato. A pesar de las medidas antirreligiosas que sustituyeron los nombres de calles, barrios y pueblos con alusiones católicas —como de Santa Cruz por el de Libertad— los habitantes de Villa Hermosa siguen designando todos los lugares con sus nombres originales.

El crecimiento de los procesos de urbanización en las ciudades mexicanas se ha hecho más complejo día a día, de ahí la importancia de nuevas perspectivas y propuestas interdisciplinarias para comprender su historia y los distintos factores que las contextualizan. En “Hitos modernos en la provincia mexicana: Reconstrucción histórica del Estadio Xalapeño y su lugar”, Laura Castro describe los cambios del espacio que se utilizó para la construcción del inmueble que ha provocado el interés de especialistas como Fernando Winfield Reyes; asimismo, contextualiza la ciudad y se remonta a la segunda década del siglo XX. La estudiosa señala que la importancia del sitio incidió en la transformación y visibilización de las necesidades de una zona de la ciudad de Xalapa. Emprende una reconstrucción histórica de uno de las más relevantes logros modernos de la arquitectura del Estado de Veracruz: el estadio “Heriberto Jara Corona” de Xalapa, la misma ciudad donde se edificó la zona escolar de la Universidad Veracruzana; ya desde mediados del siglo XIX se le consideró

centro cultural, cuando se asentaron ahí diversas instituciones educativas; más tarde fue residencia del movimiento estridentista y en la actualidad es uno de los sitios de actividades artísticas más dinámicos del país. Laura Castro ahonda en el contexto histórico y critica las políticas centralizadoras que, de manera inevitable, parcializan el horizonte de la urbanización concebida en la “provincia”.

En la segunda mitad del siglo xx la transformación de la Ciudad de México alcanzó una vitalidad y resplandor que fueron antecidos por la pujanza del gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940) y los cambios que emanaron de la II Guerra Mundial. Gustavo Ernesto Uruchurtu Peralta fue jefe del Departamento del Distrito Federal durante 14 años; él ejecutó, entre 1952 y 1966, una estrategia de desarrollo que encumbró a la capital del país. En “Medio ambiente, obra pública y crecimiento metropolitano. La paradoja de la política urbana de Ernesto P. Uruchurtu”, Armando Alonso Navarrete lleva a cabo un recuento de cómo gobernó el “regente de hierro” para lograr la modernización de la ciudad que, entre sus efectos, causó la conurbación con el Estado de México.

Uruchurtu concibió una infraestructura, particularmente, en servicios de agua potable, electrificación, drenaje, alcantarillado y vías de comunicación; mejoró las condiciones de salud y educación públicas; desarrolló el espacio público mediante la construcción de escuelas, mercados, parques y jardines públicos, sin dejar fuera los rubros de educación, recreación y cultura. Su proyecto de ciudad se basó en un ideario político e inocultable huella ideológica, acotada por un puritanismo con el que pretendió moralizar, incluso fijar prohibiciones a la población capitalina, a nombre de las buenas costumbres. Modificó la estructura, funcionalidad y estética de la ciudad; alteró proyectos urbanísticos y condujo a la ciudad, de manera paradójica, hacia un proceso de metropolización: primaron los intereses de grupos económicos e ideológicos que ejercieron la intervención del espacio público y que requirieron la industrialización y centralización precisas.

Guillermo Ejea Mendoza explica en “Los servicios urbanos y el fin de la ciudad neoliberal” la desigual disponibilidad del agua y otros servicios e insumos en la Ciudad de México. El modelo neoliberal funciona de manera implacable en la dotación de bienes, servicios y medios de concesión. El crecimiento de la capital del país perdió su medida “razonable” a partir de los años sesenta del siglo XX; desde 1959 sobrevino, en particular, la explosión urbana de los sectores populares. La ciudad neoliberal se asienta, pues, en la idea de la com-

petitividad; se han privilegiado ciertas zonas de la ciudad al invertir en bienes y servicios urbanos, se han abandonado muchos territorios y se ha propiciado un crecimiento caótico. Es imperativo un cambio de paradigma para alcanzar, en conjunto, una ciudad *próspera*; modelo que alude, según ONU-Habitat, a una ciudad que sea funcional y heterogénea socialmente; con movilidad suficiente y con vías de comunicación fluidas. Podría ser, así, “sustentable y resiliente, segura e incluyente”.

El estudioso establece una conceptualización de los bienes y servicios, parte de la configuración de la ciudad y sitúa los orígenes del condicionamiento geohistórico del modelo de dotación territorial de los bienes y servicios urbanos de la Ciudad de México que mantuvo vigencia hasta los años ochenta del siglo pasado; se muestran los rasgos que definen la distribución territorial de los bienes y servicios de los años noventa hasta nuestros días. En seguida se describen las acciones públicas y privadas que llevaron al estado actual y se indica cuál ha sido el proceso que ha conducido a ese modelo. Se propone, finalmente, un modelo a partir de los principios de la ONU-Habitat.

En *Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública* dialogan y conviven temas que articulan los cambios que envuelven a toda sociedad en algunos de los momentos de modernidad más trascendentes para la configuración urbana, esto implica acercarse a la manera en que las vieron y vivieron los contemporáneos de esas grandes transformaciones. Esta compilación se integra al corpus genérico, de la historia urbana y servirá a especialistas del urbanismo y de disciplinas afines.

Su lectura motiva a reflexiones que nos plantean retos que ha impuesto e impone la modernidad inserta en procesos de globalización económica y el poder de sus capitales financieros a lo largo de tres siglos, y reivindica el papel de la sociedad en estos procesos de transformación urbana.

Dra. María del Carmen Bernárdez de la Granja

Dra. Marcela Dávalos

Dra. María Esther Sánchez Martínez

La sociedad urbana en España. Los avances de la modernidad, 1900-1936¹

• Luis Enrique Otero Carvajal²

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

LA TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD CON LA IRRUPCIÓN DE LA SOCIEDAD DE MASAS

En 1900 Europa contaba con 57 ciudades de más de 200.000 habitantes, mientras Londres rebasaba los siete millones de habitantes, la urbe más poblada del planeta, y París, Berlín y Viena alcanzaban los dos millones de personas, transformadas en pujantes metrópolis que marcaban el ritmo del nuevo siglo, trastocando las viejas jerarquías sociales, con la aparición de nuevos sujetos, conforme las *clases laboriosas* se fueron transformando en *clases trabajadoras*, con la irrupción de las organizaciones obreras y patronales.

Una nueva época nació con el telégrafo eléctrico, la *era de la electricidad*. La telegrafía eléctrica contribuyó decisivamente a la construcción de los estados contemporáneos. Al hacer posible una comunicación permanente y prácticamente instantánea entre los gobiernos y las diferentes administraciones sentó las bases para la constitución de los mercados nacionales, el funcionamiento de la Bolsa, el desarrollo de la prensa de información y, tras el tendido de los cables submarinos, la configuración de un mercado mundial. Con el telégrafo eléctrico la humanidad amplió sus horizontes hasta abarcar lo que sucedía a lo largo y ancho del planeta. La telegrafía eléctrica transformó la vida, los modos y las costumbres, las cosmovisiones de las personas y con ello la sociedad del siglo XIX (Bertho Lavenir, 1991; Bahamonde Magro, Martínez Lorente y Otero Carvajal, 1993; Huurdeman, 2003; Beauchamp, 2001).

Gran Bretaña fue la pionera en introducir la telegrafía eléctrica de la mano de las compañías ferroviarias. En enero de 1839 la Great Western Company financió el tendido de una red telegráfica en los alrededores de Londres, el éxito de la experiencia condujo a la rápida adopción del nuevo sistema de comunicaciones por las compañías de ferrocarriles británicas, para 1852 se encontraban en funcionamiento 6.500 kilómetros de líneas telegráficas. En Es-

1. Este texto forma parte de las actividades del Grupo de Investigación Complutense Espacio, Sociedad y Cultura en la edad contemporánea y es resultado del Proyecto de Investigación "La sociedad urbana en la España del primer tercio del siglo XX. Madrid y Bilbao, vanguardia de la modernidad, 1900-1936" (HAR2015-65134-C2-1-P) del Plan Nacional de I+D, Programa Estatal de Fomento de la Investigación Científica y Técnica de Excelencia. Subprograma Estatal de Generación de Conocimiento financiado por MINECO/FEDER.

2. Correo electrónico: leotero@ucm.es.

tados Unidos, tras numerosas reticencias y reveses, Morse logró la autorización del Senado para construir una línea telegráfica bajo su sistema entre Washington y Baltimore, inaugurada en enero de 1845, y en Francia entró en funcionamiento la primera línea entre París y Rouen. En 1846 Austria-Hungría y Bélgica iniciaban el tendido de su red telegráfica. En 1847 lo hizo la península italiana, en 1849 Prusia electrificó su línea de telegrafía óptica entre Berlín y Colonia, en 1852 Suiza, en 1853 lo hacía Rusia y en 1855 España. En Francia se impuso el modelo estatal, al igual que en España; en Gran Bretaña y Estados Unidos fue la iniciativa privada quien se hizo cargo de la construcción de las líneas telegráficas; en la mayoría de las ocasiones las compañías ferroviarias fueron las protagonistas del tendido telegráfico. Gran Bretaña optó, en 1871, por nacionalizar las compañías telegráficas, sumándose así al modelo dominante en Europa (mapa 1).



Mapa 1. Mapa de la Telegrafía eléctrica de Europa, 1859.

Fuente: Museo Postal y Telegráfico de Madrid.

Gracias al telégrafo eléctrico surgieron las primeras grandes agencias de noticias nacionales e internacionales. En 1835 se fundó la agencia *Havas* en París, en 1846 los directores de los grandes periódicos estadounidenses crearon la *New York Associated Press* para las noticias nacionales y en 1849 la *Harbour News Association* para las noticias extranjeras, en Alemania nacieron la *Wolff* en 1849

y *Reuters* en 1850. El telégrafo eléctrico permitió el nacimiento del nuevo periodismo, las noticias procedentes de todo el mundo servidas por las grandes agencias de noticias llenaron las páginas de los periódicos y cambiaron la percepción del mundo para el público lector.

Sin el telégrafo eléctrico el mundo de la Bolsa no hubiera conocido el espectacular desarrollo de la segunda mitad del siglo XIX. Con el tendido de los cables submarinos las principales plazas bursátiles del capitalismo del XIX quedaron enlazadas. La *economía-mundo* fue una realidad con la constitución de la red mundial de telegrafía eléctrica (cuadro 1).

Cuadro 1. El telégrafo eléctrico, 1880-1930

País	Líneas km	Hilos conductores km	Servicio interior. Total	Servicio Internacional. Total	Telegramas Total	Población
1880						
Alemania	70.826	255.859	11.313.443	4.474.860	16.312.457	45.198.401
Bélgica	5.608	26.153	2.031.426	1.392.389	6.177.042	5.536.654
España	16.474	40.978	1.593.562	488.417	2.202.429	16.858.635
Francia	69.030	200.420	15.864.298	3.393.330	19.882.628	36.901.788
Gran Bretaña e Irlanda	42.347	194.772	25.913.534	3.906.911	29.820.445	34.468.552
Italia	26.289	85.908	5.222.489	1.141.868	6.511.497	28.209.690
Japón	7.527	17.135	1.830.578	24.155	1.935.320	35.925.313
1900						
Alemania	128.315	472.867	32.452.383	12.282.253	46.008.795	56.345.014
Bélgica	6.402	34.277	3.377.910	3.358.577	7.022.687	6.815.054
España	32.494	75.578	3.779.389	1.177.643	5.131.495	18.226.040
Francia	140.713	529.317	40.947.137	7.788.021	50.486.435	38.517.975
Gran Bretaña e Irlanda	73.725	556.421	81.935.871	10.712.466	92.648.337	40.992.092
Italia	41.869	132.423	8.996.260	2.281.256	11.692.189	31.667.946
Japón	27.478	112.324	14.280.230	476.672	16.793.515	45.193.587
1910						
Alemania	224.522	1.824.932	37.127.560	20.052.730	58.894.400	64.903.423
Bélgica	7.880	41.858	3.849.346	4.760.250	8.911.556	7.516.730
España	42.935	92.109	4.244.380	2.031.070	6.691.971	18.618.086
Francia	182.794	690.636	50.725.853	11.075.720	64.581.312	39.252.245
Gran Bretaña e Irlanda	98.625	931.532	76.029.000	15.585.000	91.614.000	45.012.810

19

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

País	Líneas km	Hilos conductores km	Servicio interior. Total	Servicio Internacional. Total	Telegramas Total	Población
Italia	49.443	203.711	13.599.363	3.254.240	18.024.841	32.966.307
Japón	38.022	169.265	25.018.389	1.115.285	29.803.517	50.497.600
1920						
Alemania	222.046	2.362.023	64.946.570	12.855.720	81.227.600	58.892.520
Bélgica	7.109	34.329	4.615.500	4.754.297	5.059.157	7.684.272
España	51.935	117.878	10.857.177	2.923.392	14.644.134	20.027.412
Francia	223.480	709.256	52.572.893	14.691.768	71.497.635	44.462.900
Gran Bretaña e Irlanda	160.149	470.148	67.852.000	20.108.950	87.960.950	46.969.100
Italia	60.762	393.793	22.284.690	3.463.377	27.826.190	36.740.000
Japón	44.978	275.507	59.060.287	2.230.786	70.759.444	55.963.053
1930						
Alemania	185.391		18.459.900	15.446.000		
Bélgica	10.069	48.731	6.554.317	4.389.623		
España	53.135	144.315	9.766.897	3.751.834		
Francia	22.139	902.448	35.432.102	13.828.294		
Gran Bretaña		515.828	39.849.000	26.528.000		
Italia						
Japón	54.118	362.902	57.005.553	2.327.109		

Los datos de Francia de 1920 y 1930 incluyen Argelia. Fuente: *Statistique Générale de la Télégraphie*, Bureau International de l'Union Télégraphique, 1880-1930.

El tendido de los cables submarinos creó un sistema global de comunicaciones. Para ello tuvieron que ser superados tres grandes obstáculos: el aislamiento de los cables; el reforzamiento de los mismos a fin de evitar el rozamiento y la erosión de los agentes mecánicos, y el debilitamiento de las señales transmitidas en las líneas de gran longitud. En 1880 la red telegráfica mundial unía los cinco continentes.

Tras un primer ensayo que fracasó en el mes de septiembre de 1850, entró en funcionamiento en 1851 el primer cable telegráfico submarino entre Dover y Calais, que unió Gran Bretaña con el continente, fue realizado por la Submarine Telegraph Company between Great-Britain and the continent of Europe. En los siguientes años nuevos enlaces se tendieron desde Gran Bretaña con Francia, Bélgica y Holanda. El gran reto planteado a partir de entonces consistió en unir telegráficamente a Europa con el continente americano y a las

colonias con las metrópolis europeas. La primera gran empresa de la telegrafía intercontinental fue el enlace entre Londres y la India, a cargo del Telegraph Department, compañía oficial británica dependiente del Virrey de la India, que puso en servicio desde 1865 la comunicación telegráfica entre la metrópoli y la colonia. Tres años más tarde, los hermanos Siemens fundaron la Indo European Telegraph Company, que construyó una nueva línea entre Gran Bretaña y la India, el tercer gran proyecto enlazó Bombay con Cornualles, a través de los tendidos submarinos (Bahamonde Magro *et al.*, 1993: 156).

La otra gran aventura fue el tendido del cable submarino entre Europa y América. El primer intento fue impulsado en 1854 por la compañía norteamericana Western Union Telegraph Company, de efímera vida por las enormes dificultades geográficas que presentaba. El 5 de agosto de 1858 una iniciativa anglonorteamericana logró unir las estaciones de Vitoria, en Irlanda, y Bahía Trinidad, en Terranova, fue un éxito efímero pues una sobrecarga de tensión inutilizó la línea el 20 de octubre de ese mismo año (Suárez Saavedra, 1880, vol. I: 81). Finalmente, el 27 de julio de 1866 se cursó el primer telegrama transatlántico, fruto de una iniciativa angloestadounidense (Bright, 1898; Bertho Lavenir, 1993; Gordon, 2002; Huurdeman, 2003). De las veintiséis compañías privadas de cables submarinos que existían en 1887, diecisiete de ellas tenían su sede en Londres, tres en París y Nueva York, y una en Berlín, Copenhague y Buenos Aires. El 75% del total de la longitud de los cables (80.654 millas náuticas) eran propiedad de las empresas británicas.

El primer ensayo sobre la posibilidad de transmitir las voces a distancia fue realizado en 1861 por el alemán Philippe Reiss. El salto decisivo de la telefonía se debió a tres estadounidenses: Alexander Graham Bell, Elisha Gray y Thomas Alba Edison. Los tres llegaron de manera independiente y de forma indirecta a la invención del teléfono por sus trabajos sobre la telegrafía multiplex. En la Exposición de Filadelfia de 1876 fue presentado el aparato de Bell, su comercialización se inició a principios de 1877 y en enero de 1878 se inauguró la primera central telefónica de la historia en New Haven, Connecticut, que daba servicio a un total de 21 líneas locales. La primera conexión interurbana se realizó entre Boston y Nueva York en 1883 (Brooks, 1976; Flichy, 1997; Griset, 1991; Millard, 1993; Bahamonde Magro, Martínez Lorente y Otero Carvajal, 2002; Grosvenor y Wesson, 1997).

A diferencia de la telegrafía, el teléfono es un medio de comunicación de persona a persona, lo que obligaba a ingentes inversiones para el desarrollo de las redes telefónicas, sólo cuando el número de abonados fuera lo suficiente-

mente amplio resultaría un medio de comunicación eficaz. La indefinición de la normativa reguladora dificultó su despegue durante años, en numerosos países se optó alternativa y sucesivamente por la opción pública y privada (Nadal Ariño, 1993).

Fue en Estados Unidos donde la telefonía se expandió más rápidamente de la mano de la compañía Bell Telephone Company, fundada el 9 de julio de 1877 por Alexander Graham Bell. Ese mismo año la Western Union Telegraph Company creó su propia compañía de teléfonos, encargando a Edison el desarrollo de un modelo alternativo al de Bell. Las dos compañías norteamericanas mantuvieron una feroz lucha por el control del mercado telefónico estadounidense. En 1879 la patente de Bell fue reconocida por los tribunales de justicia como la única válida, quedando la Bell Telephone Company como la empresa autorizada a explotar dicha innovación tecnológica (Evenson, 2000). Sin embargo, las dimensiones reducidas de la compañía hicieron fuese incapaz de hacer frente a la demanda del creciente mercado norteamericano. La adquisición de la Western Electric, la mayor fábrica de material eléctrico de Estados Unidos, a la Western Union en 1881 permitió a la Bell Telephone hacer frente al reto industrial que representaba el nuevo mercado telefónico.

En 1884 los problemas de conexión a larga distancia fueron resueltos mediante la utilización de cables bifilares de cobre en sustitución de los cables unifilares de hierro o acero. En 1885, ante la proximidad de la caducidad de la patente, Theodore N. Vail aseguró la primacía de la Bell Telephone sobre las sociedades filiales por medio de la constitución de una compañía dedicada a la construcción de las líneas telefónicas de larga distancia, la American Telephone and Telegraph Company –ATT–, con ello se garantizó el control monopolístico del mercado telefónico estadounidense (Reich, 2002; Smith, 1985; Lipartito, 1989). El despegue del servicio telefónico en Estados Unidos arrancó a finales del siglo XIX, la proximidad de la caducidad de la patente de la Bell obligó a la compañía a reducir las tarifas con el fin de fidelizar a sus clientes.

La expansión del teléfono en Europa fue más lenta que en Estados Unidos. La pugna tecnológica establecida entre la Bell Telephone y la Western Union retrasó la decisión europea sobre la elección del sistema telefónico. Por otra parte, la indefinición sobre el modelo a adoptar, público o privado, y una legislación cambiante retrasó el despegue de las redes telefónicas. En Gran Bretaña, la Alta Corte de Justicia autorizó en 1880 la explotación privada del servicio telefónico frente al carácter estatal del telégrafo desde 1871. Las nuevas compañías telefónicas debían desembolsar una fuerte cantidad al gobierno

para optar por una concesión, lo que dificultó la expansión del nuevo servicio. En 1881 existían en Londres tres centrales telefónicas que atendían a 1.100 abonados, en 1895 el Parlamento autorizaba a la Post Office el derecho a recobrar las redes telefónicas y, en 1896, se nacionalizaron las líneas de larga distancia. Alemania y Suiza se inclinaron desde un principio por el modelo estatal. La Administración de Correos y Telégrafos alemana se hizo cargo desde sus orígenes del servicio telefónico. En Francia el gobierno se decantó en 1879 por ceder a la iniciativa privada la explotación de la nueva invención, por las dificultades financieras que el país atravesaba y las dudas del gobierno sobre la viabilidad del nuevo invento. Tres sociedades concesionarias de las patentes estadounidenses solicitaron la autorización para la explotación de las redes telefónicas de las ciudades de París, Lyon, Marsella y Burdeos. El 10 de diciembre de 1880 las tres sociedades se fusionaron en la Société Générale du Téléphone –SGT–. A partir de 1882 el gobierno inició, paralelamente a la actividad de la SGT, la construcción de una red telefónica en el norte de Francia; finalmente, el 16 de julio de 1889, una ley estableció el carácter público de la red telefónica francesa (cuadro 2) (Bertho Lavenir, 1991b; Young, 1983).

Cuadro 2. Número de abonados telefónicos en 1887

País	Número de abonados
Alemania	29.040
Bélgica	4.339
Francia	9.883
Italia	9.564
Rusia	4.822
Suecia	14.791
Suiza	6.884
España	2.312

Fuente: *Statistique Internationale Téléphonique*, Bureau International des Administrations Télégraphiques.

En 1900 la estadística de los aparatos telefónicos revela con claridad la superioridad de Estados Unidos respecto a cualquier otro país: un aparato por cada 60 personas frente a un teléfono por cada 115 personas en Suecia; uno por 129 en Suiza; uno por 397 en Alemania; uno por 1.216 en Francia, o uno por 2.629 en Italia (Bureau International des Administrations Télégraphiques, 1900).

23

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Desde los orígenes del teléfono dos grandes fenómenos se desarrollaron de manera íntimamente relacionados: su tendencia a constituir una red universal de comunicaciones, siguiendo los pasos de la telegrafía, y la preponderancia tecnológica, financiera e industrial de Estados Unidos. A la altura de 1930 existía una consolidada red telefónica internacional, que se incorporaba a una red mundial de las telecomunicaciones abierta por la red telegráfica. De la misma manera que la red mundial telegráfica había sido hegemonizada por Gran Bretaña, símbolo e instrumento de su preponderancia internacional hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial, el predominio de Estados Unidos en la construcción de la red telefónica mundial anticipaba el papel que desempeñaría tras la Segunda Guerra Mundial. El emblema de esta hegemonía fue la International Telephone and Telegraph –ITT–, creada en 1920 por los hermanos Hernand y Sosthenes Behn; una pequeña empresa, que había sido constituida para la explotación de las redes telefónicas de Cuba y Puerto Rico, acabó, en un espacio de tiempo no superior a quince años, convertida en la empresa líder de las telecomunicaciones internacionales. Su despegue se produjo en 1925 cuando la AT&T vendió a la ITT la International Western Electric, que monopolizaba la comercialización del sistema Bell en el exterior de Estados Unidos (Griset, 1993; Sobel, 2000).

Las redes postal, telegráfica y telefónica fueron las arterias por las que circuló la información de los cambios sociales y culturales asociados a la vida moderna, desde las grandes ciudades europeas y americanas a las ciudades de dimensiones medias y las pequeñas localidades alejadas de los centros nodales de las redes de comunicaciones, gracias a la creciente circulación de periódicos, revistas, libros, muestras comerciales, catálogos y mercancías de la más variada índole.

La modernidad avanzaba bajo las luces de la electrificación y a la velocidad de los nuevos sistemas y medios de transporte. La circulación de personas, mercancías e información fue un hecho determinante de la aceleración del tiempo y la reducción de las distancias características de la gran transformación que la sociedad urbana protagonizó. Electricidad y automoción se constituyeron en dos de los principales atributos de la modernidad.

El desarrollo urbano, acelerado a partir de los años treinta del siglo XIX, impulsado por intensos movimientos migratorios interiores, estuvo en la base de la creación de las metrópolis del cambio de siglo. Millones de personas desbordaron los planes de ensanche y expansión urbana puestos en marcha en la segunda mitad del diecinueve.

El crecimiento demográfico y la expansión urbana del último tercio del siglo XIX agravó los problemas de hacinamiento y salubridad en las grandes urbes europeas, la nueva sociedad urbana demandó el desarrollo de las infraestructuras y los servicios públicos. Sin redes de abastecimiento de agua y alimentación, sin sistemas de eliminación y tratamiento de residuos –sólidos y líquidos–, sin una red de salud pública que enfrentara los problemas de salubridad y sanitarios, sin nuevos sistemas de transporte que permitieran la movilidad interior de las metrópolis en construcción, la sociedad urbana de comienzos del siglo XX hubiera colapsado, incapaz de hacer frente a los retos de su expansión acelerada.

Clases trabajadoras devenidas en clases peligrosas desde múltiples puntos de vista, que sufrían el azote de epidemias como el cólera, el tifus o la gripe, que se extendían favorecidas por la insalubridad de los barrios populares y las deterioradas condiciones de vida de las clases bajas urbanas. También por el escaso desarrollo de las infraestructuras urbanas, en particular el abastecimiento de agua potable y las redes de alcantarillado, y la recogida y eliminación de residuos sólidos, que hicieron de la salud pública un problema de primer orden, denunciado por médicos y urbanistas. Ante la creciente alarma social, las autoridades se vieron obligadas a tomar cartas en el asunto. Igualmente, la creciente influencia social de sindicatos y partidos obreros, y su irrupción en ayuntamientos y parlamentos, cambiaron las coordenadas de las políticas públicas, que llevaron las reivindicaciones de las clases trabajadoras a las instituciones y lideraron las políticas destinadas a mejorar las condiciones de vida de la población.

Ciudades más grandes, extensas y pobladas transformaron la economía urbana. Un foco de problemas y preocupaciones para las autoridades municipales y estatales, pero también de oportunidades para la aparición y consolidación de nuevos negocios, de nuevas industrias y mercados laborales, que emplearon a miles de personas conforme los nuevos servicios públicos de transportes y comunicaciones, infraestructuras se expandían para hacer posible la moderna vida urbana. La expansión urbana agravó los problemas de hacinamiento e insalubridad de las grandes urbes europeas, particularmente en los barrios donde se concentraban masas pauperizadas por las infames condiciones de vida de las clases trabajadoras de la primera industrialización, denunciadas por la literatura de Dickens, Zola o Baroja.

Asimismo, las innovaciones de la segunda industrialización impulsaron el cambio urbano: electricidad, automóviles, industria química y farmacéutica.

La modernidad se materializó en la aparición de los nuevos estilos de vida y en la irrupción de la sociedad de consumo en los felices años veinte. Una gran transformación que alteró, hasta arrasar, *el mundo de ayer* de la Europa burguesa, para entrar de lleno en la sociedad de masas del siglo XX.

Los cambios producidos en los mercados laborales urbanos, especialmente en las grandes ciudades con el creciente protagonismo cuantitativo y cualitativo de los trabajadores del sector servicios y de los empleados, públicos y privados, dio lugar a la aparición de unas nuevas clases medias urbanas compuestas por profesionales, comerciantes, empleados y trabajadores cualificados, cuyos niveles de vida, hábitos de consumo y ocio, sistemas de valores, prácticas sociales, expectativas sociales y culturales eran, junto con el movimiento obrero, portaestandartes de la modernidad, protagonistas de los profundos cambios sociales, económicos, culturales y políticos que estaba experimentando de manera acelerada el mundo urbano del primer tercio del siglo XX.

Una nueva sociedad urbana se estaba configurando con la consolidación de la clase obrera y la ampliación, cuantitativa y cualitativa, de las clases medias urbanas, los dos nuevos actores sociales que cobraron un creciente protagonismo que se afirmaría tras la Primera Guerra Mundial. Frente a la sociedad burguesa del siglo XIX avanzaba arrolladoramente la sociedad de masas del siglo XX.

El establecimiento del sufragio universal masculino, progresivamente ampliado con el reconocimiento del derecho de voto a las mujeres, transformó radicalmente el sistema político. El viejo sistema liberal, basado en la *política de los notables*, fue incapaz de adaptarse a los nuevos tiempos y articular políticamente a unas masas que habían irrumpido al primer plano del escenario social. Los nuevos partidos de masas en su doble vertiente obrera y nacional-populista ocuparon el centro de la escena política.

En ese contexto conflictivo las transformaciones económicas, sociales, culturales y políticas alumbraron cambios sustantivos en un marco de inestabilidad, en el que la polarización política tendió a ocultar las dimensiones y trascendencia de la nueva sociedad de masas que estaba emergiendo. La polarización social y política fue el resultado de la confluencia de las estrategias políticas y del imaginario social de unas organizaciones obreras que veían en la superación o en la destrucción del capitalismo la única alternativa para mejorar la condición social de los trabajadores y la construcción de una sociedad igualitaria; y del otro lado por la actitud intransigente e inmovilista de unas elites sociales y económicas defensoras del orden económico y social establecido.

Atrapados en esa lógica excluyente, el espacio para la negociación y el entendimiento quedó fuertemente restringido tras el triunfo de la Revolución rusa y el ascenso del fascismo en Italia.

En el desorden de la posguerra la polarización ideológica y política provocó en Europa el ascenso y consolidación de los nacionalismos populistas, que tras el triunfo de la marcha de Roma en 1922 de los *fasci de combattimento* arrojó en los brazos del fascismo a amplios sectores de una heterogénea constelación social en la que se entremezclaban jóvenes burgueses urbanos fascinados por la acción y la retórica de la revolución nacional, sectores del campesinado espantados por la movilización social de los jornaleros, sectores urbanos temerosos de verse arrastrados a la peyorativa condición obrera y, en fin, miembros destacados de las elites sociales y económicas que vieron en el fascismo la única herramienta efectiva con la que levantar un dique frente a la aparentemente imparable *marea roja*.

Tras la polarización ideológica y política que caracterizó al periodo de entreguerras y la destrucción y devastación de las dos guerras mundiales, se sucedieron toda una serie de transformaciones que apuntaban algunas de las líneas maestras del que sería el Estado y la sociedad del bienestar tras la finalización de la Segunda Guerra Mundial en los países desarrollados.

La presión obrera empujó al alza los salarios y a la baja los horarios. La paulatina institucionalización de la jornada de ocho horas fue una conquista de este periodo, que para sorpresa de muchos empresarios no conllevó la destrucción del capitalismo, sino su fortalecimiento con la creación de nuevos mercados. La disponibilidad de tiempo libre acompañado del incremento de los ingresos permitió superar a sectores cada vez más amplios de las sociedades urbanas de los umbrales de subsistencia. El tiempo libre disponible amplió su abanico social y la paulatina superación de los umbrales de subsistencia de amplios sectores de las sociedades urbanas favoreció la aparición de nuevas prácticas sociales para la ocupación de un tiempo de ocio recién conquistado.

La electricidad desempeñó un papel de primer orden en la transformación de la economía y los mercados laborales, al permitir establecer jornadas laborales estandarizadas e iluminar los centros de trabajo. El desarrollo del nuevo sector servicios y de las actividades de gestión, administración y comercialización de una economía cada vez más compleja amplió la demanda de trabajadores de cuello blanco y empleados: ingenieros, economistas, abogados, técnicos, escribientes, contables, secretarios, taquígrafos y demás oficinistas (Beascochea Gangoiti y Otero Carvajal, 2015; Vicente, 2015).

La llegada de la electricidad a las calles y a los hogares de las ciudades liberó a la sociedad urbana del *mundo de las tinieblas*. Los cambios tecnológicos, económicos y sociales transformaron la vida de los habitantes de las ciudades, que comenzaron a llenarse de automóviles, comercios y centros de esparcimiento y ocio, como los cafés, los teatros, los cines o los pabellones deportivos. Se multiplicó la movilidad en las grandes urbes por los nuevos medios de transporte público —tranvías, autobuses y metro—, se iluminaron las principales avenidas, calles y viviendas con la extensión de las redes eléctricas, mientras los nuevos aparatos hacían más llevadera la vida en los hogares. Agua corriente, calefacción, bombillas, teléfonos, radios, máquinas de coser y todo un sin fin de nuevos productos comenzaron a llenar las residencias de los sectores urbanos acomodados.

El sector servicios, tanto público como privado, registró un notable crecimiento a lo largo del primer tercio del siglo XX. La aparición de nuevas actividades y empleos hizo crecer el número de empleados en los núcleos urbanos; otro tanto sucedió con la aparición de los nuevos comercios que poblaron con sus escaparates los centros de las ciudades y con los primeros grandes almacenes que desde el último tercio del siglo XIX abrieron sus puertas en las principales urbes europeas y americanas, como Harrod's Department Store, Selfridge's, o Whiteley's en Londres, Le Printemps, La Samaritaine, Le Bon Marché, Galeries Lafayette o Grand Magasins du Louvre en París, Wertheim en Berlín o Macy's, Lord and Taylor, Arnold Constable and Co. en Nueva York.

Los medios de comunicación de masas, la prensa, en primer lugar, la radiodifusión, posteriormente, la publicidad y los nuevos sistemas de comercialización y venta, unidos al abaratamiento de los precios de los productos, por la mejora de los sistemas de comunicaciones y la progresiva entrada de la producción en masa facilitaron la irrupción de los nuevos productos. A través de la publicidad surgieron y se expandieron nuevos estilos de vida, nuevos sistemas de valores y modelos de comportamiento, desde la generalización de la higiene personal hasta el establecimiento de nuevos cánones de belleza masculina y femenina (Rodríguez Martín, 2007a, 2007b, 2008, 2015).

El ocio nocturno y el deporte como práctica y espectáculo de masas se fueron extendiendo a sectores cada vez más amplios de la sociedad urbana. El ritmo de vida de las ciudades se aceleró, las grandes avenidas se llenaron de paseantes, curiosos y consumidores atraídos por las luces de neón de los nuevos comercios y espectáculos, ávidos de las novedades que les ofrecía el gran escaparate en el que se habían convertido los centros de las grandes ciudades.

Las grandes avenidas comerciales se poblaron de los fascinantes cartelones de los estrenos cinematográficos y las masas irrumpieron en tropel en las oscuras salas para contemplar las nuevas estrellas del firmamento del celuloide (Otero Carvajal, 2016). En esos años quedaron codificados en la publicidad de la época buena parte de los cánones y modelos de belleza y comportamiento asociados con la modernidad que han permanecido vigentes, sin grandes transformaciones, en la sociedad de consumo de masas del siglo XX.

LA SOCIEDAD URBANA EN ESPAÑA

España no fue ajena a este proceso de cambio. Desde mediados del siglo XIX los profundos cambios que estaba experimentando la sociedad española, consecuencia del progresivo asentamiento de la sociedad y el Estado liberal, incrementaron la movilidad interior de la población hacia los núcleos urbanos. La intensificación de los procesos migratorios desde las zonas rurales hacia las ciudades desbordó la capacidad de absorción de los viejos cascos urbanos, dando lugar a la elaboración de ambiciosos planes de Ensanche, en paralelo a lo que estaba sucediendo en Europa, el plan Cerdá de 1857 para Barcelona y el plan Castro para Madrid en 1860 marcaron la senda por la que discurrieron las principales ciudades del país a partir del último tercio del siglo XIX.

Crecimiento demográfico, intensificación de las migraciones campo-ciudad, reducción de las tasas de analfabetismo, expansión de la segunda industrialización, transformación de los mercados laborales, progresiva terciarización, consolidación de los partidos y sindicatos de masas, elevación de los niveles de vida, primera irrupción de la sociedad de consumo, nuevos hábitos y estilos de vida fueron algunos de los indicadores de la *gran transformación* que, con cierto retraso respecto a otras sociedades europeas, registró España en el primer tercio del siglo XX. La neutralidad del país en la Primera Guerra Mundial favoreció el cambio económico, social y cultural de la sociedad urbana. En los años veinte la irrupción de la modernidad impulsada por la difusión de la electricidad, el teléfono, el automóvil, el cinematógrafo, la prensa, la radio, el deporte, la moda y la publicidad era un hecho incontestable en las principales avenidas de la España urbana (Otero Carvajal, 2007a, 2007c, 2016 y 2017).

Distintos y variados indicadores reflejan el creciente dinamismo de la sociedad urbana en España durante el primer tercio del siglo XX, en particular desde la Gran Guerra hasta el estallido de la Guerra Civil, a pesar de la per-

sistencia de las debilidades de la Hacienda Pública y de una estructura económica todavía dominada por el textil catalán, la minería y la metalurgia vasca y asturiana, la producción cerealística del interior peninsular y la agricultura mediterránea del levante, aunque con importantes innovaciones vinculadas a la irrupción de la industria de la segunda industrialización y a la expansión de un cada vez más potente y moderno sector servicios, relacionado con la irrupción de la nueva sociedad de masas. Desde la reducción del analfabetismo a la caída de la mortalidad y la elevación de la estatura media de los jóvenes reclutas, pasando por la mejora de la salud, de las infraestructuras públicas (agua, alcantarillado, gas y electricidad) y de la situación de las mujeres urbanas, tanto en sus niveles educativos como en su incorporación a los nuevos mercados laborales surgidos en la economía urbana de la España del primer tercio del siglo XX son expresión del acelerado proceso de cambio registrado.

El crecimiento económico del primer tercio del siglo XX, la aceleración de la expansión de la sociedad urbana, los avances de las organizaciones obreras y su creciente implantación en los principales centros urbanos del país (fenómeno ratificado por el ingreso del PSOE en el Parlamento en 1910), la difusión del espíritu de la Institución Libre de Enseñanza entre sectores destacados de las clases medias urbanas, la prensa y determinados círculos reformistas de la clase política de la Restauración fueron factores que favorecieron el rápido avance de la modernización económica y social del país. Este desarrollo fue más significativo que el contemplado en el sistema político nacional, atravesado por la crisis del modelo de partidos de la Restauración y por el difícil encaje de la democracia de masas, donde las grandes ciudades actuaron de impulsoras de la modernidad, en paralelo a lo que sucedía en las sociedades europeas en el tránsito de la Europa burguesa de los notables a la Europa de la sociedad de masas.

La mejora de las condiciones de vida se tradujo en la reducción de las tasas de mortalidad infantil y adulta, hasta entonces más deudoras de la pobreza y la insalubridad que de ciclos epidémicos y enfermedades infecto-contagiosas. En este cambio desempeñó un papel de primer orden la creciente actividad de los poderes públicos, especialmente municipales, para sanear las ciudades y desarrollar una infraestructura sanitaria que mejoró las condiciones de salubridad de la población urbana. Se crearon nuevas instituciones como el Instituto de Puericultura, se fundaron nuevos hospitales, se rehabilitaron los existentes, se desarrolló una infraestructura sanitaria municipal alrededor de las Casas de Socorro y los laboratorios municipales que dieron lugar a la creación de cientos de

nuevos puestos de trabajo en el sector sanitario —médicos, veterinarios...— y miles de puestos auxiliares —enfermeras, matronas, practicantes...—, estos últimos con un marcado componente femenino, que contribuyó a modificar los mercados laborales urbanos, engrosando las filas de los trabajadores cualificados y las nuevas clases medias urbanas. Los avances sanitarios y las conquistas laborales de los trabajadores mejoraron sustancialmente las condiciones de vida de una parte significativa de la población, con diferencias notables según el nivel de desarrollo regional (Beascochea Gangoiti y Otero Carvajal eds. 2015, Díaz Simón, 2016, Otero Carvajal y De Miguel Salanova eds., 2018).

El desarrollo del nuevo sector servicios y de las actividades de gestión, administración y comercialización de una economía cada vez más compleja amplió la demanda de trabajadores de cuello blanco y empleados (ingenieros, economistas, abogados, técnicos, escribientes, contables, secretarios, taquígrafos y demás oficinistas). La creciente complejidad de las actividades del Estado y la sociedad del primer tercio del siglo XX expandió los mercados laborales a nuevos segmentos de la población femenina, con el desempeño de nuevos trabajos como maestras, secretarias, mecanógrafas, taquígrafas, telefonistas. Este proceso fue decisivo para la aparición de nuevas generaciones de mujeres urbanas cuyos estilos de vida, mayores niveles educativos y ansias de autonomía e independencia chocaban con los roles tradicionales asignados a la mujer burguesa como *ángel del hogar*.

La realidad social, económica y cultural de la España urbana se estaba transformando más rápidamente de lo que sus propios protagonistas podían intuir y el sistema político de la Restauración estaba dispuesto a aceptar. Si este último daba claras muestras de incapacidad a la hora de adaptarse a las transformaciones de la sociedad de masas, no sucedía lo mismo respecto a los cambios que se estaban produciendo en las calles de las principales ciudades del país abanderadas de una modernidad cada vez más cosmopolita. La proclamación de la Segunda República y el proyecto reformista que encarnaba trató de ser la respuesta en el plano político a la bancarrota del sistema político de la Restauración, y en los planos económico, social y cultural a la intensificación del ritmo de cambio que estaba protagonizando la España urbana del primer tercio del siglo XX, donde los grandes núcleos urbanos con Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga y Bilbao actuaron como estandartes de una modernidad arrolladora.

La población española pasó de 18,6 millones de habitantes en 1900 a 24,8 en 1936, un crecimiento de 33,3%. La esperanza de vida pasó de 34,8 años de

1900 a los 50 años de 1930, y la estatura media de los reclutas se incrementó en 2,3 centímetros entre 1900 y 1936. Al mismo tiempo, el PIB creció entre 1900 y 1935 un 91,17% y el PIB per cápita lo hizo en un 30,75% (cuadro 3). La distribución de la población activa refleja la intensidad del cambio producido. La ocupación en actividades de agricultura y pesca pasó de 70% de 1900 a 52,9% de 1940, las industrias manufactureras de 9,5 a 15,15%, el comercio de 1,86% a 3,79% y transportes y comunicaciones de 1,86 a 3,79% (cuadro 4).

Cuadro 3. España. PIB a precios constantes a precios de mercado (millones de pesetas de 1995) y PIB per cápita (miles de pesetas de 1995)

	PIB p.m.	Crecimiento respecto a 1900	PIB per cápita
1900	4.537.252		244,4
1910	5.147.700	13,45	259,2
1920	6.218.565	37,06	292,9
1930	8.370.706	84,49	357,0
1935	8.673.581	91,17	352,9

Fuente: Carreras y Tafunell, 2005, p. 1337 y 1342.

Cuadro 4. España. Población activa, 1900-1940

	1900				1940			
	Hombres	Mujeres	Total	%	Hombres	Mujeres	Total	%
I. Agricultura y pesca	4.392,3	817,3	5.209,6	70,04	4.525,0	262,1	4.787,1	51,93
II. Industrias extractivas	81,0	0,6	81,6	1,08	122,9	0,5	123,4	1,34
III. Industrias manufactureras	531,9	174,4	706,3	9,50	1.102,9	293,9	1.396,8	15,15
IV. Construcción	270,1	1,0	271,1	3,65	460,9	1,8	462,7	5,02
V. Electricidad, gas y agua								
VI. Comercio	262,8	32,1	294,9	3,97	585,7	73,0	658,7	7,14
VII. Transportes y comunicaciones	136,2	2,2	138,4	1,86	343,8	6,3	350,1	3,79
VIII: Otros Servicios	409,1	327,1	736,2	9,90	962,0	478,9	1.440,9	15,63
IX. Actividades mal especificadas								
X. Total población activa	6.083,4	1.354,7	7.438,1	100,00	8.103,2	1.116,5	9.219,2	100,0

Fuente: Carreras y Tafunell, 2005, p. 149.

El crecimiento demográfico fue liderado por la sociedad urbana, que pasó de 20,9% de la población en 1900 a 30,9% en 1930. En 1900, 20,87% de la población residía en ciudades de más de 20.000 habitantes –3.890.902 habitantes

sobre 18.642.007–, en 1930, la cifra alcanzaba 30,85% –7.303.554 habitantes sobre 23.677.794–. Dentro de la trama urbana española destacaba el intenso crecimiento registrado por Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga y Bilbao (cuadro 5).

Cuadro 5. Clasificación de los municipios de España por el número de habitantes. Censo oficial de 1930

Año	1900		1930		
	Municipios	Total municipios	%	Total municipios	%
De menos de 1.000 habitantes		41.626	93,91	5.187	56,02
De 1.001 a 5.000 habitantes		2.348	5,30	3.176	34,30
De 5.001 a 10.000 habitantes		229	0,52	577	6,23
De 10.001 a 20.000 habitantes		75	0,17	209	2,26
De 20.001 a 50.000 habitantes		35	0,08	84	0,91
De 50.001 a 100.000 habitantes		8	0,02	16	0,17
De 100.001 a 500.000 habitantes		2	0,01	9	0,10
De más de 500.000 habitantes		2	0,01	2	0,02
Total		44.325	100	9.260	100

Fuente: INE, Anuarios 1910 y 1936.

Mientras la población residente en municipios menores de 10.000 habitantes disminuyó de 67,79% de la población en 1900 a 51,2% de 1940, en los municipios de entre 10.001 a 50.000 habitantes pasó de 18,6% a 23,88%, mientras 13,61% de la población que residía en municipios mayores de 50.000 habitantes en 1900 creció hasta 24,92% en 1940 (cuadro 6).

Cuadro 6. Distribución de la población por el tamaño de los municipios, 1900-1930 (miles de habitantes)

Municipios	1900		1910		1920		1930		1940	
	Hab.	%	Hab.	%	Hab.	%	Hab.	%	Hab.	%
Menos de 2000	5.125	27,53	5.094	25,48	4.963	23,2	4.854	20,5	4.777	18,36
De 2.001 a 10.000	7.496	40,26	7.901	39,52	8.150	38,1	8.674	36,63	8.539	32,82
De 10.001 a 50.000	3.462	18,6	4.007	20,04	4.445	20,78	5.359	22,63	6.213	23,88
De 50.001 a 100.000	857	4,6	935	4,68	1.264	5,91	1.276	5,39	1.512	5,81
De 100.001 a 500.000	604	3,24	867	4,34	1.106	5,17	1.555	6,57	2.802	10,77

33

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Municipios	1900		1910		1920		1930		1940	
	Hab.	%	Hab.	%	Hab.	%	Hab.	%	Hab.	%
Más de 500.000	1.073	5,76	1.187	5,94	1.461	6,83	1.958	8,27	2.170	8,34
Total	18.617	100	19.991	100	21.389	100	23.677	100	26.015	100

Fuente: Carreras y Tafunell, 2005: 484.

EL PAPEL DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL DESARROLLO DE LA SOCIEDAD URBANA

El crecimiento demográfico y la expansión urbana del último tercio del siglo XIX agravó los problemas de hacinamiento y salubridad en las grandes urbes europeas, la nueva sociedad urbana demandó el desarrollo de las infraestructuras y los servicios públicos. Sin redes de abastecimiento de agua y alimentación, sin sistemas de eliminación y tratamiento de residuos —sólidos y líquidos—, sin una red de salud pública que enfrentara los problemas de salubridad y sanitarios, sin nuevos sistemas de transporte que permitieran la movilidad interior de las metrópolis en construcción, la sociedad urbana de comienzos del siglo XX hubiera colapsado, incapaz de hacer frente a los retos de su expansión acelerada. La expansión urbana sólo fue posible por la mejora y desarrollo de las infraestructuras, como ya se había puesto de manifiesto a mediados del siglo XIX con la construcción del Canal de Isabel II, inaugurado el 28 de junio de 1858.

LA ELECTRICIDAD LA ENERGÍA DE LA MODERNIDAD

En 1852 el Ministerio de Fomento puso en marcha la construcción de la primera línea de telegrafía eléctrica entre Madrid e Irún; el primer tramo, Madrid-Guadalajara, fue inaugurado el 5 de julio de 1855, la conexión con Irún se estableció el 27 de octubre. Entre 1854 y 1863 se construyeron 10.001 kilómetros de líneas y 194 estaciones, la red radial telegráfica con centro en Madrid estaba construida en sus líneas maestras, en 1900 la red había alcanzado los 32.494 kilómetros y 1.491 oficinas (mapa 2, cuadro 7) (Bahamonde Magro *et al.*, 1993).



Mapa 2. Carta Telefónica de España y Portugal, 1861. Fuente: Museo Postal y Telefónico de Madrid.

La compleja orografía peninsular con distanciados núcleos urbanos y localizados centros de desarrollo industrial, empujaron a favor de una estructura comunicacional que enlazara las zonas de mayor dinamismo económico y social con la capital. A ello coadyuvó la sempiterna escasez presupuestaria de la Hacienda española, que con unos recursos limitados optimizó las necesidades de comunicación.

Desde sus orígenes el telégrafo eléctrico estuvo llamado a convertirse en un servicio público, aunque la política tarifaria dificultó inicialmente su socialización. La situación cambió a partir de 1861, cuando el gobierno optó por una política de abaratamiento de las tarifas que se mantuvo hasta bien entrado el siglo XX. Los 307.355 telegramas de 1860 se convirtieron en 4.957.032 en 1900 –nacional e internacional–. El gobierno, el mundo de las finanzas y los negocios, y la prensa fueron los sectores que protagonizaron la creciente utilización del telégrafo (Otero Carvajal, 1993).

El tráfico telegráfico interior refleja la notable desigualdad entre las estaciones de las capitales de provincia y las situadas en el resto de las localidades, que apenas absorbían 5% de la correspondencia. En 1880, 31,5% del flujo telegráfico interior total correspondió a Madrid y 15,6% a Barcelona, el movimiento de las diez capitales con más tráfico –Madrid, Barcelona, Sevilla, Va-

35
Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

lencia, Málaga, Cádiz, Santander, Bilbao, Zaragoza y La Coruña– representó el 85,8% del total nacional. La red radial de telegrafía eléctrica se convirtió al iniciarse el siglo XX en un obstáculo para el desarrollo del sistema comunicacional. La ausencia de redes periféricas imposibilitaba que ciudades cercanas tuvieran comunicación directa entre sí. El incremento del tráfico telegráfico generó cuellos de botella que amenazaban con el estrangulamiento de la red.

En 1880 doce países intercambiaron 98,7% de los telegramas expedidos y recibidos –Francia, Gran Bretaña, Portugal, Alemania, Italia, Bélgica, Noruega, Estados Unidos, Países Bajos, Suecia, Austria-Hungría y Rusia–, siendo los tres primeros y, de manera destacada, Francia los que monopolizaron gran parte del mismo (mapa 3).



Mapa 3. Carta Telegráfica de España, Islas Baleares y Canarias, 1899.

Fuente: Museo Postal y Telegráfico de Madrid.

Entre 1900 y 1936 se realizó un importante esfuerzo inversor para transformar la red radial en una en forma de malla, que enlazó entre sí importantes ciudades como Barcelona, Valencia, Sevilla y La Coruña sin la necesidad de pasar por Madrid. De los 29.030 kilómetros de 1900 se pasó a los 53.381 kilómetros de 1935 (un crecimiento de 83,9%), y las oficinas telegráficas pasaron de las 1.491 de 1900 a las 2.680 de 1935 (un crecimiento de 94,6%), y se incre-

mentó la capacidad de gestión del tráfico por el incremento de los kilómetros de cable tendido (por una misma línea podían discurrir varios cables telegráficos). En 1900 los 29.030 kilómetros de líneas soportaban 72.114 kilómetros de cables (conocidos como kilómetros conductores), en 1935 los 53.381 kilómetros de líneas llevaban 147.787 kilómetros de cables conductores, un incremento de 104,9% (cuadro 8) (Otero Carvajal, 2007). El paso de las redes telefónicas estatales a la Compañía Telefónica Nacional de España –CTNE– explica la reducción de la extensión de las líneas telegráficas de los 56.350 kilómetros correspondientes a 1923 a los 50.808 kilómetros de 1925 (los cables conductores pasaron de los 133.436 kilómetros de 1923 a 112.460 en 1925).

La aparición del teléfono dio lugar a los telefonemas, mensajes de voz generados o recibidos en las centrales telefónicas. El crecimiento de los telefonemas desde 1924 puso en evidencia la creciente competencia que registraron las comunicaciones telegráficas por la telefonía. Tras el paso del servicio de telefonemas a Correos y Telégrafos el tráfico telegráfico volvió a registrar un notable incremento, hasta alcanzar en 1935 los 8.587.860 telegramas interiores cursados. A pesar de la creciente competencia representada por el teléfono, todavía en los años treinta del siglo XX, el telégrafo continuaba siendo el sistema de comunicaciones más rápido y eficiente, la red telefónica todavía tardaría años en extender su servicio a amplios sectores de la sociedad.

Cuadro 8. El telégrafo eléctrico en España, 1860-1936

Año	km Red	Telegramas nacionales	Oficinas telegráficas	Oficina/km
1860	7.215	259.909	122	59,14
1870	11.601	775.862	199	58,3
1880	16.124	1.714.012	365	44,18
1890	24.756	3.202.905	1.064	23,27
1900	29.030	3.779.389	1.491	19,47
1910	42.934	4.244.380	1.902	22,57
1920	51.934	10.858.377	2.808	18,5
1930	53.135	7.537.141	2.902	18,3
1935	53.381	8.587.570	2.680	19,92

Fuentes: Statistiques des communications télégraphiques, Union Télégraphique International, 1855-1936. También en Estadística de Telégrafos, Dirección General de Correos y Telégrafos, 1865-1883 y 1890-1936.

37

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Una de las manifestaciones más relevantes del proceso de cambio impulsado por la sociedad urbana fue la intensificación de los flujos de información, mercancías y personas a través de la cada vez más extensa e integrada red urbana, construida sobre la base de la red de comunicaciones –carreteras, ferrocarril, puertos, correos, telégrafos y teléfonos–, que desbordó la red radial con centro en Madrid, para iniciar su expansión en forma de malla con el fin de hacer frente a los cuellos de botella que amenazaban con estrangular los flujos de información, mercancías y personas por la saturación del centro nodal de la red establecida en Madrid. Sus efectos se dejaron sentir en la expansión urbana y el creciente dinamismo económico de las ciudades, su influjo se extendió a sus respectivas áreas de influencia, cuyas relaciones personales y mercantiles cada vez más estrechas expandió los efectos de la gran transformación que la sociedad urbana moderna estaba protagonizando (Otero Carvajal y Pallol Trigueros eds., 2017, Otero Carvajal y De Miguel Salanova eds., 2018).

La multiplicación de viajeros y mercancías por la red ferroviaria y de carreteras, así como de la circulación de la información a través de las redes postal, telegráfica y telefónica, fueron la expresión de la intensificación de las relaciones económicas y sociales registradas durante el primer tercio del siglo XX. Una extensa red de comunicaciones articuló el territorio sobre la base de las estaciones ferroviarias y telegráficas alrededor de unos núcleos urbanos en expansión (Bahamonde Magro *et al.*, 1993; Otero Carvajal, 2017).

La expansión urbana del primer tercio del siglo XX fue posible por la aparición de las dos fuentes de energía que caracterizaron a la segunda industrialización. La electricidad –energía que movió a los trenes, tranvías y al metro– y el petróleo –autobuses, camiones, taxis y automóviles–, que impulsaron los sistemas de transporte público y privado en los grandes núcleos urbanos e hicieron posible la constitución de sistemas integrados de transporte público y privado, que facultaron la expansión del espacio urbano. El tranvía vivió su edad de oro con su electrificación y expansión hasta los extrarradios de las ciudades, hasta alcanzar en España los 634 millones de viajeros en 1934.

La expansión de los principales centros urbanos españoles fue imprescindible para acoger a una población en continuo crecimiento por los movimientos migratorios interiores y el descenso de las tasas de mortalidad, atraídos por el creciente dinamismo de sus economías, tanto en su vertiente industrial como de servicios. Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao rebasaron sus límites municipales, mediante la incorporación de los extrarradios y pueblos próximos, dando inicio a su proceso de metropolización, por la construcción de una red

de transportes integrada que hizo que dejaran de ser ciudades abarcables a pie por sus habitantes para transformarse en urbes organizadas sobre la existencia de amplias redes de transporte público y privado, imprescindibles para garantizar la movilidad interior en sus amplios perímetros metropolitanos (Otero Carvajal, 2013).

La expansión de las nuevas clases medias urbanas (Beascochea Gangoi y Otero Carvajal eds., 2015), la creciente socialización de la política con la aparición de los nuevos partidos de masas, la disminución de las tasas de analfabetismo y unas tarifas reducidas para el transporte de la prensa por ferrocarril, permitió la ampliación exponencial del público lector de periódicos, los 43,3 millones de periódicos transportados por ferrocarril en 1878 pasaron a los 234,7 millones en 1933, se multiplicó por 5,4 veces (cuadro 9).

Cuadro 9. Periódicos transportados por correo, 1878-1933, en millones de unidades

Año	1878	1923	1925	1930	1933
Periódicos	43,3	157,0	150,6	180,8	234,7

Fuente: Bahamonde Magro *et al.*, 1993: 116.

El marco legal del servicio telefónico en España osciló de manera continuada hasta 1924, fecha de la creación de la Compañía Telefónica Nacional de España –CTNE–, entre la opción estatal y la privada. La debilidad presupuestaria del Estado y la escasez de los capitales movilizados por la iniciativa privada hizo que convivieran redes públicas y privadas, dificultando la creación de una red telefónica integrada a escala nacional. La situación desembocó en un auténtico caos, en el que se sucedían sin orden ni concierto reglamentaciones diversas, redes dispersas y desconectadas entre sí, compañías privadas y públicas, estas últimas de titularidad estatal, provincial, comarcal o local.

Un decreto de 1886 otorgó a los municipios un importante papel en el desarrollo de las redes locales. El Ayuntamiento de Barcelona aprovechó la ocasión para sacar a concurso la concesión del servicio telefónico, que ganó la Sociedad Española de Electricidad, mientras en Madrid se fundaba la Sociedad de Teléfonos de Madrid –sociedad constituida por el catalán P. Bosch Barrau y el Banco de Brabante– para explotar la concesión destinada a desarrollar una red telefónica local. Un Decreto de 1890 trató de reordenar el sector e impulsar el desarrollo del servicio telefónico abriendo a la iniciativa privada las interconexiones entre redes locales. En ese mismo año se fundó la

Sociedad General de Teléfonos, compañía de capital mayoritariamente británico con participación catalana ligados a la incipiente industria eléctrica, a través de su presencia en la Sociedad Española de Electricidad y la Compañía General de Electricidad, Telefonía, Fuerza y Luz Eléctrica.

El 18 de marzo de 1891 un decreto estableció las bases de la subasta para la construcción y explotación de las líneas interurbanas y dividió la Península en cuatro zonas telefónicas, delimitadas por líneas imaginarias con centro en Madrid. La red del Nordeste, comprendida entre las líneas ideales Madrid-Bilbao y Madrid-Valencia, contemplaba la obligación de unir telefónicamente, en el plazo de un año, las ciudades de Bilbao, San Sebastián, Vitoria, Pamplona, Zaragoza, Barcelona y Valencia; la red del Sudeste, limitada por los ejes Madrid-Valencia y Madrid-Málaga, debía conectar en iguales condiciones las ciudades de Alicante, Albacete, Murcia, Cartagena, Almería y Granada; la red del Sudoeste, comprendida entre Madrid-Málaga y Madrid-Cáceres, enlazaría Madrid con Málaga, Sevilla, Córdoba y Cádiz; y, finalmente, la red del Noroeste, debía conectar Madrid con Ávila, Valladolid, Salamanca, Burgos, Santander y La Coruña. Los derechos de las conexiones internacionales con Francia y Portugal corresponderían a las redes Nordeste y Sudoeste respectivamente. Este ambicioso plan no se cumplió. Solamente la red del Nordeste a cargo de la Compañía Peninsular de Teléfonos se llevó a cabo, el resto quedó en simple proyecto (Bahamonde Magro *et al.*, 1993; Nadal Ariño, 1993).

Al amparo de esta norma comenzaron a funcionar dos explotaciones consideradas modélicas: la concesión por 35 años a favor de la Diputación de Guipúzcoa y la otorgada al Ayuntamiento de San Sebastián (Ibisate Elícegui, 1998; Nieto i Trullàs, 1995; Calvo Calvo, 1998; Capel, 1994; Velamazán y Millán Prades, 2003). En julio de 1909 la construcción de la red internacional Madrid-Zaragoza-San Sebastián-Irún, y en diciembre del mismo año la variante Zaragoza-Barcelona-Gerona-Port Bou unió la red telefónica española con la europea (cuadro 10).

Cuadro 10. Redes telefónicas en España, 1909

	Red de Sur	Red del Noroeste	Red internacional
Fianza	174.000	148.000	394.000
Valor de la obra	4.304.000	3.675.000	3.913.000
Canon fijo	262.500	224.000	275.000
Ingresos brutos hasta	1.200.000	900.000	1.000.000

	Red de Sur	Red del Noroeste	Red internacional
Ingresos superiores %	25	25	25
km de líneas	2.792	2.342	1.020
Plazo de construcción	3 años	3 años	3 años

Fuente: Colección legislativa de Teléfonos.

El mismo grupo de la Sociedad General de Teléfonos creó el 28 de mayo de 1894 la Compañía Peninsular de Teléfonos, domiciliada en Barcelona para explotar otras concesiones en la Península como las de Bilbao y Santander, en 1895 adquirió la red telefónica de Madrid a la Sociedad de Teléfonos de Madrid, para su explotación constituyó la Compañía Madrileña de Teléfonos el 4 de noviembre de 1895, dando lugar al más importante grupo telefónico en España.

Líneas aisladas unas de otras, materiales no homogeneizados, tarifas diferentes, diversos tipos de canon, explotación a cargo de distintos tipos de compañías, públicas y privadas, sometidas a distintas legislaciones, amén de amplísimas zonas sin servicio componían el mosaico telefónico de España a principios del siglo XX. A partir de 1900 los precios se estabilizaron, aunque se mantuvo la disparidad de las tarifas entre unas redes y otras. Esta estabilización de las tarifas se realizó a partir de unos precios prohibitivos para la mayoría de la sociedad española, sobre todo por lo elevado de la cuantía de la cuota de enganche, cuya media inferior alcanzaba en 1897 las 149,86 pesetas y en 1923 las 81,56 pesetas inalcanzables para la mayoría de la sociedad. Las empresas concesionarias, dada su fragmentación y escasa capitalización eran incapaces de impulsar una política tarifaria a la baja, a lo que no ayudaba la incertidumbre de la renovación de las concesiones y sus reducidos plazos, todo lo más veinte años.

En 1915 existían 89 concesiones telefónicas, de las que 27 correspondían a la Peninsular, quien se hizo cargo de la explotación de las tres grandes zonas en las que finalmente había quedado dividida la Península: Nordeste, Sur y Noroeste, con ello estaba en condiciones de garantizar la conexión interurbana de las distintas redes locales existentes. A considerable distancia se situaba la Mancomunidad de Cataluña, que inició su actividad telefónica en 1916 con las concesiones de Figueras, La Garriga y Lérida, a las que unió en 1923 la de Puigcerdá, el Estado a pesar de tener 149 redes telefónicas locales sólo tenía 7.952 abonados (Calvo Calvo, 2007).

41

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

La creación de una red telefónica nacional estaba, no sin dificultades, en proceso de realización de la mano de la Compañía Peninsular de Teléfonos. En vísperas de la concesión del monopolio telefónico a la recién creada Compañía Telefónica Nacional de España –CTNE– en 1924, la red telefónica española estaba formada por toda una serie de redes telefónicas locales y comarcales –tanto públicas como privadas–, débilmente interconectadas a través de las redes interurbanas controladas por la Compañía Peninsular de Teléfonos.

En 1923 la red telefónica daba servicio a 90.449 abonados, distribuidos en 90 redes urbanas privadas, municipales, comarcales o provinciales, 33 de las cuales correspondían a la Compañía Peninsular de Teléfonos –con 63.592 abonados–, 147 redes explotadas por el estado con 11.477 abonados y 7 redes oficiales, así como 7 redes urbanas incautadas por el Estado al caducar las correspondientes concesiones –la más importante, la red de Barcelona–, con 15.380 abonados. En ese momento el teléfono en España se encontraba débilmente implantado y sólo en los principales municipios del país. La interconexión entre redes urbanas no era completa y numerosas localidades permanecían todavía aisladas (Nadal Ariño, 2007; Otero Carvajal, 2007).

El interés de la ITT por España fue producto de la coincidencia de los primeros pasos de la internacionalización de la compañía estadounidense, tras su creación por los hermanos Behn en 1920 y el fracaso de sus primeros intentos de expansión internacional en Latinoamérica. La instauración de la dictadura de Primo de Rivera, tras el golpe de Estado del 13 de septiembre de 1923, ofreció a la compañía una oportunidad que no desaprovechó. El 26 de octubre de 1923 Sosthenes Behn se entrevistó con Primo de Rivera en Madrid, donde le expuso los planes de la ITT respecto a España. El desembarco en 1923 de la International Telephone and Telegraph Co. cambió la historia de la telefonía en España. Por iniciativa suya se constituyó el 19 de abril de 1924 la Sociedad Anónima Compañía Telefónica Nacional de España –CTNE– (Pérez Yuste, 2004, 2007; Bahamonde Magro *et al.*, 1993).

El 25 de agosto de 1924 Alfonso XIII firmó el Decreto que autorizó a contratar con la CTNE la organización, reforma y ampliación del servicio telefónico nacional, cuatro días después, el 29 de agosto, se firmó un contrato entre la CTNE y la ITT. Formalmente el contrato se había efectuado con una empresa nacional, requisito indispensable para su firma, pero, en realidad, era la ITT la dueña de la nueva compañía.

Entre septiembre y diciembre de 1924 la CTNE se hizo cargo, mediante el pago de las correspondientes indemnizaciones de las concesiones de las redes

de Zaragoza, Málaga, Almería, Córdoba, Santander y Granada. El 19 de octubre de 1925 se formalizó el acuerdo de fusión de la Compañía Peninsular de Teléfonos y sus dos filiales –la Compañía Madrileña de Teléfonos y la Sociedad General de Teléfonos de Barcelona–, con efectos desde el 23 de enero de ese año (CTNE, 1925). En 1930 sólo quedaban seis concesiones arrendadas fuera del ámbito de la CTNE, correspondientes a los municipios de Berga, Castro-Urdiales, Guardiola, Jaén y San Sebastián, con un total de 6.376 abonados, de los que 4.764 pertenecían a la red municipal de San Sebastián, además de la red provincial de Guipúzcoa (Gutiérrez Alonso, 1997; Ibisate Elícegui, 1994).

La dispersión y el deficiente estado de numerosas redes urbanas facilitó la sustitución de los viejos equipos y la introducción de nuevos equipamientos. Durante 1925 se construyeron 1.346 kilómetros de nueva línea de postes y se tendieron 11.774 kilómetros de hilo, iniciándose la canalización subterránea de las redes urbanas de Madrid y Santander. Asimismo, comenzó en Madrid y Santander la instalación de las primeras centrales telefónicas automáticas y en las líneas Madrid-Córdoba y Madrid-Burgos se instalaron equipos de corriente portadora de alta frecuencia de cuatro canales, para la realización de conversaciones telefónicas simultáneas (CTNE, 1925).

El 29 de diciembre de 1926 entraron en servicio las tres primeras centrales automáticas de Madrid, coincidiendo con la inauguración de la nueva red interurbana española, con un circuito de 3.800 kilómetros de extensión (CTNE, 1927: 7-13). En 1928 se inauguró el primer radioenlace telefónico de onda corta para enlazar Madrid y Santa Cruz de Tenerife, el 16 de septiembre de 1928 se inauguró el servicio telefónico automático en Barcelona y el 13 de octubre el servicio telefónico entre Madrid y Washington, a través de las redes francesa y británica; un mes después, el 13 de noviembre lo hacía la conexión entre Madrid y La Habana (CTNE, 1929, p. 10). En 1929 coincidiendo con la Exposición Iberoamericana de Sevilla se inauguró el 12 de octubre el servicio telefónico con Argentina y Uruguay, mediante enlaces radiotelefónicos de onda corta entre Madrid y Buenos Aires, el 11 de abril de 1930 se iniciaba con Chile vía Buenos Aires (mapa 4).



Mapa 4. Líneas interurbanas principales y centrales automáticas de España, 1928. Fundación Arte y Tecnología.

En 1930 Telefónica había extendido la red a 2.560 localidades, que agrupaban a 50% de la población española. El número de teléfonos alcanzó los 212.360, de los que 62,3% eran automáticos, a través de los cuales se realizaron ese año 12.840.475 conferencias interurbanas e internacionales y se cursaron 5.409.343 telefonemas. La longitud total del circuito telefónico interurbano alcanzó en 1930 los 259.557 kilómetros (CTNE, 1931: 5-7).

El 22 de enero de 1930 fue abierto el servicio telefónico entre la Península y Canarias mediante las estaciones radiotelefónicas de Madrid y Santa Cruz de Tenerife, las islas de Tenerife y Gran Canaria quedaron enlazadas por un cable submarino. En 1931 entró en servicio la comunicación radiotelefónica con las islas Baleares, y se habían establecido conexiones telefónicas, a través de circuitos internacionales, con 32 países de los cinco continentes (CTNE, 1932: 6-7).

En 1935 el servicio telefónico internacional funcionaba con 68 países o regiones extranjeras. En ese año el número de teléfonos atendidos por la CTNE alcanzaba los 329.130, 66,76% de ellos automáticos. La red telefónica era atendida por 3.110 centros telefónicos. El tráfico telefónico interurbano e internacional se elevó en 1935 a 21.541.800 conferencias. La red telefónica interurbana de CTNE alcanzó los 336.991 kilómetros (cuadro 11) (CTNE, 1936:

4-5 y 22). En 1938 el número de teléfonos por 100 habitantes era en España de 1,19, mientras en Suecia se situaba en 12,73, Gran Bretaña alcanzaba los 6,77 teléfonos por 100 habitantes, Alemania los 5,20, Bélgica los 4,95, Francia los 3,79, Irlanda los 1,47, Italia los 1,41 y por debajo de España se situaban Polonia con 0,84 teléfonos por 100 habitantes, la URSS con 0,75 o Rumania con 0,47.

Cuadro 11. Compañía Telefónica Nacional de España. 1925-1936.

Año	Centrales	Teléfonos	Conferencias	Telefonemas	Teléf. x 100 hab.
1925	1.135	102.943	(-)	(-)	0,45
1930	2.560	212.360	12.840.475	5.409.343	(-)
1935	3.110	329.180	(-)	(-)	1,4

Fuente: Estadísticas Oficiales Telegráficas y Telefónicas de España. 1925-1936. Statistique des communications téléphoniques, Union Télégraphique International, 1926-193.

De los 102.943 teléfonos de 1925 se pasó a los 343.092 de 1936. El teléfono en España antes del estallido de la Guerra Civil llevaba camino de convertirse en un medio de comunicación básico, todavía reservado para el mundo de los negocios, la Administración Pública y los sectores profesionales, tuvieron que pasar lustros para que el teléfono se convirtiera en un medio de comunicación de masas (Otero Carvajal, 2007).

La aparición del transformador de corriente alterna en 1883 y el transporte de la energía eléctrica de alta tensión a grandes distancias permitió la producción de energía hidroeléctrica, mediante la construcción de centrales y presas en el curso de los ríos. La producción hidroeléctrica compitió con creciente ventaja frente a la generación de electricidad por centrales térmicas, basadas en el carbón, o el alumbrado de las ciudades por gas, y posibilitó el desarrollo del sector eléctrico, mediante la constitución de grandes compañías de producción, transporte y distribución que controlaron el mercado de forma oligopolista durante el primer tercio del siglo XX (Hernández Andreu, 1994; Anes, 2006; Bartolomé Rodríguez, 2007; Otero Carvajal, 2017).

La concentración de la industria en Cataluña y Vizcaya hizo que el despegue del mercado eléctrico estuviera estrechamente vinculado al desarrollo de la sociedad urbana. El alumbrado público y los transportes urbanos —el tranvía y el metro, inaugurado en Madrid en 1919 y en Barcelona en 1924— fueron los motores de la primera expansión de las redes eléctricas, pronto acompañadas del consumo con fines industriales, empresariales, comerciales y domésticos

(Fernández-Paradas, 2008). El abaratamiento de las tarifas, los conciertos con los poderes públicos —en especial con los ayuntamientos para el alumbrado de las vías públicas—, con las empresas de transporte y los grandes consumidores —empresas e industrias— favorecieron la constitución de las grandes empresas eléctricas, que desde el primer tercio del siglo XX han monopolizado el mercado eléctrico español, en estrecha alianza con el sistema bancario que se constituyó en esa misma época.

El mapa eléctrico español se configuró sobre la base de las grandes cuencas hidrográficas, que articularon el territorio para abastecer a los centros urbanos de la península, Madrid con las cuencas del río Alberche, el alto Tajo y el Júcar; Barcelona con las cuencas de los ríos del Pirineo oriental y con el eje Segre-Ebro; Bilbao con el alto Ebro y la cuenca cantábrica y pirenaica occidental, Sevilla con el Guadalquivir, Málaga y Granada con los ríos penibéticos.

El tendido de líneas de alta tensión en España fue parejo al acaecido en Francia e Italia, la diferencia estribó en la longitud de la red de alta tensión. Durante el primer tercio del siglo XX la producción eléctrica registró en España incrementos acumulativos superiores a 10% anual. Hasta el inicio de la Primera Guerra Mundial, el alumbrado público y privado constituyó el principal uso de la energía eléctrica. En 1924 un decreto declaró el suministro comercial de energía eléctrica como servicio público, expresión de su creciente importancia para el funcionamiento de la economía y la vida urbana.

Entre 1926 y 1936 la generación de energía de origen hidroeléctrico creció un 57%, hasta suponer el 30% de la capacidad total de generación, mientras la de origen termoeléctrico —basada en el carbón— lo hizo en cerca de 40%. Al iniciarse el siglo 52 empresas producían 66 millones de m³ de gas, que daban servicio a 70 localidades —63 con contratos de alumbrado público—, en 1920 las empresas se habían reducido a 30, la producción a 51 millones de m³ y 33 los municipios con alumbrado público por gas, que a principios de los años treinta disminuyó a 23 localidades (Martínez y Mirás-Araujo, 2009; Solá Sugañes, Bartolomé Rodríguez, Fernández-Paradas, y Mirás Araujo, 2017).

La importancia que la electricidad había alcanzado en la sociedad española de los años treinta se reflejó en la inversión realizada en el sector. En 1935 el sector eléctrico acaparó el 20% del total invertido en sociedades anónimas. El uso industrial —incluido el destinado a fuerza motriz— cobró un creciente protagonismo, en 1929 la producción eléctrica destinada a usos industriales se situó en 50%, 15% era empleada en alumbrado, alrededor de 10% para tracción, y

cerca de 20% se iba en pérdidas por las distancias del transporte de la energía, el estado de las líneas o el fraude (cuadro 12) (Bartolomé Rodríguez, 2007).

Cuadro 12. Consumo de energía eléctrica en España, 1901-1936

Año	Consumo en Gigawatios/hora GWh					Consumo en %				
	Alumbrado	Tracción	Industria	Pérdidas	Total	Alumbrado	Tracción	Industria	Pérdidas	Total
1901	132	12	21	25	190	69,47	6,32	11,05	13,16	100
1910	172	32	70	83	357	48,18	8,96	19,61	23,25	100
1920	302	80	391	193	966	31,26	8,28	40,48	19,98	100
1930	404	239	1.450	516	2.609	15,48	9,16	55,58	19,78	100
1936	527	218	1.346	652	2.743	19,21	7,95	49,07	23,77	100

Fuente: Bartolomé Rodríguez, 2007: 133.

El consumo regional de electricidad en 1934 es un magnífico indicador de los niveles de desarrollo industrial y económico alcanzados por las distintas regiones españolas; por consumo se situó en primer lugar Cataluña, seguida de la región vasconavarra, Levante, Andalucía y Madrid; sin embargo, el orden varía si tomamos en consideración la población, el consumo por habitante y año sitúa a la región vasconavarra en primer lugar, seguida de Cataluña, Levante, Asturias-Santander, Madrid y Aragón (cuadro 13).

Cuadro 13. Consumo de electricidad en España, 1934

Zona	Consumo kWh	Habitantes	Consumo kWh por habitante y año
Cataluña	1.005.180.018	2.701.292	372
Vasconavarra	499.385.915	1.237.593	405
Levante	448.520.209	1.896.738	235
Andalucía	365.297.180	4.609.870	80
Madrid	284.171.089	1.383.951	205
Asturias-Santander	263.315.290	1.156.002	225
Aragón	210.532.200	1.031.550	202
Galicia	85.935.210	2.230.281	39
Castilla la Vieja	70.215.325	1.984.103	35
Centro	34.816.500	2.646.751	13
Canarias	19.435.250	555.128	35
Total	3.286.804.186	21.433.259	153

Fuente: (Errandonea Larrache, 1936: 75). El elevado consumo de Aragón era debido a la presencia de industria electroquímica, que consumía 123 millones de kWh –de los 210,5 millones totales.

47

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

La electricidad fue la energía que estuvo detrás de la edad dorada del tranvía, convertido en el medio de transporte urbano más popular del primer tercio del siglo XX: en 1933 transportó más de 653,8 millones de viajeros (cuadro 14). La popularidad del tranvía como vehículo urbano no estuvo, sin embargo, exenta de problemas, tanto con los usuarios como con las autoridades municipales. Los primeros, por las deficiencias del servicio, particularmente por el incumplimiento de horarios y la falta de vehículos en algunas de las líneas, con la consiguiente masificación de los coches en circulación. En el caso de los ayuntamientos, por tratar de imponer y hacer cumplir los reglamentos a que debían sujetarse las compañías tranviarias.

Cuadro 14. Tranvías, 1910-1933

	1910	1926	1933 Tranvías urbanos e interurbanos	
	Viajeros tranvías eléctricos	Viajeros tranvías eléctricos	Viajeros	Longitud líneas km
Madrid	79.218.124	180.921.889 **	212.419.000	133
Barcelona		39.783.563 ***	195.043.000	236
Valencia	15.453.047	51.519.346	57.800.000	86
San Sebastián	10.381.826	9.445.154	33.627.000	57
Sevilla	5.835.471	25.631.006	33.339.000	56
Bilbao	5.723.172*	19.634.699	24.005.000	112
Zaragoza	4.436.449		14.749.000	29
Vigo		10.063.898	12.063.000	60
Palma de Mallorca			10.881.000	50
Málaga	3.156.292	8.202.517	9.723.000	23
La Coruña	1.112.260 (1907)	6.973.531	8.491.000	25
Alicante		5.111.317	8.210.000	33
Santander	377.278 (1907)	6.292.643	5.910.000	28
Granada	1.817.396	4.524.602 (1924)	5.877.000	110
Las Palmas			4.402.000	8
Gijón	1.984.652	4.237.008	3.711.000	13
Cádiz	2.433.000	3.393.133	3.118.000	21
Cartagena	292.593	227.268	2.844.000	10
Ferrol			1.631.000	12
Santa Cruz de Tenerife			1.565.000	21

	1910	1926	1933 Tranvías urbanos e interurbanos	
	Viajeros tranvías eléctricos	Viajeros tranvías eléctricos	Viajeros	Longitud líneas km
Pontevedra		1.140.598	1.136.000	12
Avilés	78.609	1.118.775	998.000	14
Castellón			925.000	38
Jaén			782.000	48
Pamplona			572.000	8
Total			653.821.000	1.243

* Los datos corresponden a 1907 y 1908 Tranvías Eléctricos de Bilbao 4.186.650 (1907) y Tranvía Urbano de Bilbao 1.536.522 (1908).

** Los datos corresponden a la Compañía Madrileña de Tranvías para el ejercicio 1925-1926.

*** Los datos corresponden a Tranvías de Barcelona (Tranvías de Barcelona a San Andrés y Extensiones)

Fuente: De la Torre, s. f.

El tranvía sufrió, a partir de los años veinte, la creciente competencia de los autobuses, así como del ferrocarril metropolitano –el popular *metro*– en las ciudades de Madrid –1919– y Barcelona –1924–. Con la puesta en servicio del ferrocarril subterráneo, la capital de España se convirtió en la primera población del mundo con menos de un millón de habitantes en contar con este medio de transporte, que pronto reveló su éxito y potencial, a pesar de las reticencias iniciales que despertó el proyecto (Moya, 1990; Zamorano, 2011). Entre 1919 y 1936 la Compañía del Metropolitano inauguró tres líneas –más el denominado ramal Isabel II-Norte –con una longitud total de 20,6 kilómetros, que atravesaban la ciudad de norte a sur y de este a oeste. En su primer año de servicio, con una sola línea en funcionamiento, el metro transportó cerca de 15 millones de viajeros, en 1930 fueron 90 millones y en 1933 106,6 millones. Buena parte del éxito del metro se debió a sus reducidas tarifas –entre 10 y 40 céntimos–, asequibles para las clases trabajadoras (cuadro 15).

Cuadro 15. Metro de Madrid y Barcelona, 1925-1934

Año	Compañía del Metropolitano de Madrid	Gran Metropolitano de Barcelona
	Viajeros	Viajeros
1925	48.443.359	6.342.083
1926	67.664.276	7.362.507

49

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

	Compañía del Metropolitano de Madrid	Gran Metropolitano de Barcelona
Año	Viajeros	Viajeros
1933	106.621.471	9.450.640
1934	104.500.676	10.768.713

Fuente: De la Torre, s. f.

En Barcelona el metro también desempeñó un importante papel en la movilidad interior, aunque de menor magnitud que la registrada en Madrid. La primera línea se inauguró en 1924, a cargo de la compañía Gran Metropolitano de Barcelona –GMB–, a la que se añadió en 1926 una segunda línea, en 1934 transportó a 10,8 millones de pasajeros. Una segunda iniciativa dio lugar al Metro Transversal que inauguró su primera línea en 1926, y el soterramiento en 1929 del tren de Sarriá. En la configuración del área metropolitana de Barcelona desempeñó un destacado papel Ferrocarriles de Cataluña al convertir la comarca del Vallès en zona residencial de la ciudad condal, los 2,6 millones de viajeros de 1910 pasaron a los 21,2 millones de 1926 y a los 18,4 millones de 1934 (Salmerón i Bosch, 1985, 1992).

Los vehículos a motor conquistaron la ciudad en los años veinte, con la consiguiente transformación del espacio urbano. En los años treinta se matriculaban más de 300.000 vehículos anuales. Los grandes núcleos urbanos vieron cómo el tráfico transformó la vida urbana, al obligar a las autoridades municipales a asfaltar o empedrar las principales vías, a organizar y regular el movimiento de vehículos y peatones; semáforos y guardias urbanos, aceras y calzadas se convirtieron en los protagonistas de la nueva ciudad moderna.

Junto al tranvía, el autobús contribuyó de forma destacada al proceso de suburbanización. La facilidad con la que podía establecerse una línea, pues sólo había que conseguir los permisos necesarios y los vehículos, sin necesidad de las grandes obras e inversiones que requería una nueva línea de tranvía, favoreció la proliferación de rutas de autobuses urbanas, suburbanas e interurbanas.

El crecimiento del parque de automóviles en Madrid desde los años veinte aumentó exponencialmente el movimiento diario de viajeros en la ciudad. A los transportes urbanos disponibles –tranvías, metro, coches de sangre de alquiler–, se sumaron autobuses, taxis y motocicletas. En Madrid circulaban en 1931 más de 22.000 automóviles, 3.500 taxis y más de 6.000 camiones y motocicletas (SMT, 1934).

La expansión de las redes de transporte público en superficie, y la multiplicación del parque automovilístico a lo largo del primer tercio del siglo XX, unidas al crecimiento de la población y al trazado urbano tradicional de calles estrechas, se convirtieron en fuente de problemas y creciente preocupación para la ciudadanía y las autoridades municipales, en especial en las grandes ciudades como Madrid y Barcelona.

El aumento de la movilidad, consecuencia del incremento de vehículos –tranvías, autobuses, taxis camiones, turismos y motocicletas–, dio lugar a los fenómenos más característicos de la modernidad urbana, el denominado en la época “problema de la circulación”. El aumento del tráfico se materializó en la aparición de la congestión viaria de los centros de las ciudades, convertidos en espacios privilegiados de la actividad económica, los servicios y el ocio, el aumento de los accidentes de tráfico, la congestión peatonal y los problemas de organización del transporte y del espacio urbano (Rodríguez Martín, 2017; Martínez y Piñeiro-Sánchez, 2001).

El desarrollo de los sistemas de transporte fue una importante fuente de empleo público y privado, desde los ingenieros y técnicos municipales, a los guardias urbanos, pasando por los directivos, ingenieros, conductores, mecánicos, oficinistas y especialistas de las distintas compañías de transporte.

Desde los años veinte se aprobaron reglamentos locales de circulación, se crearon o ampliaron cuerpos especializados en la gestión del tráfico urbano –los guardias de la circulación–, se señalizaron las vías públicas, se instalaron semáforos, se reguló la circulación en sentido único y la circulación giratoria en calles y plazas. En resumen, se sentaron las bases de la movilidad en superficie de las ciudades, que desde entonces ha organizado la vida de las ciudades.

La configuración de un sistema de transporte integrado fue imprescindible para el proceso de metropolización de las principales ciudades españolas iniciado durante el primer tercio del siglo XX, al hacer factible la integración de los municipios limítrofes a las áreas metropolitanas en formación, cuya irradiación se extendió sobre espacios más amplios, merced a la red ferroviaria de vía estrecha, las líneas de tranvías suburbanos y las líneas de autobuses interurbanos que desde los años treinta facilitaron la movilidad diaria de decenas de miles de pasajeros, gracias a su mayor frecuencia de paso y a unas tarifas accesibles para las clases trabajadoras (cuadro 16).

Cuadro 16. Sistemas de Transportes urbanos y suburbanos, 1933-1934

	1933	1933	1934
	Viajeros	km líneas	Empleados
Madrid			
Sociedad Madrileña de Tranvías	203.396.216	122	2.913
Compañía Metropolitano de Madrid	106.621.471	19	1.459
Autobuses urbanos	4.555.920	12	
Total	314.573.607	153	
Barcelona			
Tranvías de Barcelona	171.211.058	236	3.114
Gran Metropolitano de Barcelona	9.450.640	8	
Sociedad Anónima Tranvías de Barcelona a San Andrés y extensiones	34.758.175	31	
Autobuses urbanos	56.005.000	82	
Funiculares	1.221.000	6	
Ferrocarril Barcelona-Sarriá	13.106.000	5	
Total	285.751.873	368	
Valencia			
Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia	1.900		
Ferrocarriles	7.484.380	68	
Tranvías	57.800.159	80,7	
Total	65.284.539	148,7	
Bilbao			
Compañía Vizcaína de Electricidad	11.148.477	44,8	350
Tranvía Urbano de Bilbao	8.904.872	22	200
Tranvía Eléctrico de Bilbao a Durango y Arratía	3.825.291	49,2	266
Total	23.878.640	116	
Sevilla			
Tranvías de Sevilla	34.585.445	59	678

Fuente: De la Torre, s. f., y para datos de autobuses (INE, 1934) para los viajeros de Madrid Sociedad Madrileña de Tranvías, (SMT, 1934).

Si importante fue la electricidad para la movilidad urbana, no lo fue menos para el desarrollo de los sistemas de alumbrado público, que marcaron el declive del gas como fuente de iluminación urbana, acelerado durante los años

de la Primera Guerra Mundial por el encarecimiento del carbón, materia prima para la fabricación del gas. A la altura de 1914 las principales ciudades españolas eran abastecidas por centrales hidroeléctricas con potencias instaladas de 5.000 kW. El cambio de la producción eléctrica de centrales térmicas a hidráulicas favoreció el desplazamiento del alumbrado público desde el gas a la electricidad. El encarecimiento del carbón y el abaratamiento de la energía eléctrica, con la entrada en funcionamiento de las centrales hidroeléctricas, facilitó la transición de un sistema de iluminación a otro (Fernández-Paradas, 2009; Mirás Araujo, 2017; Fernández-Paradas, Larrinaga, y Rodríguez Martín, 2018; Martínez y Mirás-Araujo, 2009, 2018; Rodríguez Martín, 2015).

El alumbrado público desempeñó un papel de primer orden en la expansión de las redes eléctricas urbanas. El abaratamiento y mantenimiento de las tarifas, debido a la dura competencia entre empresas favoreció la expansión del consumo para alumbrado y uso doméstico. Las tarifas para el alumbrado doméstico se mantuvieron estables entre 1915 y 1935, en torno a los 0,50-0,60 pesetas corrientes el kWh, lo que facilitó el crecimiento de 41,4% de la demanda neta de iluminación frente a 20% del consumo total de electricidad.

La electricidad está ligada estrechamente al nacimiento del comercio moderno. Los rótulos de neón, los escaparates iluminados y el establecimiento de horarios independientemente de la luz diurna cambiaron la fisonomía de los centros de las ciudades y contribuyeron al cambio de los estilos de vida y patrones de consumo. Sus efectos fueron evidentes en las avenidas iluminadas de las principales ciudades españolas, pero su influencia se difundió a lo largo y ancho de la red urbana. Los nuevos comercios poblaron los centros de las ciudades y aparecieron los primeros grandes almacenes. En Barcelona se inauguraron los grandes almacenes El Siglo en 1881, Can Damians, 1915, o los Almacenes Jorba, en 1932; mientras en Madrid lo hacían los Almacenes Rodríguez en 1922, los Almacenes Simeón en 1923, el Madrid-París en 1924, Sederías Carretas en 1934 por parte de Pepín Fernández, quien abrió Galerías Preciados en 1943, y Ramón Areces fundó El Corte Inglés en 1935. Las actividades comerciales comenzaron a hacerse más sofisticadas y complejas y a generar miles de puestos de trabajo y ámbitos de negocio en el que el comercio ya no era entendido únicamente como una actividad de abastecimiento, sino como un servicio que podía contribuir decididamente a mejorar los resultados empresariales y a aumentar la productividad (Rodríguez Martín, 2015).

LA EDUCACIÓN, LA APUESTA POR LA MODERNIDAD

En 1900 España, Portugal, Italia, Grecia, Rusia y los países de Europa del Este presentaban las tasas de analfabetismo más elevadas de Europa (cuadro 17).

Cuadro 17. Tasas de analfabetismo, 1900-1940

Año	Bélgica	Chile	Francia	España	Estados Unidos	Italia mayores de 15 años	México	Portugal
1900	19,6			58,7	11,2		77,7	73,1
1901			16,5			57,0		
1907		49,9						
1910	13,4			52,2	8,2		72,3	
1911			11,9			45,1		69,1
1920	7,8	36,6		44,0	6,5			65,3
1921			8,2			31,7	66,2	
1930	5,9	25,3			4,8		61,5	60,5
1931			5,3			26,9		
1936			3,3					
1940		27,1		23,2	4,2		54,0	52,3

Fuente: UNESCO, 1957.

La prioridad del Ministerio de Instrucción Pública creado en 1900 fue la enseñanza primaria, que absorbió la mayor parte del presupuesto educativo, 62% en 1902 y 69% en 1930. A ello contribuyó la creación de la Dirección General de Primera Enseñanza en 1911, a cuyo frente se situó Rafael Altamira hasta 1913, hasta 1925 no se creó la Dirección General de Segunda Enseñanza y Superior.

La reducción del analfabetismo fue posible por la conjugación de una serie de factores entre los que destacaron, además de la acción gubernamental, los procesos de cambio social, económico y demográfico, acentuados tras los efectos de la neutralidad española en la Primera Guerra Mundial y los efectos de la segunda industrialización. La aceleración del proceso de urbanización, la expansión de la cultura impresa y los avances de la sociedad de masas, con la creciente influencia del asociacionismo republicano y obrero –socialista, anarquista y católico–, unido a las crecientes exigencias educativas de los nuevos

sectores y empresas vinculadas a la nueva cultura corporativa de la segunda industrialización impulsaron la alfabetización y la formación de la población adulta, la primera campaña estatal de alfabetización de adultos tuvo lugar en 1922.

La mejora de la situación económica y profesional de los maestros –desde 1901 convertidos en funcionarios del Estado– y su incremento, de los 24.789 de 1916 a los 46.805 de 1935 –un crecimiento de 88,81%–, la creación de nuevas escuelas, en 1915 había 24.337 escuelas nacionales para alcanzar en 1934 las 42.766, un crecimiento de 75,72% en 19 años, estuvieron en la base de la reducción de las tasas de analfabetismo, a lo que también contribuyó la mejora en la formación de maestros y maestras, por las reformas introducidas en las Escuelas Normales, la creación de la cátedra de Pedagogía en la Universidad Central de Madrid en 1904, ocupada por Manuel B. Cossío hasta su jubilación en 1929, y la creación de la Escuela Superior de Magisterio en 1909. Asimismo, la progresiva transformación de las escuelas unitarias –donde los alumnos de distintas edades compartían el mismo aula– a escuelas graduadas –separación por edades y niveles– elevó la formación y rendimiento del alumnado, en especial entre la población urbana (cuadro 18).

Cuadro 18. España. Escuelas primarias, 1916-1935

	Escuelas primarias	Maestros	Maestras	Total
1915	24.337			
1916	24.789	13.034	11.755	24.789
1925	27.883	17.105	14.769	31.874
1930	35.989			35.680
1932-1933	38.499	25.841	23.327	49.168
1934-1935	42.766	24.318	22.487	46.805

Fuente: INE, Anuarios, 1915-1936.

El esfuerzo presupuestario realizado durante el primer tercio del siglo XX se tradujo en la reducción significativa de las tasas de analfabetismo. En 1900 45,7% de los hombres por encima de los 10 años era analfabeto, al finalizar la Guerra Civil –1940– la tasa de analfabetismo masculina se situó en 17,2%, una disminución de 28,5 puntos; en el caso de las mujeres los resultados fueron todavía más significativos de 66% de 1900 a 28,2% de 1940, una reducción de 37,8 puntos; que situaron la tasa general de analfabetismo de 56,2% a 23,1%,

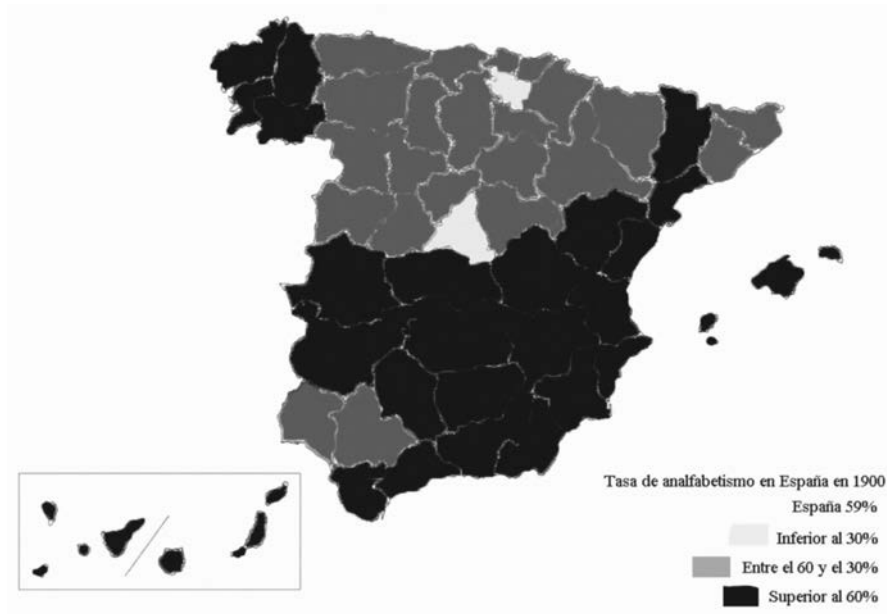
una disminución de 33,1 puntos, que hizo realidad la llamada *transición a la alfabetización*, al situarse la tasa de alfabetización por encima de 70% de la población (cuadro 19).

Cuadro 19. Alfabetización y analfabetismo en España, 1900-1940, en millones de habitantes

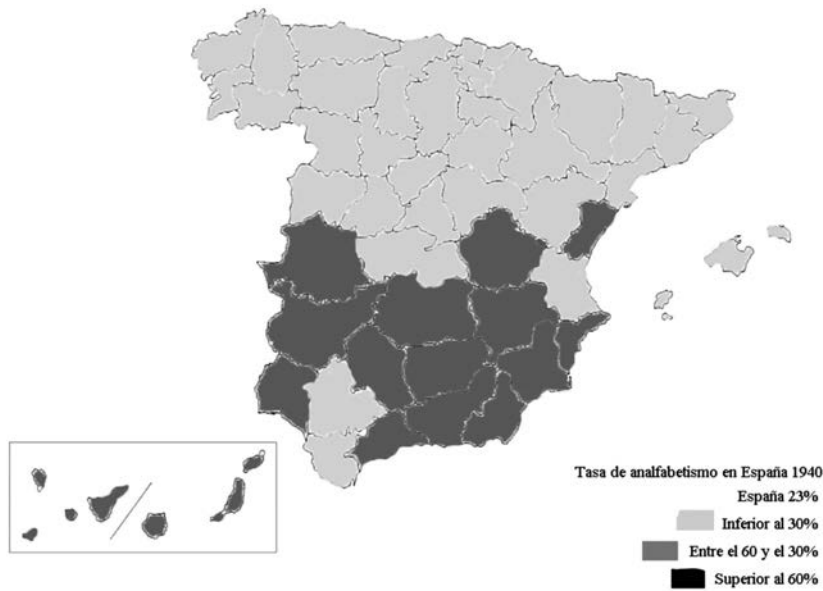
Año	Analfabetismo			Saben leer y escribir			Analfabetismo neto, por encima de los 10 años, en %		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
1900	5,07	6,81	11,87	3,83	2,40	6,23	45,7	66,0	56,2
1910	5,11	6,76	11,87	4,46	3,25	7,72	41,4	59,1	50,6
1920	4,80	6,37	11,17	5,44	4,46	9,90	35,4	50,6	43,3
1930	4,27	5,75	10,25	7,10	6,07	13,20	24,8	39,4	32,4
1940	3,68	5,08	8,76	8,73	8,38	17,10	17,2	28,2	23,1

Fuente: INE, *Censos de población 1900-1940*.

La reducción del analfabetismo no fue homogénea desde el punto de vista territorial, múltiples factores contribuyeron a ello. Las desigualdades en los niveles de instrucción se remontaban a siglos atrás, anteriores a la promulgación de la ley Moyano de 1857, situación que se arrastraba a comienzos del siglo XX. En 1900 las provincias de Almería, Jaén, Granada, Málaga, Castellón, Baleares, Albacete, Canarias, Murcia, Alicante, Córdoba, Badajoz, Orense y Ciudad Real presentaban tasas de analfabetismo superiores al 70% de la población mayor de 10 años –se incluyen las personas semianalfabetas, aquellas que sólo saben leer–, hasta 25 provincias se situaban por encima del 60%, umbral de alfabetización establecido por Solow en 1957, mientras la media española alcanzaba 59% –22 provincias se situaban en el rango intermedio de entre 60 y 30% de la población analfabeta–, sólo las provincias de Madrid y Álava presentaban una tasa de analfabetismo de 30%, límite para considerar a una sociedad alfabetizada (mapa 1). El esfuerzo realizado entre 1900 y 1939 en la lucha contra el analfabetismo se vio recompensado por la reducción significativa de las tasas de analfabetismo, en 1940 no había ninguna provincia con tasas superiores a 60% de la población mayor de diez años, 15 provincias estaban en el rango intermedio y 34 provincias registraban tasas inferiores a 30% (mapas 5 y 6).



Mapa 5. Tasa de analfabetismo en España, 1900



Mapa 6. Tasa de analfabetismo en España, 1940.

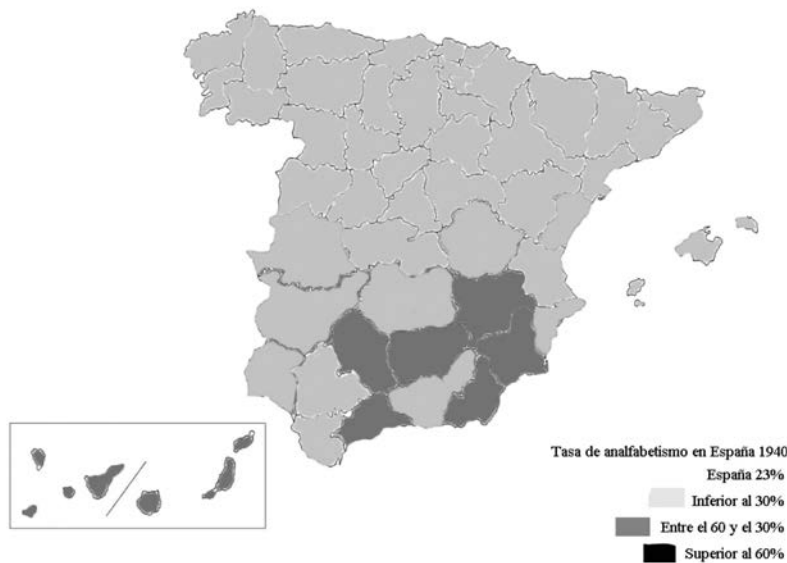
Los mapas 5 y 6 nos informan de una España dual respecto a las tasas de analfabetismo, en 1900 el centro y norte peninsular, con Álava y Madrid en posiciones destacadas –tasas de alfabetización de 70%–, con Asturias, Cantabria, País Vasco, Castilla y León, las provincias de Barcelona y Gerona, y en el sur peninsular las provincias de Huelva y Sevilla se encontraban en el rango in-

termedio, con tasas de alfabetización entre 70 y 40%, mientras que la mitad sur y la costa mediterránea se encontraba con tasas de alfabetización inferiores a 40% (mapa 5). Una realidad que cambió drásticamente al finalizar la Guerra Civil, a pesar de lo cual la división dual de España permanecía, con algunas variaciones significativas. Ninguna provincia presentaba tasas de alfabetización de la población adulta inferiores a 52% –Murcia–, y la mitad norte peninsular, incluida Cataluña, Galicia, y Baleares, así como las provincias de Valencia, Sevilla y Cádiz superaban 70% de la población adulta alfabetizada (mapa 6).

La reducción del analfabetismo fue liderada por la sociedad urbana. La comparación de la evolución de la reducción de las tasas de analfabetismo entre las provincias y sus capitales nos informa, como era de esperar, de la mayor intensidad de la reducción del analfabetismo en las capitales sobre el conjunto provincial. La mayor dotación de escuelas y maestros en los mayores núcleos urbanos, la naturaleza de la economía urbana frente la economía rural, en la que el ciclo agrario actuaba de potente motor del absentismo escolar en determinadas fases y actividades de la actividad agrícola, en las que el trabajo infantil era habitual, y la creciente demanda de formación en unas economías urbanas cada vez más complejas, que incrementaba el interés de las familias por la educación y los nuevos estilos de vida vinculados a la modernidad, contribuyen a explicar dicho diferencial (mapas 7 y 8).



Mapa 7. España. Tasas de analfabetismo en las capitales de provincia, 1900.



Mapa 8. España, Tasas de analfabetismo en las capitales de provincia, 1940.

Si importante fue la reducción del analfabetismo entre 1900 y 1939, no menos trascendente fue la reducción del analfabetismo femenino, frente a los 28,5 puntos registrados entre la población masculina, la reducción del analfabetismo entre la población femenina alcanzó los 37,8 puntos, casi diez puntos de diferencia que no sólo se explican por las tradicionales mayores tasas de analfabetismo entre las mujeres y por el esfuerzo gubernamental a favor de la generalización de la enseñanza primaria.

La transformación de los mercados laborales en los principales núcleos urbanos del país, con la aparición de nuevas profesiones con una fuerte presencia femenina incrementaron el interés de las familias y de las jóvenes urbanas por mejorar su formación, requisito imprescindible para ingresar en la economía formal como modo de escapar al destino tradicional del servicio doméstico y el trabajo informal –lavanderas, costureras, planchadoras...– que dominó el trabajo femenino en las urbes de la segunda mitad del siglo XIX, trabajos que se mantuvieron, pero que vieron cómo ascendía el peso del trabajo femenino en los mercados laborales formales urbanos, para los que resultaba imprescindible una creciente educación y formación profesional (Otero Carvajal, 2018).

La apuesta por la educación también se manifestó, aunque con menor intensidad, en la enseñanza secundaria. El incremento del número de estudiantes de bachillerato estuvo directamente relacionado con la gran transformación que experimentó la sociedad urbana de la España del primer tercio del

siglo XX. Los cambios económicos y sociales vinculados a la segunda industrialización y la creciente complejidad y tamaño de la Administración Pública impulsó la aparición y expansión de las nuevas clases medias urbanas, sobre todo a partir de los años veinte que transformaron, junto con los trabajadores cualificados y empleados vinculados al sector privado y las nuevas industrias, la estructura social de las ciudades españolas. La ampliación de las clases medias urbanas explica el aumento de los estudiantes de bachillerato –hombres y mujeres– como instrumento para acceder a la universidad, a la administración pública o a los nuevos empleos de gestión, administración y gerencia de una economía en transformación, donde los empleados públicos y privados adquirieron un creciente peso en la economía urbana. La educación fue contemplada por las nuevas clases medias urbanas como el ascensor social imprescindible para consolidar la posición conquistada, en muchos casos recientemente, y garantizar un futuro ascendente a sus vástagos. La ampliación del número de estudiantes de bachillerato entre 1910 y 1936 fue constante, de los 34.000 del curso 1909-1910 a los 145.000 del curso 1933-1934. Los institutos de bachillerato se localizaban en las capitales de provincia y en las principales ciudades del país. Tan significativo como el aumento del número de bachilleres fue el incremento de la presencia femenina, del insignificante 2,82% de alumnas matriculadas en el curso 1914-1915 –1.373– se pasó a 28,91% –41.922– de total de estudiantes de bachillerato elemental y superior, expresión del intenso proceso de cambio social registrado entre 1915 y 1936.

Además de los institutos de bachillerato, proliferaron los centros de enseñanza privados, particulares o en manos de asociaciones, instituciones, sindicatos y empresas, destinados a ampliar o mejorar la formación recibida. Numerosas academias ofrecían cursos de mecanografía, taquigrafía, contabilidad y otras herramientas necesarias para la incorporación en el mercado laboral como empleados de la administración, del sector servicios o de la industria. Otro tanto ocurría con la formación profesional ofrecida por las grandes empresas imbuidas por la nueva cultura corporativa, que ofrecían a sus trabajadores una formación y una carrera profesional en el interior de la empresa. La prensa diaria se llenó de anuncios de academias y los edificios de las calles principales y del centro de las ciudades se poblaron de academias y centros de enseñanza privados.

Actividad en la que también se desempeñaron los ateneos obreros, como forma de mejorar la condición obrera por medio de la educación y la formación. La Escuela Moderna, fundada por Francisco Ferrer Guardia en Barcelona en

1901, fue la alternativa educativa vinculada a los presupuestos de la pedagogía libertaria, que inspiró la actividad de los ateneos libertarios y las universidades populares de matriz libertaria, convertido en mártir del obrerismo barcelonés tras ser acusado injustamente y sin pruebas de ser el instigador de los sucesos de la Semana Trágica –26 de julio a 2 de agosto de 1909– y fusilado tras una farsa de juicio el 13 de octubre de 1909; mientras la Escuela Nueva, fundada por Manuel Núñez Arenas en Madrid en 1910, sintetizó la alternativa socialista a la educación de los trabajadores.

El libre acceso de las mujeres a la universidad desde 1910 abrió a las mujeres aquellos mercados laborales en los que la formación superior resultaba imprescindible. Por ejemplo, en el sistema educativo, más allá de su tradicional presencia como maestras, que se remontaba a la creación de las Escuelas Normales, entre 1915 y 1936 las estudiantes se situaron entre 64,6 y 45,7% del total de alumnado. Las 11.755 maestras de 1916 representaban 47,42% del total del profesorado –24.789 a 31 de diciembre de 1916–, eran 22.487, 48,04% del profesorado en el curso 1934-1935 –46.805–, sin contar los centros privados y religiosos. Una presencia destacada que también alcanzó al profesorado de las Escuelas Normales, en 1933 las profesoras representaban 52,18% –659– frente a 47,82% –604– de profesores.

La apertura de nuevos centros escolares, institutos de bachillerato y academias crearon cientos de puestos de trabajo donde las jóvenes licenciadas encontraron empleo, otro tanto ocurrió con las plazas de archiveras y, en especial, de bibliotecarias, creadas entre 1920 y 1936. De las 111 profesoras de Instituto de 1928 –5,72% del profesorado– se pasó en el curso 1933-1934 a 393, 11,42% del profesorado de los Institutos nacionales.

Si significativa fue la presencia femenina en el mundo de la enseñanza, los estudios de enfermería fueron monopolizados por las mujeres –99,8% de alumnas matriculadas en el curso 1935-1936–, y de matronas –98,31%–, al ofrecer una atractiva salida profesional para aquellas jóvenes que buscaban su integración en el mercado laboral formal, en la formación de practicantes el porcentaje de alumnas alcanzó 15,5%. De las 83 estudiantes de 1917 a las 2.031 estudiantes de enfermería en 1935 –frente a los 4 varones–, o las 291 matronas de 1935 y sólo 5 varones, o las 302 practicantes –15,55% de los 1.949 estudiantes–. Una expansión vinculada a la profesionalización de la sanidad y la creciente atención de los poderes públicos a la salud de la población, que llevó a la modernización y creación de nuevos centros hospitalarios y casas de socorro por las diputaciones provinciales y los ayuntamientos, que

estuvieron en la base de la reducción de las tasas de mortalidad vinculadas a las enfermedades infectocontagiosas o a la falta de higiene y salubridad de las urbes, por la deficiencia o ausencia de infraestructuras como el abastecimiento de agua potable, la eliminación de aguas negras y basuras, infraestructuras que mejoraron mediante la extensión de las redes de agua y alcantarillado en las principales ciudades españolas durante el primer tercio del siglo XX.

Asimismo, la transformación de las ciudades y la progresiva irrupción en sus calles de la vida moderna encontró una de sus manifestaciones más emblemáticas en el comercio moderno, con los grandes almacenes como sus principales adalides. Las actividades comerciales en las grandes ciudades españolas comenzaron a hacerse más sofisticadas y complejas, generando miles de puestos de trabajo y nuevos negocios. Nuevos comercios y nuevas prácticas comerciales transformaron los mercados laborales del sector, con la aparición de nuevos puestos de trabajo –gerenciales, administrativos, comerciales...– que exigían una creciente cualificación profesional, que dio lugar al aumento de las escuelas de Comercio, de 13 a 23 entre 1917 y 1935, en las que las mujeres tuvieron una notable presencia, desde 8,3% del total del estudiantado en 1917 a 31,1% en 1935 –4.471 alumnas.

En el curso 1935-1936, 8,8% del total del alumnado universitario eran mujeres, desde las 488 alumnas matriculadas en el curso 1915-1916 –2% del total de estudiantes universitarios en España– a las 2.588 del curso 1935-1936. En el curso 1932-1933 las alumnas representaban 11,1% del total de estudiantes matriculados en las Facultades de Ciencias, 19,96% en las facultades de Farmacia y 2% en las facultades de Medicina.

DE CAPITAL A METRÓPOLI

Madrid había dejado de ser la ciudad de artesanos, nobles y criadas heredada del Antiguo Régimen que subsistía en 1860, y de burgueses, jornaleros y criadas de la segunda mitad del siglo XIX, para convertirse en el primer tercio del siglo XX en una moderna metrópoli en la que las masas hicieron su irrupción, por el número de sus habitantes y por su cada vez mayor extensión urbana. Aunque la era de su Ensanche, inaugurada en 1860 aún no había terminado, a partir de 1900 el futuro urbano de Madrid comenzó a jugarse mucho más allá de sus límites municipales. Primero en el extrarradio, en la zona que perteneciendo a la ciudad no había sido aún objeto de ningún plan de ordenamiento urbano. Allí surgieron nuevas barriadas, mal y modestamente construidas,

que se convirtieron en destino de las familias trabajadoras con menos recursos. Fueron los casos de Tetuán de las Victorias, Bellas Vistas, Prosperidad o La Guindalera, que aglutinaban poblaciones que alcanzaban los 20.000 habitantes, tantos como los de una capital de provincias (Otero Carvajal, 2007a; 2007b; Beascochea y Otero eds., 2015; Otero y Pallol eds., 2017; Rodríguez, 2015; De Miguel, 2016).

No mucho más tarde, comenzaron a experimentar explosivos aumentos de población los pueblos colindantes con la capital, localidades como Chamartín de la Rosa, Vicálvaro, Vallecas o los Carabancheles. Viejos pueblos hasta hacía poco adormecidos a la sombra de la capital, que habían languidecido durante lustros dedicados a actividades agrícolas o ganaderas en contraposición con la vida de la gran ciudad que tan próxima tenían, fueron cayendo en el campo de gravedad de la urbe madrileña.

Como Londres, París o Berlín, Madrid articuló diversos núcleos de población, mediante la construcción de una red de transportes integrada, con la combinación de ferrocarril, tranvía, metro, autobuses y automóviles. El tranvía vivió su edad de oro con su electrificación y expansión hasta el extrarradio, hasta superar los 203 millones de viajeros anuales en 1933; un medio que sufrió la creciente competencia del ferrocarril metropolitano –el popular *metro*– tras su inauguración en 1919, que en 1934 transportó más de 104,5 millones de viajeros. Los vehículos a motor conquistaron la ciudad en los años veinte, con la consiguiente transformación del espacio urbano, en 1931 circulaban más de 22.000 automóviles, 3.500 taxis y más de 6.000 camiones y motocicletas (Rodríguez Martín, 2015; Otero Carvajal, 2015; Otero Carvajal y Rubén Pallol eds., 2017).

Al proclamarse la Segunda República, Madrid se había convertido en una moderna metrópoli que padecía los mismos problemas que el resto de las grandes capitales y ciudades del mundo, dejó de ser –utilizando la terminología anglosajona– una *walking city*, es decir, una ciudad abarcable a pie, para convertirse en una *traffic city*, una urbe organizada sobre la base de extensas redes de transporte público, imprescindible para garantizar la movilidad interior en su amplio perímetro metropolitano (Otero Carvajal en Otero y Pallol eds., 2017). Expansión espacial y crecimiento poblacional alteraron las coordenadas económicas, sociales, políticas y culturales de la sociedad urbana de la época.

Durante el primer tercio del siglo XX el abastecimiento de agua potable a Madrid lo realizaban el Ayuntamiento, a través de los denominados «antiguos viajes» o «viajes de agua» –una red de canalizaciones de aguas subterráneas a fuentes públicas de propiedad municipal–, la Sociedad Hidráulica Santillana,

63

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

y el Canal de Isabel II, que suministraba alrededor de 90% del agua consumida en la ciudad. El Canal comprendía todo un conjunto de obras e instalaciones (presas, embalses, acueductos, depósitos, acequias, el canal propiamente dicho, una red de distribución y de alcantarillado...) propiedad del Estado. A comienzos del siglo XX, la obsolescencia de gran parte de sus infraestructuras y el aumento exponencial del consumo y de la demanda de agua limpia, consecuencia del crecimiento urbano y demográfico, colocaron al Canal en una situación insostenible. Las mayores dificultades las planteaba la limitada red de distribución, que no alcanzaba a los nuevos barrios que se habían construido en el Ensanche y el extrarradio. A este problema se unía la orografía de la ciudad, pues una parte de los barrios construidos durante el último tercio del siglo XX estaban situados a mayor altura que los depósitos existentes, por lo que resultaba imprescindible construir depósitos elevados y centrales elevadoras de agua (Otero Carvajal y Rodríguez Martín, 2019).

La ampliación y mejora de la red de suministro fue acompañada de la racionalización de los sistemas de distribución. Se suprimió la venta de agua a caño libre, sustituida por el sistema de aforo o el de contador, que el Canal trató de implantar para todos sus abonados, a pesar de las protestas por el posible encarecimiento de las tarifas, justificado por la necesidad de evitar el despilfarro de agua, dado el aumento del consumo y del número de abonados. A finales de los años veinte, el abastecimiento diario de agua a Madrid se acercaba a los 303.000 m³, de los que la mayor parte correspondían al Canal. La institución calculaba en 1928 la disponibilidad de 300 litros de agua diarios por habitante, y un consumo de 288 litros por habitante y día, en una población que superaba los 800.000 vecinos (Otero Carvajal y Rodríguez Martín, 2019).

Los nuevos hábitos de higiene y de consumo, con la extensión entre las clases pudientes de la higiene personal y del baño elevaron las exigencias respecto al abastecimiento y la calidad del agua. Un fenómeno que en el primer tercio del siglo XX no dejó de crecer en Madrid, con la aparición de fregaderos, lavabos, bidés, bañeras portátiles, que progresivamente fueron sustituidos por nuevos modelos fijos, unidos a la red de agua corriente en las cocinas y los cuartos de baño de los barrios y edificios conectados a la red de suministro. La llegada del agua corriente a los barrios y hogares se produjo de manera desigual en función de los diferentes niveles de renta y equipamiento de los mismos, debido a las altas inversiones requeridas para la extensión de la red. Un proceso que intensificó la segregación del espacio urbano y social de Madrid puesto en marcha con el Ensanche y la renovación del centro urbano, con la reforma

de la Puerta del Sol en la segunda mitad del siglo XIX, y la construcción de la Gran Vía en el primer tercio del siglo XX.

Junto a la red de distribución, la red de evacuación completaba el ciclo del agua. A finales del siglo XIX la red de alcantarillas era limitada, circunscrita a la zona interior de la ciudad. Se encontraba además en muy mal estado, como puso de manifiesto la epidemia de cólera de 1885, que planteó la necesidad de construir una red de alcantarillado digna de tal nombre. El mayor impulso llegó con la ejecución entre 1913 y 1923 del Proyecto General de Saneamiento del Subsuelo de Madrid, prorrogado en años siguientes, que reformó las alcantarillas antiguas y construyó 385 nuevos kilómetros de alcantarillado hasta 1936, y hasta alcanzar los 490 kilómetros de longitud. Todavía en 1929 se contabilizaban en la ciudad 981 pozos negros y 240 fosas sépticas, donde iban a parar las aguas fecales de los edificios que no estaban conectados a la red de alcantarillado, 72% se encontraba en los distritos de Inclusa y Latina, dos de los más pobres de la ciudad. La mejora de la red de saneamiento de Madrid se completó con las obras de encauzamiento y saneamiento del río Manzanares entre 1914 y 1926 (Otero Carvajal y Rodríguez Martín, 2019).

El vertido de los residuos, sin tratamiento alguno, había sido el sistema empleado tradicionalmente en las ciudades, pero el crecimiento urbano y la industrialización hicieron que al finalizar el siglo XIX el sistema resultara inviable. En Madrid, los escasos, saturados y faltos de acondicionamiento vertederos que rodeaban la ciudad se habían convertido en un problema sanitario, que también afectaba a los municipios colindantes. Las alternativas que se ofrecían, como la construcción de grandes plantas de transformación o incineración, requerían importantes inversiones, que fueron demorándose mientras se realizaban viajes de estudio de los técnicos municipales y proseguían las denuncias en la prensa contra el deficiente servicio.

Las necesidades del servicio de Limpiezas municipal estaban claras, existían también los planes para afrontarlas, trazados por los concejales, ingenieros y técnicos municipales, pero éstos se estrellaban una y otra vez con la escasez de recursos del Consistorio. Las bases para iniciar su modernización se pusieron a partir de 1914, cuando el Ayuntamiento destinó 1 millón de pesetas para acometer la reorganización del servicio. En los años veinte el tratamiento del creciente volumen de basuras adquirió un mayor protagonismo. El aumento del bienestar material de la población durante el primer tercio del siglo XX se reflejó en la reducción de las tasas de mortalidad y en el incremento de los desechos que producía la población.

La ciudad, que se encaminaba al millón de habitantes al finalizar la década de los veinte, generaba entre 500 y 600 toneladas diarias de basura, un volumen que había que recoger y tratar. Una parte de los desechos era adquirida por agricultores de la provincia, que los empleaban como abono; otra gran parte era trasladada por los traperos hasta los pueblos colindantes a Madrid donde residían, debido al sistema de recogida mixto, en el que intervenía el servicio de Limpiezas y cientos de traperos.

Los camiones y carros municipales recolectaban la basura procedente de las calles, de los establecimientos industriales y de aproximadamente la mitad de los domicilios de Madrid, encargándose los traperos de recoger puerta a puerta lo desechado por la otra mitad. El amontonamiento de basuras, sin ningún tipo de tratamiento en los alrededores de la capital, era visto en los años veinte como un grave riesgo sanitario, sobre el que alertaron repetidamente los técnicos sanitarios.

Al finalizar 1935, el Ayuntamiento adoptó las primeras medidas para prescindir del trabajo de los traperos. Se aprobó su retirada, que se realizaría de forma gradual, se prohibió ejercer la actividad sin la preceptiva licencia, y dejaron de concederse nuevos permisos y autorizaciones de traspaso. Se anunció un concurso para adjudicar por contrato la recogida de basuras domiciliarias –la recogida de basuras procedentes de talleres, fábricas y similares las seguiría realizando el servicio municipal–, que al resultar desierto fue convocado de nuevo a comienzos de 1936 (Otero Carvajal y Rodríguez Martín, 2019).

Madrid encontró en la electricidad la fuente de energía necesaria para su despegue industrial, industria química, alimentaria y en la fabricación de maquinaria, fueron los sectores en los que despuntó con el nuevo siglo (García Delgado, 1992). La aparición de las altas chimeneas de fábrica cuya ausencia se había reprochado a la capital, comparándola con Barcelona y Bilbao, modificó el mercado laboral madrileño, abriendo nuevas oportunidades para los inmigrantes que llegaban a la ciudad. La construcción mantuvo un importante peso en la vida económica madrileña, aunque perdió la absoluta hegemonía en el mercado de trabajo que había desempeñado en la segunda mitad del siglo XIX (Ruiz y Babiano eds., 1993).

Durante el último tercio del siglo XIX, el desarrollo del sector servicios en Madrid había estado fuertemente influido por las pautas de desarrollo de la economía española, que había cifrado sus esperanzas de crecimiento en la ampliación del mercado interno aprovechando las oportunidades abiertas por el despertar industrial de Cataluña y el País Vasco, y la creación de una red de

transportes y comunicaciones modernas. El estallido de la Gran Guerra fue una gran oportunidad de crecimiento (Carreras y Tafunell, 2006), fueron años de aceleración de las transformaciones iniciadas a mediados del siglo XIX. De forma paralela se multiplicaron las instituciones financieras y los bancos privados que facilitaron el despegue industrial y garantizaron las transacciones comerciales en un mercado cada vez más amplio y complejo. Madrid, donde se situaba el Banco de España y la Bolsa, concentraba el poder político y centro de las redes de comunicación se convirtió *en capital del capital* español (Sanz García, 1975).

Los empleos en la banca aumentaron significativamente en la capital. Una banca cuyos negocios eran cada vez más diversos y complejos, unas empresas comerciales cuya actividad era crecientemente sofisticada. Un sector de las telecomunicaciones en expansión, donde el telégrafo compartía protagonismo con la telegrafía sin hilos, la telefonía y la radio. Una ciudad donde la distribución y producción cinematográfica irrumpió con creciente fuerza, mientras la industria editorial y la prensa se expandían gracias al nuevo público lector. Nuevos sectores que nutrieron el heterogéneo sector servicios madrileño, capaz de generar un cada vez mayor volumen de puestos de trabajo. El desarrollo del nuevo sector servicios y de las actividades de gestión, administración y comercialización de una economía cada vez más compleja amplió la demanda de trabajadores de cuello blanco y empleados: ingenieros, economistas, abogados, técnicos, escribientes, contables, secretarios, taquígrafos y demás oficinistas (Vicente, 2015; Beascoechea y Otero eds., 2015).

La superabundancia de los trabajadores del sector terciario podía extrañar en un tiempo en que la modernidad se identificaba excesivamente con la producción industrial, y ser identificado como una herencia del pasado burocrático y cortesano de Madrid, sede del poder político y monárquico. Sin embargo, el aumento del sector servicios era un signo y un síntoma de las radicales innovaciones que se habían producido en la economía de la capital y, por extensión, del país. El aumento espectacular de trabajadores en el sector terciario era reflejo de las radicales innovaciones que se habían producido en su economía al calor de las transformaciones que habían transfigurado la sociedad española, en un proceso similar a lo ocurrido con otras capitales europeas como Londres, París, Berlín o Viena, donde el peso del sector servicios era fruto de las complejas funciones que desempeñaron como centros proveedores de los servicios estatales, financieros, comerciales y comunicacionales de la sociedad industrial.

Las actividades comerciales comenzaron a hacerse más sofisticadas y complejas y a generar puestos de trabajo y ámbitos de negocio en los que el comercio ya no era entendido únicamente como una actividad de abastecimiento, sino como un servicio que podía contribuir decididamente a mejorar los resultados empresariales y a aumentar la productividad. La publicidad moderna se expandió en estos años para dar a conocer, en un mercado cada vez más concurrido, los productos fabricados en masa. Proliferaron las agencias de representación comercial y de importación y exportación que empleaban a cientos de viajantes y corredores de comercio que peinaban geográficamente el mercado para dar a conocer los productos (Rodríguez Martín, 2015). Por las mismas razones que lo había hecho la banca, muchos de estos negocios situaron su sede en Madrid, donde la información era más accesible y además se podía buscar la cercanía de un poder político que respaldara a las empresas y comerciantes que se aventuraran a abrir sus negocios al extranjero, cuando no buscar directamente el contacto con los cónsules y embajadores que residían en la capital.

Al mismo tiempo, la dimensión internacional que iba adquiriendo la producción y el mercado españoles tuvo como contrapartida una mayor permeabilidad hacia la entrada de bienes y productos extranjeros. Fue el momento de la instalación en España de las primeras empresas multinacionales de Estados Unidos, como la ITT y Standard Eléctrica que se instalaron en Madrid, tras la creación de la Compañía Telefónica Nacional de España en 1924.

La importancia de este cambio en la estructura económica madrileña residió en el aumento de su capacidad para integrar nuevos trabajadores a su mercado laboral y sostener al millón de vecinos que albergaban sus calles. El impacto de esa multiplicación de empleados y trabajadores de cuello blanco, que en 1930 tenían el mismo peso que los jornaleros y trabajadores manuales no cualificados, iba más allá de su significado económico, transformó la vida cotidiana y las pautas de comportamiento social de los habitantes de Madrid. Porque con el trabajador de cuello blanco y el obrero fabril llegaba también una forma diferente de entender la vida y las relaciones sociales. Nuevos hábitos de conducta en la ciudad y nuevas actitudes ante el trabajo y el tiempo libre. Nuevas expectativas y deseos ante el futuro y nuevas opiniones para gestionar el presente que les había tocado vivir.

Madrid se había transformado profundamente, cambio que también vivió la población residente en los barrios bajos de la ciudad. Mejoraron las infraestructuras, las condiciones higiénicas y sanitarias, así como las condiciones

salariales y laborales de la población trabajadora, merced a la combinación del crecimiento económico y de la presión obrera, impulsada por el sindicalismo y un partido socialista que en las elecciones municipales del 14 de abril de 1931 se había convertido en la principal fuerza política de la capital. Las mejoras salariales y de las condiciones de trabajo –la ley de descanso dominical de 1904, la progresiva implantación de la jornada de 8 horas tras su aprobación en 1919...– cambiaron la vida de las clases trabajadoras madrileñas, que salieron de la infame situación en la que se encontraban en el último tercio del siglo XIX, conforme la cuestión social fue objeto creciente de movilización social y política y de atención de los poderes públicos, hasta alcanzar su máxima sanción en la Constitución de 1931 y la legislación laboral de la II República, con Francisco Largo Caballero al frente del Ministerio de Trabajo (Sánchez Pérez, 2006; Miguel, 2017; Otero Carvajal, 2017).

Esta gran transformación encontró eco en los barrios bajos del casco antiguo y en el ensanche de la capital, donde jornaleros, sirvientas, lavanderas, modistillas, dependientes de comercio vieron crecer la presencia en sus calles a los trabajadores cualificados de los nuevos sectores de la economía vinculados a la segunda industrialización y a la expansión del sector servicios –mecánicos, telefonistas, administrativos, secretarias, mecanógrafas...–. Un cambio que encontró reflejo en la literatura, en el trayecto que va desde las páginas de *Fortunata y Jacinta* de Benito Pérez Galdós a *La forja de un rebelde* de Arturo Barea. Es el recorrido que media entre Fortunata y el protagonista de *la forja*, que desde los barrios bajos del Madrid de principios del siglo XX, tras tener que abandonar los estudios a los trece años y emplearse como aprendiz de comercio, ascendió hasta la oficina de prensa del Ministerio de Estado durante la Guerra Civil, situado en el edificio de Telefónica en la Gran Vía madrileña. Esta gran transformación ha quedado en un segundo plano por la atención prestada a los acontecimientos y los conflictos sociales y políticos de la España del primer tercio del siglo XX.

LA II REPÚBLICA Y LA MODERNIDAD

Los avances de la modernidad fueron por delante en la transformación de los modos y estilos de vida de los ciudadanos frente al anquilosado sistema político de la Restauración. La realidad social, económica y cultural de la España urbana se estaba transformando más rápidamente de lo que sus propios prota-

gonistas podían intuir y el sistema político de la Restauración estaba dispuesto a aceptar. Si el sistema político de la Restauración daba claras muestras de incapacidad de adaptarse a las transformaciones de la sociedad de masas, no sucedía lo mismo respecto a los cambios que se estaban produciendo en las calles de las principales ciudades del país, con Madrid y Barcelona como las dos abanderadas de una modernidad cada vez más cosmopolita. La proclamación de la Segunda República y el proyecto reformista que encarnaba trató de ser la respuesta en el plano político a la bancarrota del sistema político de la Restauración, y en los planos económico, social y cultural a la intensificación del ritmo de cambio que estaba protagonizando la España urbana del primer tercio del siglo XX, donde los grandes núcleos urbanos con Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Zaragoza, Málaga y Bilbao actuaron como abanderados de una modernidad arrolladora.

En Madrid la conquista de la hegemonía política de socialistas y republicanos fue la expresión de la expansión de la influencia socialista entre las clases trabajadoras madrileñas durante el primer tercio del siglo XX y la vinculación de los sectores ilustrados con las nuevas opciones republicanas, articuladas políticamente alrededor de la figura de Manuel Azaña, los resultados electorales del periodo muestran el cambio político producido en la capital a consecuencia de la crisis y quiebra del sistema político de la Restauración.

El estallido y desenlace de la Guerra Civil destruyó el proceso de cambio social que la España urbana había protagonizado durante el primer tercio del siglo XX, se tardaron lustros para recuperar las tasas de crecimiento económico anteriores a la Guerra Civil y hubo que esperar al restablecimiento de la democracia para comenzar a recuperar los elementos culturales y sociales vinculados a una modernidad que fue arrumbada por la pulsión antimoderna de la dictadura franquista.

BIBLIOGRAFÍA

- Carreras, A. y X. Tafunell (2005). *Estadísticas históricas de España: siglos XIX-XX*, 2ª ed. rev. y ampl. Bilbao: Fundación BBVA.
- Anes, G. (Ed.) (2006). *Un siglo de luz: historia empresarial de Iberdrola*. Madrid: El Viso.
- Ariès, P., G. Duby, D. Barthélemy y A. Corbin (eds.) (1990). *Historia de la vida privada*. Madrid: Taurus.

- Aubert, P. (1989). “Madrid, polo de atracción de la intelectualidad a principios de siglo”, en Bahamonde, Magro A. y L. E. Otero Carvajal (eds.) (1989). *La sociedad madrileña durante la Restauración, 1876-1931*, vol. I Madrid: Alfoz / Comunidad Autónoma de Madrid / Universidad Complutense de Madrid.
- Bahamonde Magro, A., Martínez Lorente, G. y Otero Carvajal, L. E. (1998): *Atlas histórico de las comunicaciones en España, 1700-1998*, Madrid, Correos y Telégrafos.
- (1993). *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España, 1700-1936: el correo, el telégrafo y el teléfono*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones.
- y España. Ministerio de Ciencia y Tecnología. Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información (2002). *Las telecomunicaciones en España: del telégrafo óptico a la sociedad de la información*. Salamanca: Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información.
- Bahamonde, A. (2002): *El Real Madrid en la Historia de España*. Madrid, Taurus.
- y Barreiro, P. (2003): *La Casa de Campo: más de un millón de años de historia*. Barcelona, Lunwerg.
- Baker, E. (2009). *Madrid cosmopolita: la Gran Vía, 1910-1936*. Madrid: Marcial Pons: Vllaverde.
- Balcells, A. (2003): *Història de l'Institut d'Estudis Catalans (1907-1942)*, vol. I. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans,.
- Bartolomé Rodríguez, I. (2007). “La industria eléctrica en España (1890-1936)”, en *Estudios de historia económica*, (50), 1-168.
- Beascoechea Gangoiti, J. M., y L. E. Otero Carvajal (2015). *Las nuevas clases medias urbanas: transformación y cambio social en España, 1900-1936*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Beauchamp, K. (2001). *History of Telegraphy*. London: IET.
- Bertho Lavenir, C. (1991). *Les Télécommunications*. Ginebra: Romain Pages.
- Bertho Lavenir, C. (1993). “La liaison Europe-Amérique dans les réseaux des câbles télégraphiques sous-marins, XIXè-XXè siècle”, Bahamonde Magro, L. E. Otero Carvajal y G. Martínez Lorente (eds.). *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España, 1700-1936: el correo, el telégrafo y el teléfono* (pp. 419-426). Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones.
- Blanco, M. Á. del A., A. O. Santos y M. M. Martín (2013). *Ciudad y modernización en España y México*. Granada: Comares, Universidad de Granada.
- Bonto Correa, A. (2014): *Los cafés históricos*. Madrid: Cátedra.
- Bozal, V. (1995). *Arte del siglo XX en España. Pintura y escultura, 1900-1939*, Madrid: Espasa Calpe.

- Bright, S. C. (1898). *Submarine Telegraphs: Their History, Construction, and Working. Founded in Part on Wünschendorff's «Traité de Télégraphie Sous-marine» and Compiled from Authoritative and Exclusive Sources*. Nueva York: C. Lockwood and son.
- Brihuega, J. (1995). *Las vanguardias artísticas en España (1909-1936)*. Madrid: Istmo.
- (2017). *Cambio de siglo, República y exilio. Arte del siglo XX en Españ*. Madrid: Antonio Machado libros, col. La balsa de la Medusa.
- Brooks, J. (1976). *Telephone: the first hundred years*. Nueva York: Harper y Row.
- Bureau International des Administrations Télégraphiques (1900). *Statistique Internationale Téléphonique*. París.
- Cabrera, M. (1994). *La industria, la prensa y la política. Nicolás María de Urgoiti (1869-1951)*. Madrid: Alianza.
- Calvo Calvo, Á. A. (1998). “El teléfono en España antes de Telefónica (1877-1924)”, en *Revista de historia industrial*, (13), 59-81.
- (2007). “Cataluña y la difusión del teléfono en España, 1877-1936”, en *Cuadernos de historia contemporánea*, (29), 57-74.
- Capel, H. (1994). “Estado, administración municipal y empresa privada en la organización de las redes telefónicas de las ciudades españolas. 1877-1924”, en *Geo Crítica: cuadernos críticos de geografía humana*, (100), 5-61.
- Capel, R. M. (1986). *El trabajo y la educación de la mujer en España (1900-1930)*. Madrid: Ministerio de Cultura.
- Carballo Barral, B. (2015). *El Ensanche este. Salamanca-Retiro, 1860-1931. El Madrid burgués*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- Carreras, A. y Tafunell, X. (2006). *Historia económica de la España contemporánea*. Barcelona: Crítica.
- Casares Rodicio, E. (1987). *La música en la Generación del 27*. Madrid: Ministerio de Cultura.
- (dir.) (2002-2003). *Diccionario de la Zarzuela. España e Hispanoamérica*. Madrid: ICCMU.
- Castells Arteché, L. (1987). *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcuana de la Restauración, 1876-1915*. Leioa, Vizcaya: Siglo XXI.
- (coord.) (1999). *El rumor de lo cotidiano: estudios sobre el País Vasco contemporáneo*. España: Universidad del País Vasco.
- CTNE (1925). *Compañía Telefónica Nacional de España: Memoria. Segundo Ejercicio Social*. Madrid.
- (1927). *Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General Ordinaria de accionistas en 29 de marzo de 1927, sobre los resultados del ejercicio social de 1926*. Madrid.
- (1929). *Memoria presentada por el Consejo de Administración a la Junta General Ordinaria de accionistas en 30 de marzo de 1929, sobre los resultados del ejercicio social de 1928*. Madrid.

- (1931). *Memoria sometida por el Consejo de Administración a la aprobación de la Junta General Ordinaria de accionistas celebrada en 31 de marzo de 1931, sobre los resultados del ejercicio social de 1930*. Madrid.
- (1932). *Memoria sometida por el Consejo de Administración a la aprobación de la Junta General Ordinaria de accionistas celebrada en 31 de marzo de 1932, sobre los resultados del ejercicio social de 1931*. Madrid.
- (1936). *Memoria sobre el ejercicio social de 1935, aprobada por la Junta General Ordinaria de accionistas, que tuvo lugar el 31 de marzo de 1936*. Madrid.
- Cuesta, J., M. J. Turrión y R. M. Merino (eds.) (2015). *La Residencia de Señoritas y otras redes culturales femeninas*, Salamanca: Universidad de Salamanca.
- De la Torre, E. (s. f.). *Anuario de ferrocarriles y tranvías, 1910-1935*.
- Díaz Simón, L. (2016): *Los barrios bajos de Madrid, 1880-1936*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- Díaz, L. (1999): *La España alegre. Ocio y diversión en el siglo XX*. Madrid: Espasa Calpe.
- Díez Patao, S. (1997): *La generación del 25: primera arquitectura moderna en Madrid*. Madrid: Cátedra.
- Dopico, F., y Reher, D. S. (1998). *El declive de la mortalidad en España, 1860-1930*. Huesca: ADEH.
- Errandonea Larrache, E. (1936). Redes eléctricas nacionales. *Revista de Obras Públicas*, 2687.
- Evenson, A. E. (2000). *The Telephone Patent Conspiracy of 1876: The Elisha Gray-Alexander Bell Controversy and Its Many Players*. McFarland.
- Faciabén Lacorte, P. (2003): “Los grandes almacenes en Barcelona”, en *Scripta Nova*, vol. VII, 140.
- Fernández García, A. (dir.) (1993): *Historia de Madrid*. Madrid: Editorial Complutense.
- Fernández Terán, R. E. (2014). *El profesorado del “Instituto Nacional de Física y Química” ante la Guerra Civil, el proceso de depuración y el drama del exilio*, tesis doctoral. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Fernández-Paradas, M. (2008). “La industria eléctrica y su actividad en el negocio del alumbrado en España (1901-1935)”, en *Ayer*, (71), 245-265.
- (2009). “Empresas y servicio de alumbrado público por gas en España (1842-1935)”, en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 16, 108-131.
- Fernández-Paradas, M., Larrinaga, C., y Rodríguez Martín, N. (2018). “El papel de las infraestructuras: agua, gas y electricidad en la mejora de las condiciones de vida de la sociedad urbana (Madrid y Bilbao)”, en L. E. Otero Carvajal y S. de M. de Miguel Salanova (eds.), *La escuela y la despensa. Indicadores de modernidad. España, 1900-1936* (pp. 124-147). Madrid: Catarata.
- Flichy, P. (1997). *Une histoire de la communication moderne: Espace public et vie privée*. París: La Découverte.
- Folguera, P. (1987). *Vida cotidiana en Madrid. El primer tercio del siglo a través de las fuentes orales*. Madrid: Comunidad de Madrid.

- García Delgado, J. L. (coord.) (1992): *Las ciudades en la modernización de España: los decenios interseculares. VIII Coloquio de Historia Contemporánea de España*. Madrid: Siglo XXI.
- González Portilla, M. (ed.) (2009). *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*, 2vols., Bilbao: Fundación BBVA.
- González Portilla, M., J. M. Beascochea Gangoiti y K. Zarraga Sangroniz (eds.) (2011). *Procesos de transformación, cambio e innovación en la ciudad contemporánea*. Bilbao: UPV.
- Gordon, J. S. (2002). *A Thread Across the Ocean: The Heroic Story of the Transatlantic Cable*. Nueva York: Bloomsbury Publishing USA.
- Gracia, J. (2014): *José Ortega y Gasset*, Madrid, Taurus.
- Griset, P. (1991). *Les révolutions de la communication, XIXe-XXe siècle*. Paris: Hachette.
- (1993). “L’hégémonie américaine dans les communications internationales (1919-1980)”, en A. Bahamonde Magro, G. Martínez Lorente, y L. E. Otero Carvajal (eds.), *Las comunicaciones entre Europa y América 1500-1993: actas I congreso internacional de comunicaciones, Palacio de Comunicaciones, Madrid, 30 de noviembre-3 de diciembre de 1993* (pp. 427-437). Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones.
- Grosvenor, E. S. y M. Wesson (1997). *Alexander Graham Bell*. Nueva York: Harry N Abrams.
- Gubern, R.; Monterde, J. E., J. Pérez Perucha, E. Riambau y C. Torreiro (2009). *Historia del cine español*. Madrid: Cátedra.
- Guil Bozal, A. y Flecha García, C. (2015). “Universitarias en España: De los inicios a la actualidad”, en *Revista Historia de la Educación Latinoamericana*. vol. 17, núm. 24, enero - junio 2015.
- Gutiérrez Alonso, J. (1997). *Proceso de integración de las redes telefónicas en la Compañía Telefónica Nacional de España (CTNE)*. Tesis Doctoral. Universidad del País Vasco.
- Hernández Andreu, J. (1994). “Orígenes expansión y limitaciones del sector eléctrico en España 1900-1936”, en J. Hernández Andreu y J. L. García Ruiz (eds.). *Lecturas de historia empresarial*. Madrid: Civitas.
- Huurdeman, A. A. (2003). *The Worldwide History of Telecommunications*. Nueva Jersey: John Wiley y Sons.
- Ibisate Elícegui, M. L. (1994). *La telefonía en Guipúzcoa: un modelo original*. Tesis Doctoral. Universidad de Deusto, Bilbao.
- (1998). *La telefonía en Gipuzkoa: un modelo original*. Donostia-San Sebastián: Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, Fundación Kutxa.
- INE. (1934). *INE. Anuario Estadístico 1934*. Madrid: INE.
- Laermans, R. (1994). “Aprendiendo a consumir: los primeros grandes almacenes y la formación de la moderna cultura del consumo (1860-1914)”, en *Revista de Occidente*, núm. 162.

- Lipartito, K. (1989). *The Bell System and Regional Business: The Telephone in the South, 1877-1920*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- López Ruiz, J. M. (1988). *Aquel Madrid del cuplé*, Madrid, El Avapiés.
- López Sánchez, J. M. (2006). *Heterodoxos españoles, el Centro de Estudios Históricos, 1910-1936*. Madrid: Marcial Pons.
- López Ríos Moreno, S. y A. González Cárceles (coords.) (2008). *La Facultad de Filosofía y Letras de Madrid en la Segunda República Arquitectura y Universidad durante los años 30*. Madrid: Sociedad Estatal de Conmemoraciones Estatales / Ayuntamiento de Madrid / Fundación Cultural COAM ediciones de Arquitectura.
- Luengo, F. (1990). *Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa, 1917-1923*. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- Magallón Portoles, C. (2011). “Químicas españolas en la Edad de Plata”, en *Anales de la Real Sociedad Española de Química*, núm 1.
- Mainer, J. C. (2016). *La edad de plata (1902-1939): ensayo de interpretación de un proceso*, 4ª ed., Madrid, Cátedra.
- Martínez Martín, J. A. (2000). *Editores, libreros y público en Madrid durante la II República*. Madrid: Instituto de Estudios Madrileños.
- (dir.) (2001). *Historia de la edición en España (1836-1936)*. Madrid: Marcial Pons.
- Martínez Martín, J. A., A. Martínez Rus y R. Sánchez García (2004). *Los patronos del libro: las asociaciones corporativas de editores y libreros, 1900-1936*. Gijón: Trea.
- Martínez Rus, A. (2003). *La política del libro durante la Segunda República*. Gijón: Trea.
- (2007). “El libro en la calle. De la venta ambulante a las ferias del libro”, en A. Castillo Gómez (dir.) y V. Sierra Blas (eds.) *Senderos de ilusión. Lecturas populares en Europa y América Latina (Del siglo XVI a nuestros días)*. Gijón: Trea.
- Martínez, A., y Mirás-Araujo, J. (2009). “Empresas y servicio de alumbrado público por gas en España (1842-1935)”, en *Tst: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, núm. 16.
- Martínez, A. y J. Mirás-Araujo (2018). “Difusión y consumo de gas y electricidad para alumbrado en las urbes españolas durante la segunda transición energética (1901-1934)”, en *Revista de historia industrial*, núm. 71.
- Martínez, A. y C. Piñeiro-Sánchez (2001). “Empresas e servicios públicos: a creación dunha infraestrutura de transporte urbano, A Coruña 1876-1925”, en *Revista galega de economía: Publicación Interdisciplinar da Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais*, vol. 10, núm. 1.
- Miguel Salanova, S. de (2016). *Madrid sinfonía de una metrópoli europea, 1860-1936*. Madrid: Los libros de la Catarata, 2016.
- (2017). *Republicanos y socialistas. El nacimiento de la acción política municipal en Madrid (1891-1909)*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- Millard, A. (1993). *Edison and the Business of Innovation*. Johns Hopkins University Press.
- Mirás Araujo, J. (2017). “La transición de los paradigmas energéticos en las ciudades españolas entre la Restauración y la Guerra Civil: del gas a la electricidad”,

- en M. Solá Sugrañes, I. Bartolomé Rodríguez, M. Fernández-Paradas y J. Mirás Araujo (Eds.) *Globalización, nacionalización y liberalización de la industria del gas en la Europa latina (siglos XIX-XXI)* (pp. 293-313). Madrid: Marcial Pons.
- Moya, A. (1990). *Metro de Madrid 1919-1989: setenta años de historia*. Madrid: Metro de Madrid.
- Nadal Ariño, J. (1993). “El servicio telefónico en el Estado liberal: análisis comparado de las dos primeras décadas de existencia del teléfono en los Estados Unidos, Alemania, Francia y España”, en A. Bahamonde Magro, G. Martínez Lorente y L. E. Otero Carvajal (eds.) *Las comunicaciones entre Europa y América 1500-1993: actas I congreso internacional de comunicaciones, Palacio de Comunicaciones, Madrid, 30 de noviembre-3 de diciembre de 1993* (pp. 213-230). Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones.
- (2007). “El nacimiento del teléfono en España. Las dificultades del crecimiento de un nuevo sistema de comunicaciones, 1880-1924”, en *Cuadernos de historia contemporánea*, núm. 29.
- Nagore, M., L. Sánchez de Andrés y E. Torres (eds.) (2009). *Música y cultura en la Edad de Plata, 1915-1939*. Madrid: ICCMU.
- Nielfa Cristóbal, G. (1985). *Los sectores mercantiles en Madrid en el primer tercio del siglo XX: tiendas, comerciantes y dependientes de comercio*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- Nieto i Trullàs, Josep (1995). *Polítiques de telecomunicació a Espanya: els orígens, l'estructuració i el desenvolupament del sistema telefònic (1877-1936)*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Otero Carvajal, L. E. (1993). “Ciencia y cultura en Madrid, siglo XX. Edad de Plata, tiempo de silencio y mercado cultural”, en Fernández García, A. (dir.) *Historia de Madrid*.
- (2003). “Ocio y Deporte en el nacimiento de la sociedad de masas. La socialización del deporte como práctica y espectáculo en la España del primer tercio del siglo XX”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. 25. Madrid.
- (2007a). “Las ciudades en la España de la Restauración, 1868-1939”, en *España entre Repúblicas 1868-1939*. Guadalajara: ANABAD.
- (2007b). “Tradición y Modernidad en la España urbana de la Restauración”, en Gómez-ferrer, G. y R. Sánchez, (eds.) (2007). *Modernizar España. Proyectos de reforma y apertura internacional, 1898-1914*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- (2013). “La irrupción de la Modernidad en la España urbana, Madrid metrópoli europea, 1900-1931”, en del A. M. Ángel, A. Ortega y M. Martínez (eds.) *Ciudad y modernización en España y México*. España, Universidad de Granada.

- (2017). *La ciencia en España, 1814-2015. Exilios, retornos, recortes*, Madrid. España, Los libros de la Catarata.
- (dir.) (2006). *La destrucción de la ciencia en España. Depuración universitaria en el franquismo*. Madrid: editorial Complutense.
- (1993). “El Estado y la red telegráfica en España (1852-1936)”, en A. Bahamonde Magro, G. Martínez Lorente y L. E. Otero Carvajal (eds.) *Las comunicaciones entre Europa y América 1500-1993: actas I congreso internacional de comunicaciones, Palacio de Comunicaciones, Madrid, 30 de noviembre-3 de diciembre de 1993* (pp. 143-146). Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Secretaría General de Comunicaciones.
- (2007). “Las telecomunicaciones en la España contemporánea, 1855-2000”, en *Cuadernos de historia contemporánea*, núm. 29.
- (2016). “La sociedad urbana y la irrupción de la Modernidad en España, 1900-1936”, en *Cuadernos de historia contemporánea*, núm. 38.
- Otero Carvajal, L. E. y López Sánchez, J. M. (2012). *La lucha por la Modernidad. Las Ciencias Naturales y la Junta para Ampliación de Estudios*. Madrid: Residencia de Estudiantes-CSIC.
- Otero Carvajal, L. E. y R. Pallol Trigueros (2009). “El Madrid moderno, capital de una España urbana en transformación, 1860-1931”, en *Historia Contemporánea*, núm. 39, Universidad del País Vasco, 2009 (II).
- Otero Carvajal, L. E. y R. Pallol Trigueros (eds.) (2017). *La sociedad urbana en España, 1900-1936. Redes impulsoras de la modernidad*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- Otero Carvajal, L. E. y Á. Bahamonde Magro, (eds.) (1989). *La sociedad madrileña durante la Restauración : 1876-1931*. Comunidad de Madrid.
- Otero Carvajal, L. E. (2017). “La sociedad urbana en España. Redes y flujos que impulsaron la modernidad, 1900-1936”, en Luis Enrique Otero Carvajal y Rubén Pallol Trigueros (eds.) *La sociedad urbana en España, 1900-1936. Redes impulsoras de la modernidad*. Madrid: Catarata.
- Otero Carvajal, L. E. y N. Rodríguez Martín (2019). “Infraestructuras urbanas y Modernidad. Madrid, nuevas necesidades y nuevos servicios de una metrópoli moderna, 1900-1936”, en *Historia Contemporánea*, núm. 59.
- Oyón Bañales, J. L. (2008). *La quiebra de la ciudad popular: espacio urbano, inmigración y anarquismo en la Barcelona de entreguerras, 1914-1936*. Barcelona: Serbal.
- Oyón Bañales, J. L., E. Griful y J. A. Maldonado (2001). *Barcelona 1930. Un atlas social*, Barcelona: UPC.
- Oyón Bañales, J. L. (coord.) (1998). *Urbanismo, ciudad, historia II, Vida obrera en la Barcelona de entreguerras, 1918-1936*. Manresa: Angle.
- Pablo, S. de (1995). *Trabajo, diversión y vida cotidiana. El País Vasco en los años treinta*. Bilbao: Papeles de Zabalanda.
- Pallol Trigueros, R. (2015). *El Ensanche norte. Chamberí, 1860-1931. Un Madrid moderno*. Madrid: Los libros de la Catarata.

- Pérez Yuste, A. (2004). *La Compañía Telefónica Nacional de España en la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Madrid, Madrid.
- (2007). “La creación de la Compañía Telefónica Nacional de España en la Dictadura de Primo de Rivera”, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. 29.
- Pérez-Villanueva Tovar, I. (1990). *La Residencia de Estudiantes: grupos universitario y de señoras, 1910-1936*. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia.
- Pinto Crespo, V. (coord.) (2001). *Madrid, Atlas histórico de la ciudad, 1850-1939*. Madrid: Fundación Caja de Madrid-Ludweg Editores.
- Pounds, N. J. (1999). *La vida cotidiana. Historia de la cultura material*. Barcelona: Crítica.
- Reich, L. S. (2002). *The Making of American Industrial Research: Science and Business at GE and Bell, 1876-1926*. Cambridge University Press.
- Ribagorda, A. (2009). *Caminos de la Modernidad. Espacios e instituciones culturales de la Edad de Plata*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- (2011). *El coro de Babel. Las actividades culturales de la Residencia de Estudiantes*. Madrid: Residencia de Estudiantes.
- Rodríguez Martín, N. (2007a). “Anunciar es vender. Nacimiento y desarrollo de la publicidad en la España del primer tercio del siglo XX”, en Heredia, Iván y Óscar Aldunate (eds.), *Actas del Encuentro de Jóvenes Investigadores de la AHC*. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza.
- (2007b). “Ocio, consumo y publicidad. España: 1898-1920”, en Gómez-Ferrer Morant y Raquel Sánchez (eds.) *Modernizar España 1898-1914. Congreso Internacional: Comunicaciones*, vol. 1914. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- (2008). “Jóvenes, modernas y deportistas: la construcción de nuevos roles sociales en la España del primer tercio del siglo xx a través de la publicidad”, en M. E. Nicolás Marín y C. González Martínez (eds.), *yeres en discusión. Temas claves de Historia Contemporánea hoy*. Murcia: Editum.
- (2015). *La capital de un sueño: Madrid en el primer tercio del siglo XX*. Madrid: Asociación de Historia Contemporánea: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- (2017). “La aparición del ‘problema de la circulación’ y los orígenes de la gestión del tráfico urbano en España, 1900-1936”, en *Historia contemporánea*, núm. 55.
- Rueda Laffond, J. C. (2001). *Madrid, 1900: proyectos de reforma y debate sobre la ciudad, 1898-1914*. Madrid: Universidad Complutense.
- Ruiz Ramón, F. (1998). *Historia del Teatro Español: siglo XX*, edición revisada y ampliada, 1976, 11ª ed. Madrid: Cátedra,.
- Ruiz, D. y Babiano, J. (eds.) (1993). *Los trabajadores de la construcción en el Madrid del siglo XX*. Madrid: Akal-Fundación 1º de Mayo.
- Salaün, S. (1990). *El Cuplé (1900-1936)*. Madrid: Espasa Calpe.

- Sánchez Pérez, F. (2006). *La protesta de un pueblo: acción colectiva y organización obrera. Madrid, 1901-1923*. Madrid: ediciones Cinca.
- Sánchez Ron, J. M. (coord.) (1989). *1907-1987. La Junta para Ampliación de Estudios e Investigaciones Científicas 80 años después*, 2 vols. Madrid: CSIC.
- Sanz García, J. M. (1975). *Madrid, ¿Capital del capital español? Contribución a la geografía urbana y a las funciones geoeconómicas de la Villa y Corte*. Madrid: Instituto de Estudios Madrileños.
- Serrano, C., y Salas, S. (eds.) (2006). *Los felices años veinte: España, crisis y modernidad*. Madrid: Marcial Pons.
- Simón Sanjurjo, J. A. (2015). *Construyendo una pasión: el fútbol en España, 1900-1936*. Logroño: UNIR.
- Smith, G. D. (1985). *The Anatomy of a Business Strategy: Bell, Western Electric, and the Origins of the American Telephone Industry*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- SMT (1934). *Sociedad Madrileña de Tranvías (SMT), Memoria que el Consejo de Administración... Ejercicio 1933-34*. Madrid: Samarán y Cía.
- Sobel, R. (2000). *ITT: The Management of Opportunity*. Washington: Beard Books.
- Solá Sugrañes, M., I. Bartolomé Rodríguez, M. Fernández-Paradas y J. Mirás Araujo (2017). *Globalización, nacionalización y liberalización de la industria del gas en la Europa latina (siglos XIX-XXI)*. Madrid: Marcial Pons.
- Suárez Saavedra, A. (1880). *Tratado de telegrafía*. Barcelona: Impr. de J. Jepsus.
- Suárez Pajares, J. (ed.) (2002). *Música española entre dos guerras, 1914-1945*. Granada: Fundación Archivo Manuel de Falla.
- Tiana, A. (2016). *Las Misiones Pedagógicas. Educación popular en la Segunda República*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- Tudela, M. (1984). *Aquellas tertulias de Madrid*. Madrid: El Avapiés.
- UNESCO. (1957). *UNESCO: World Illiteracy at Mid-century*.
- Uría, J. (1996). *Una historia social del ocio. Asturias, 1898-1914*. Madrid: Unión.
- Varela, J. (1999). *La novela de España. Los intelectuales y el problema español*. Madrid: Taurus.
- Velamazán Gimeno, M. A. y J. J. Millán Prades (2003). "La implantación del teléfono en Zaragoza (1878-1928)", en *Llull: Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, 26(56).
- Vicente, F. (2015). *El Ensanche Sur, Arganzuela (1860-1931): los barrios negros*. Madrid: Catarata.
- Zamorano, J. Z. (2011). *90 años de metro en Madrid: de Cuatrocaminos a Hospital de Henares* (2ª ed. rev.). Madrid: La Librería.
- Zárraga Sangróniz, K. y González Portilla, M. (coords.) (1996): *Los movimientos migratorios en la construcción de las sociedades modernas*. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- Zulueta, C. (1993). *Ni convento ni collage: la residencia de señoritas*. Madrid: CSIC.

La experiencia urbana moderna en Madrid. Impacto cultural de la modernización en infraestructuras y servicios en la capital española durante el primer tercio del siglo XX¹

• Rubén Pallol Trigueros²

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID
DEPARTAMENTO DE HISTORIA MODERNA Y CONTEMPORÁNEA

Habitualmente se asocia el crecimiento y desarrollo material de las ciudades con la modernización (Ewen, 2015: 92-113; Otero y Pallol, 2018). No hay duda de que la urbanización es una de las manifestaciones más evidentes del aumento de la prosperidad y de cierto progreso social. Desde luego lo ha sido históricamente. No es posible comprender la industrialización, en su segunda fase a partir de comienzos de siglo XIX sin la aparición de cada vez más y mayores núcleos urbanos que concentraban a los trabajadores y consumidores en las magnitudes que requieren las economías de escala de la producción fabril (Agulhon, Choay, y Crubellier, 1998; Reeder y Rodger, 2001). Por otro lado, la nueva economía de servicios que se desplegó en las sociedades de industrialización avanzada y en las que fue característica la terciarización de sus actividades económicas es también incomprensible sin la modernización urbana (Zunz, 1992). Durante buena parte del siglo XX en las ciudades mejoraron muy notable y visiblemente los índices de productividad, pero también las rentas disponibles para el consumo de sus habitantes y esto se tradujo, pronto, en que tanto la esperanza de vida como otros índices demográficos mostrasen una indudable situación de mayor bienestar en los entornos urbanos que en los rurales (Otero y de Miguel, 2018). En fin, si atendemos a otro de los indicadores básicos de nivel de vida, la alfabetización, también la balanza se inclina de manera contundente hacia un mayor avance en las ciudades que en las zonas rurales; fue en las primeras donde se desarrollaron más tempranamente los sistemas educativos nacionales al calor de la construcción del Estado liberal-democrático y donde primero tuvieron éstos una incidencia real en la población, cada vez más lectora y más familiarizada con la escritura (Díaz y de Miguel, 2017).

1. Esta investigación forma parte de las actividades del grupo de investigación «Espacio, sociedad y cultura en la Edad Contemporánea» de la Universidad Complutense de Madrid. Su realización ha sido posible gracias a la concesión de dos proyectos de investigación: «La sociedad urbana en la España del primer tercio del siglo XX. Madrid y Bilbao, vanguardia de la modernidad, 1900-1936» (HAR2015-65134-C2-1-P) del Plan Nacional de I+D, Programa Estatal de fomento de la Investigación Científica y Técnica de Excelencia. Subprograma Estatal de Generación de Conocimiento, financiado por MINECO/FEDER y «La sociedad urbana en España, 1860-1983. De los Ensanches a las áreas metropolitanas, cambio social y modernización» (Ref PGC2018-096461-B-C41) del programa Proyectos I+D del Subprograma Estatal de Generación de Conocimiento, Programa Estatal de Generación de Conocimiento y Fortalecimiento Científico y Tecnológico del Sistema de I+D+i del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades

2. Correo electrónico: rpallol@ghis.ucm.es y rpallolt@ghis.ucm.es

81

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Renta y riqueza, salud y desarrollo demográfico, alfabetización y educación: son los tres ejes sobre los que se fundan las definiciones más comúnmente aceptadas de lo que significa el progreso. De hecho, son los tres vectores a partir de los cuales se calculan los índices de desarrollo humano que maneja la Organización de las Naciones Unidas. Y en un análisis cuantitativo y a largo plazo de la urbanización en la Edad Contemporánea quizá no quede duda de que ésta, cuando se ha producido, cuando las ciudades se han expandido y han crecido, han contribuido a elevar estos índices básicos de prosperidad. Ahora bien, el presente texto quiere complejizar esta vinculación interpretativa entre crecimiento de la ciudad y modernización, entre urbanización y desarrollo. Y lo pretende realizar a través de una clarificación de los conceptos de ciudad moderna y ciudad modernizada (o ciudad desarrollada), partiendo de la base de que no necesariamente el desarrollo urbano (al menos entendido éste como una mera transformación física y material de los núcleos de población que permiten su crecimiento demográfico y económico) garantiza lo que podríamos denominar la experiencia moderna de la vida urbana. Esta experiencia moderna, sobre la que han reflexionado una amplia nómina de científicos sociales y pensadores dedicados a lo urbano, entre cuyos pioneros cabría destacar a George Simmel (1903, 1986), Louis Wirth (1938), Charles Baudelaire (1863, 2013) o Walter Benjamin (2005) vendría marcada por la creación de las condiciones para unas relaciones sociales complejas, en las que el individuo encuentra un mayor margen y autonomía (o en términos menos optimistas y más propios de Émile Durkheim, un mayor abandono) (Durkheim, 1893) para la creación de su identidad social. La ciudad moderna es la de la libertad y la atomización, la de la autonomía moral o la de la anomia, según se quiera asumir términos de valoración positiva o negativa sobre el fenómeno. Como fenómeno cultural, la ciudad moderna, no siempre ha emergido como corolario al crecimiento económico y demográfico de las poblaciones. Y si no, baste sólo pensar en las grandes ciudades desarrolladas bajo regímenes más o menos totalitarios, o simplemente dictatoriales. Fueron transformadas radicalmente por sus mandatarios, pero de ello no se derivó una vida urbana moderna. El caso al que nos referiremos, Madrid, nos ofrece un buen ejemplo.

Madrid es una ciudad de desarrollo atípico en el contexto de los Estados-nación europeos (Juliá, Ringrose, y Segura, 1994). Al menos lo es si la comparamos con las otras capitales estatales. Su ritmo de crecimiento fue lento, despertó perezosamente, en parte por las características específicas de desarrollo del Estado-nación español, en el que no hubo una expansión imperialista como en sus vecinas

continentales, sino más bien un retraimiento colonial que culminó en 1898, con la pérdida del control sobre Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Sin embargo, la industrialización, a pesar de su aparente fracaso, acabó arraigando y la economía española integrándose en los mercados internacionales. Ya desde mediados del siglo XIX se puede afirmar este despertar industrializador, que se confirmó y que experimentó un salto cualitativo con la Primera Guerra Mundial, momento en que se asistió a la modernización definitiva de la economía española, su integración en el mercado internacional y su integración en las dinámicas de la industrialización capitalista más avanzada (Roldan y García Delgado, 1973; García Delgado, 1990). El desarrollo de Madrid, como ciudad capital que era, había de verse condicionado por los ritmos y avatares del país que capitaneaba (Otero Carvajal y Pallol, 2009). Así, tras un cierto estancamiento en la segunda mitad del XVIII, las cifras de población de Madrid fueron aumentando en el primer tercio del siglo XIX hasta llegar a los 250.000 habitantes y adquirir un ritmo sostenido de incremento en las décadas siguientes. En 1900 ya había medio millón de madrileños y por entonces, al calor del desarrollo nacional, la capital entró en una dinámica similar a las europeas, hasta superar la barrera simbólica del millón en 1930. La Guerra Civil española (1936-1939) y la dura posguerra ralentizaron dicho crecimiento, pero no lo frenaron. Así lo atestiguan las cifras: un millón de habitantes en 1940, 1,5 millones en 1950, 2,1 millones en 1970 y 3,2 millones en 1975 cuando alcanzó su cénit (Sánchez Pérez, 1993), si bien la población ha seguido aumentando hasta nuestros días ya distribuida en un conglomerado metropolitano extenso.³ En fin, durante la dictadura franquista Madrid acabó acompañándose a otras grandes capitales mundiales que, independientemente de su régimen político, transitaban la senda del crecimiento, la industrialización y una expansión de su espacio construido más allá de sus propios límites. Madrid ya se había constituido en una metrópolis, integrando en su órbita los municipios colindantes en los años treinta; entre 1939 y 1975 se intensificó esta integración creándose las bases de la gran aglomeración que constituye hoy el área metropolitana de la capital española.

El franquismo en Madrid nos sitúa sobre el *quid* de la cuestión. El crecimiento y desarrollo económico no son necesariamente indicadores indefectibles de modernidad, si por esta entendemos también la aparición de nuevos comportamientos sociales y nuevas formas de relaciones sociales. Es bien sabido que durante la dictadura franquista se pudieron combinar en España altas tasas de crecimiento económico y de mejoras en sus índices de desarrollo humano con la negación de los derechos políticos fundamentales (Barciela, 2001),

3. Las cifras aquí señaladas son las del término municipal de Madrid; si tomaran las de la metrópolis, con los municipios colindantes que crecen al tiempo que Madrid, el volumen de población sería mayor y el crecimiento se mantendría hasta la actualidad.

tal y como también lograron y logran aún hoy en día otros regímenes dictatoriales. Es más, logró mantener y hasta aumentar las cifras de crecimiento que habían logrado regímenes políticos anteriores y particularmente el democrático de la Segunda República española negando, al mismo tiempo, las libertades y los rasgos que normalmente se asumen como característicos de la vida urbana moderna. No hay ejemplo mejor que el franquismo para entender que la modernidad no puede expresarse numéricamente. Y es en ese sentido que el presente trabajo se propone complejizar las relaciones entre progreso material, cambio urbano y bienestar social y libertad política a través de la redefinición de esos dos términos: la ciudad modernizada o ciudad desarrollada (con referencia fundamental a la morfología urbana y a los indicadores cuantitativos básicos de bienestar) y la ciudad moderna (como un contexto sociopolítico y cultural que en parte necesita esa transformación material previa de la ciudad, pero que no necesariamente se consume tras ésta: toda ciudad moderna necesita previamente su modernización, pero la modernización de la ciudad no necesariamente produce una ciudad moderna).

Como estudio de caso en el presente trabajo se escoge lo que en el pasado el autor y otros con los que ha colaborado asiduamente han definido como el Madrid moderno, que es la ciudad que se desarrolló entre mediados del siglo XIX y la Guerra Civil española de 1936-39 (Carballo, 2015; de Miguel, 2016; Díaz Simón, 2016; Otero Carvajal, 2013; Pallol, 2015a; Rodríguez Martín, 2015; Vicente, 2015a). Ya se han dado cifras más arriba que, en lo demográfico, atestiguan la incorporación en este periodo de la capital española a la gran ola urbanizadora que recorría el mundo occidental al calor del proceso industrializador y de despliegue capitalista (Fernández García, 1989). Por otro lado, en anteriores trabajos ya se han constatado los principales factores que alimentaron el proceso de modernización de la capital española (de su transformación material y de su estructura urbana) (Otero Carvajal y Pallol, 2009). De lo que se tratará aquí es de reevaluar dichos procesos en este debate entre ciudad modernizada y moderna, desvelando, en primer lugar, que la senda emprendida de cambio y organización de la ciudad era una de las vías posibles y no la única. En este punto se insistirá en cómo las soluciones adoptadas para encauzar y diseñar el desarrollo de Madrid fueron el resultado de conflictos entre varias posibilidades y visiones diferentes de la ciudad futura o presente (Lefebvre, 1986, 2017). No había una única manera de modernizar la ciudad y se acabó optando por la preferida de aquellos actores (gobernantes, vecinos, habitantes, urbanistas) con la capacidad de imponer sus intereses al bien gene-

ral (Pallol, 2019). En segundo, se reflexionará sobre en qué medida y en qué momentos Madrid pudo experimentar esa condición de modernidad urbana, entendida como la cristalización de un contexto sociocultural y político específico y que, como veremos, no necesariamente adquiriría un carácter permanente o indeleble como condición. Madrid pudo ser moderna en algún momento de su pasado; aquí se defenderá que esto ocurrió en el periodo de entreguerras, pero dicha modernidad se pudo marchar tan súbitamente como había llegado. Y aunque, como también se explicará, determinados fenómenos de cambio social y económico y de organización de la vida urbana fueron imprescindibles para la irrupción de dicha modernidad, tampoco eran suficientes. Madrid, después de 1939, siguió creciendo y transformándose, pero no volvió a recuperar ni de manera inmediata ni de manera completa la riqueza de vida urbana que un día disfrutó.

MADRID 1850-1936: UNA MODERNIZACIÓN INCUESTIONABLE, UNA DESIGUALDAD PALPABLE

No se puede dudar que la capital española experimentó una profunda revolución de su constitución como ciudad entre mediados del siglo XIX y el inicio de la Guerra Civil española. Y tampoco puede cuestionarse que dicha revolución, que se manifestó en todos los órdenes (su estructura social y económica, su morfología urbana, sus relaciones de poder y forma de gobierno) ofrecía un saldo de mejora global. Se vivía mejor y en mayor prosperidad en 1936 que ochenta años atrás. Baste con una caracterización de lo que era la ciudad en una y otra fecha para comprobarlo.

No es exagerado decir que Madrid se asomaba al abismo del colapso social a mediados del siglo XIX. La crisis estaba a la orden del día, ya fueran crisis epidémicas como las que se desataron con la invasión del cólera morbo en 1835, 1855 y todavía en 1865 (Fernández García, 1985), ya fueran crisis sociales por el estallido de levantamientos populares que, acompañando a las agitaciones liberales, demandaban mejoras en las condiciones de vida y de trabajo de los vecinos con menos recursos; en Madrid hubo ecos de la Revolución de 1848, una revolución triunfante en 1854 con un fuerte componente social y otra en 1868 que llegó a expulsar a la familia reinante del país (Bahamonde y Toro, 1978; Pallol, 2013; Urquijo, 1984). Eran éstos sólo los estallidos en la superficie

85

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

de una quiebra interna social, cada vez más grave. Por entonces no era Madrid una ciudad muy populosa, apenas 250.000 habitantes, pero que sin embargo, ejercían una presión ya inaguantable sobre el espacio disponible para vivienda. Y es que la capital del reino seguía por aquel entonces circunscrita a los terrenos que habían quedado delimitados por una tapia fiscal que había levantado el rey Felipe IV a comienzos del siglo XVII y que las autoridades decimonónicas se resistían a derribar (por motivos especulativos respecto del suelo, por cuestiones prácticas para recaudar impuestos). Y no faltaban impulsos para que Madrid creciera; de hecho, desde hacía décadas los flujos migratorios acudían en mayor caudal y, lo que era más importante, cada vez los recién llegados a la ciudad tenían menos intenciones de regresar a sus lugares de origen (Pallol, Carballo y Vicente, 2010). Si esto no se traducía en un crecimiento de la población se debía a las nefastas condiciones de vida con que estos nuevos madrileños se encontraban al instalarse en la ciudad. Una higiene en deterioro por la presión sobre unas infraestructuras anticuadas, pues la ciudad aún se abastecía de agua con los pozos y viajes tradicionales, muchos de ellos contaminados por un desalojo de aguas residuales que se organizaba en pozos negros (Hauser y Moral Ruiz, 1979). Una situación de pobreza extendida entre las clases populares por la falta de una remodelación del sistema productivo de la ciudad, el mundo de los artesanos, antaño próspero vivía en una ya larga decadencia, en parte por la presión de nuevos trabajadores que habían contribuido a la proletarianización de las condiciones laborales (Nieto Sánchez, 2006). Madrid necesitaba integrar a estos trabajadores en nuevos sectores de producción, como lo habían hecho otras ciudades donde había echado sus primeras raíces la industrialización; sin embargo, por el momento, lo que sucedía es que todos esos recién llegados pasaban a engrosar las filas de los trabajadores casuales, los jornaleros, que carecían de empleo fijo y cuyo salario era discontinuo y muchas veces insuficiente para garantizar su supervivencia y la de los suyos (Carballo, 2011). En fin, miseria y deterioro del hábitat urbano formaban un cóctel que explica fácilmente que Madrid arrojara un saldo vegetativo negativo y fuera incapaz de crecer por sus propios medios (Fernández y Bahamonde, 1993), y también, por supuesto, que, de tiempo en tiempo la población se levantara para reclamar una mejora de sus condiciones de vida o simplemente algunas medidas que aliviaran sus sufrimientos.



Figura 1: Madrid en 1856. Fuente: Plano de Madrid de 1856. Cuerpo del Estado Mayor del Ejército.

La fotografía de Madrid en la década de 1930 es bien diferente. Para entonces ya sumaba un millón de habitantes, eso sin contar a los vecinos de los municipios de alrededor y que poco a poco habían caído en su órbita, para acabar formando una gran aglomeración metropolitana. Los viejos límites de la ciudad cortesana se habían borrado. Las tapias del siglo XVII se habían derribado hacía tiempo y se habían construido barrios de ensanche adosados al casco antiguo; y todavía más allá había surgido una primera corona de suburbios de extrarradio, tanto habitados por obreros como por vecinos de clase media. Y más allá estaban esos municipios limítrofes que, formando una segunda periferia, se iban contagiando del dinamismo de la capital (Pallol, Vicente y Hernández Quero, 2017; Vorms, 2012). Tanto los nuevos espacios de la ciudad como sus barrios antiguos habían sido provistos con las infraestructuras necesarias para una gran metrópolis de su tiempo (aunque como se verá no de una manera demasiado igualitaria). Se trajeron las aguas desde las sierras cercanas gracias a grandes obras de canalización, lo que permitió paliar muchos proble-

mas higiénicos de la ciudad (Espinosa de Romero y González Reglero, 2001). A esto también contribuyó la creación de modernos sistemas de evacuación de aguas residuales o de recogida de basuras, que unidos a la acción cada vez más concienzuda del laboratorio municipal de inspección higiénica, consiguieron revertir el clima insalubre de la ciudad y poner coto a las epidemias que asolaban Madrid (de Miguel, 2017c, 2018; Otero y Rodríguez, 2019). Pero, sin duda, las herramientas de mayor potencial en la transformación de la ciudad fueron los grandes proyectos urbanísticos que se emprendieron. En primer lugar, la puesta en marcha de un ensanche en las últimas décadas del siglo XIX, que incorporó como terreno urbanizable una superficie tres veces mayor que la de la ciudad antigua y que abrió la posibilidad de creación de viviendas más amplias y mejor acondicionadas (aunque, como ya se ha explicado en diversas ocasiones, la adulteración del proyecto por la especulación de los propietarios recortó los beneficios que podían haber obtenido los madrileños) (Carballo, 2015; Carballo, Vicente y Pallol, 2008; Castro, 1978; Mas, 1982; Pallol, 2015a; Vicente, 2015a). Y, en segundo, la apertura de la Gran Vía, una operación quirúrgica en el corazón de la capital española que, al modo de las del barón Haussmann en París, perforó a partir de 1909 el viejo caserío del casco antiguo para crear una avenida de gran amplitud, flanqueada por altos edificios que imitaban en sus fachadas y estructuras a los de las grandes capitales del momento (sobre todo Berlín y Nueva York) y que proveyeron el escenario para la irrupción de las oficinas y los grandes comercios característicos de la sociedad capitalista e industrial avanzada de entreguerras (Baker, 2009; De Miguel, 2017b; Rodríguez Martín, 2015). A la renovación de la trama viaria y de los edificios, hay que añadir el despliegue de unas infraestructuras que permitieron que la vida fuera posible en una ciudad cada vez más grande, con más habitantes y con una organización más compleja; así nacieron los sistemas de transporte colectivo y se adecuaron las calles a la llegada de los vehículos a motor (Rodríguez Martín, 2017b), se creó un sistema de alumbrado público que introdujo muchas de las innovaciones que ya eran comunes en otras grandes metrópolis (Rodríguez Martín y Fernández-Paradas, 2017) y se distribuyó entre casas particulares y empresas las nuevas fuentes de energía (electricidad y gas) que permitieron a los madrileños acoplarse a los ritmos de vida propios de la sociedad industrial y de consumo de masas (Fernández-Paradas, Larrinaga y Rodríguez Martín, 2018).

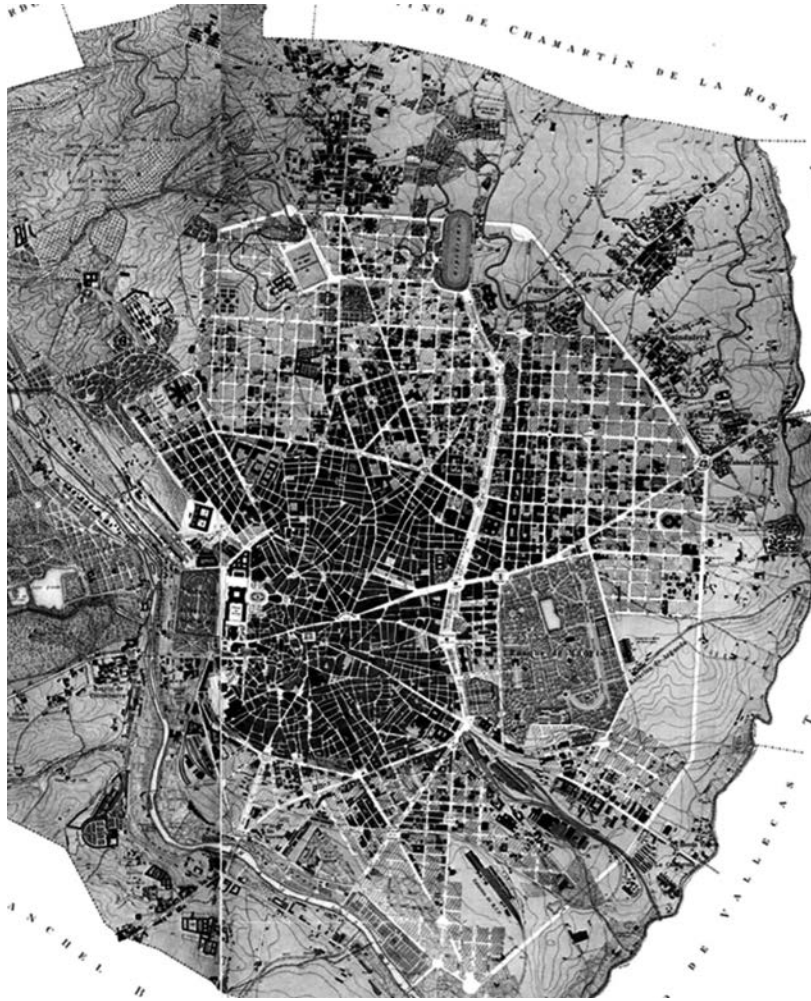


Figura 2: Madrid en 1910. Fuente: Plano de Madrid de Núñez Granés.

Todos estos cambios en la fachada urbanística de Madrid y en sus infraestructuras proporcionaron además uno de los motores para el cambio de modelo productivo de la ciudad. La construcción se convirtió en uno de los sectores de negocio y de contratación más dinámicos de la capital en estos años y permitió incorporar, en condiciones de estabilidad creciente, a gran parte de esa masa de inmigrantes que con cada vez más intensidad se dirigían a Madrid (Pallol *et al.*, 2010). Por otro lado, la superación de las desventajas comparativas que hasta entonces habían impedido el desarrollo industrial en Madrid fueron superadas, la aparición de nuevas fuentes de energía (la electricidad) suplió la carencia de carbón, la consolidación de una red ferroviaria moderna con su centro en la capital abarató la llegada de materias primas y

el desarrollo de nuevos sectores productivos, como el químico, hicieron posible la apertura de fábricas en Madrid. En estas fábricas ingresó una mano de obra que, si bien no se libró completamente de las condiciones de explotación laboral de los jornaleros, sí mejoraba en sus condiciones de trabajo y vida (García Delgado, 1990; Vicente, 2015b). Finalmente, y quizá como factor decisivo para la reconfiguración del modelo productivo, se debe señalar el desarrollo de un sector de servicios modernos derivado del papel cada vez más importante que ejercía Madrid como capital financiera de una economía española, cuyo mercado nacional se había integrado y que se proyectaba con más protagonismo en los mercados internacionales (Roldan y García Delgado, 1973; Sanz García, 1975). En el tejido empresarial madrileño esto se tradujo en la concentración de firmas financieras y de aseguradoras, de agencias comerciales, de empresas de telecomunicaciones y de transportes, y de tantos otros servicios que tenían su sede en Madrid y que ofrecieron una variedad inmensa de trabajos de cuello blanco que ahora se abrían tanto a los hijos de familias más o menos bien situadas como a las de las clases obreras (De Miguel, 2015; Pallol, 2011). Mejores y más abundantes empleos que convertían a Madrid en una ciudad de las oportunidades, a la que se acudía en busca de promoción social y no como último recurso, tal y como había acontecido en el pasado. Si a mediados del siglo XIX la capital española se encontraba al borde del colapso por el choque entre la presión de los flujos de población que llegaban a sus calles y sus anquilosadas estructuras urbanísticas y laborales, en 1930 se mostraba no sólo capaz de incorporar a quienes llegaban en busca de empleo, sino de drenar al mejor capital humano de sus alrededores y atrayéndolo incluso de lugares lejanos para propulsar un crecimiento cada vez más intenso de su población y de su economía (Beltrán Tapia y De Miguel, 2017; Pallol, De Miguel y Díaz, 2014; Pallol y García Abad, 2017)

No hay mejor indicador de prosperidad que el demográfico. Madrid en la década de 1930 había revertido su tenebroso saldo vegetativo y podía al fin reproducirse por sí misma. Las tasas de mortalidad general y sobre todo las de mortalidad infantil habían sido reducidas drásticamente, con lo que se hacía la entrada en el régimen demográfico moderno (Fernández García, 1989). Pero existían otros indicadores más que daban cuenta de la profundidad de los cambios y mejoras; el aumento de la alfabetización y la prolongación de la vida escolar entre un mayor número de familias, la mayor estabilidad en el empleo y el aumento de los salarios, la difusión de una incipiente sociedad de consu-

mo que iba más allá de la adquisición de los bienes para la mera reproducción de la fuerza de trabajo, la participación de capas cada vez más amplias de la población en el ocio de masas y, entre otras cosas más, la difusión cada vez mayor de la propiedad de viviendas entre los madrileños. Por todo ello se puede hablar de aquel Madrid en vísperas de la Guerra Civil se iba perfilando como una sociedad de clases medias, muy alejadas en sus estándares de vida de la ciudad en crisis de mediados del siglo XIX (Pallol, 2015b).

Es por todo ello que se puede hablar de la modernización de Madrid entre 1850 y 1936, si entendemos que una ciudad modernizada es aquella que realiza las reformas para paliar los problemas de desarrollo surgidos por el impulso de la industrialización, que incorpora las novedades tecnológicas y las infraestructuras que convierten la situación de crisis en una dinámica de crecimiento y en la que se promueve un cambio de modelo económico ahora orientado al aumento de la producción y a la acumulación de riqueza (ya por medio de la industrialización o el impulso de los servicios). Madrid en 1936 había recorrido ese camino en su trecho más importante para romper radicalmente con su pasado en un proceso que había tenido mucho de incorporación de las novedades que, tanto en organización de la economía como en construcción y gestión de la vida en la ciudad, ya se habían ensayado en otros lugares. Y en esto Madrid también era una ciudad incorporada al tren de la modernización, que imitaba en sus infraestructuras lo que se estaba haciendo en Londres o en París, o que alzaba sus edificios con técnicas y aspecto parecidos a los de Nueva York o Berlín, que abría grandes avenidas como las de Haussmann en la capital francesa o tendía sistemas de tren metropolitano subterráneo como se hacía en otras grandes capitales. Se debe destacar asimismo que desde la capital española también se elaboraban soluciones originales y que luego tenían difusión en radios de acción más o menos extensos. Y así habría que indicar la fuerte influencia que la capital tuvo, junto a Barcelona, como modelo de reforma urbana, siendo sus ensanches imitados en muchas capitales de provincias españolas; lo mismo cabría decir de sus soluciones en la incorporación de las nuevas infraestructuras y servicios exigidos por la vida urbana moderna, algunas de cuyas soluciones luego se adoptaban en ciudades más pequeñas (San Andrés, 2011; de Medeiros, Novo y Rodríguez, 2016; De Miguel, Beascoechea y Dantas, 2018; Fuente Núñez, 2016).

Con todo, hubo algo que no desapareció de Madrid: la protesta y la revolución. Sin necesidad de hacer un repaso pormenorizado de la vida política de la capital española, baste evocar el ciclo de protesta que tuvo a la huelga de 1917

como punto álgido (Hernández Quero y Pallol, 2019; Sánchez Pérez, 2006), la revolución pacífica y democrática de 1931 y las huelgas del periodo republicano (Juliá, 1984; Sánchez Pérez, 2007) como muestras de que la prosperidad de la modernización no trajo consigo necesariamente el apaciguamiento social. Ahora bien, como ocurría en todas las capitales occidentales que vivieron fenómenos similares, la agitación ya no se debía como antaño a una situación de cuasi colapso social, sino a un efecto inesperado pero implícito al desenvolvimiento de la modernización: el aumento de las desigualdades entre los habitantes de la gran ciudad y, lo que es más importante, una mayor percepción por parte de la población de que se estaba abriendo un foso entre las condiciones de vida de los más acomodados y los más pobres.

Es evidente que puede haber crecimiento generalizado en una economía y al mismo tiempo un incremento de la desigualdad. Se ha puesto sobre la mesa en la teoría económica en la última gran crisis (Piketty, 2013), pero ésta ha sido una advertencia constante en los análisis críticos al capitalismo desde tiempos de Marx en adelante. En la crisis urbana que se vivió en Madrid desde mediados del siglo XIX y que trató de solventarse con las reformas modernizadoras que se han indicado más arriba, los efectos beneficiosos no llegaron de la misma manera a todos los habitantes. La desigualdad ante la modernización de la ciudad se manifestó de muy distintas maneras. Primero, porque hubo quien perdió con las transformaciones introducidas en la vida urbana, se destruyeron modos de vida (lo hacía la transformación de la economía corroyendo los viejos oficios artesanales ante la avasalladora introducción de la mecanización y la producción industrializada) y también hábitats urbanos en los centros de las ciudades que conllevaron el desahucio de poblaciones de los centros históricos. El ejemplo de París es bien conocido, las reformas de Haussmann supusieron la migración de una parte importante de las clases populares del centro a la periferia de la ciudad y con ello su desposesión de una fuente importante de recursos (Gribaudo, 2014; Harvey, 2015; Jacquemet, 1984); en Madrid se produjeron fenómenos análogos, como producto de una de sus grandes reformas urbanas, la Gran Vía, que fue abierta atravesando el casco viejo de la ciudad a costa del derribo de todo el caserío antiguo y forzando a sus inquilinos a marcharse a barrios más baratos (De Miguel, 2016, 2017b). Segundo, porque por mucho que los planes de reforma y mejora de las ciudades se plantearan como globales, éstos no llegaron a la misma velocidad ni con la misma intensidad a todas las partes de la ciudad. El despliegue de las infraestructuras,

por ejemplo, el alumbrado público, podía ser luminosamente visible en las plazas centrales de la ciudad o en los barrios de las clases más acomodadas, pero tardó en llegar a los barrios con menos recursos o cuyos vecinos tenían menos capacidad de presión sobre las instituciones (Pallol, 2017a); a ello se ha referido, por ejemplo, Charlotte Vorms en su estudio del barrio periférico de Prosperidad, que creció en el extrarradio madrileño, sin apenas atención institucional y en el que los servicios más básicos hubieron de ser ya provistos por los propios vecinos, ya arrancados al ayuntamiento con presión y acción política (Vorms, 2012). Esto remite a una tercera dimensión de la desigualdad en la ciudad y es la que tiene que ver con la distinción entre barrios modernizados y barrios deteriorados o subdesarrollados. Madrid había pasado de ser una ciudad en que los problemas se manifestaban de manera general en toda la ciudad a otra en que mientras en unos barrios se vivía cómodamente y disfrutando de muchos de los adelantos tecnológicos asociados a la modernidad, en otros se vivía con carencias básicas y ya insoportables en la vida cotidiana. El mejor ejemplo es el agua corriente. Ya se ha señalado que Madrid solventó el problema de la insalubridad de sus aguas, que hasta mediados del siglo XIX se obtenían de pozos de la ciudad ya muy contaminados, gracias a la gran canalización que derivó el caudal de Lozoya desde las sierras cercanas. Ahora, que el agua llegara al centro de la ciudad no significaba que lo hiciera a todas sus casas ni siquiera a muchos de sus barrios, sobre todo quedaban desabastecidas las periferias (Hauser y Moral Ruiz, 1979). De hecho, una importante fuente de protestas en los barrios obreros de las afueras, aún en la década de 1910, tenía que ver con la reclamación de acceso a este recurso básico (Hernández Quero y Pallol, 2019). Y en cuarto y último lugar habría que señalar que la modernización de la ciudad también trajo nuevas formas de desigualdad. Y es que la introducción de infraestructuras además de crear distinciones entre beneficiados y desposeídos, como en el caso del acceso al agua, podía crear nuevas fronteras y nuevas formas de marginación. Es el caso bien conocido en Madrid de la creación de las líneas de ferrocarril de circunvalación de la ciudad y particularmente la que atravesaba sus barrios de ensanche al sur (Vicente, 2019). El trazado de las vías, que además se incrustaron en un foso, crearon una profunda cicatriz en el territorio que separaba a un lado y a otro a barrios integrados en la trama urbana y barrios ajenos a la ciudad; los habitantes de estos últimos encontraban en estas y otras nuevas infraestructuras

(años más tarde serían las carreteras) fronteras cada vez más drásticas para su integración en la modernidad urbana.

Así pues, además de constatar los factores que hicieron posible esa indudable modernización de la ciudad de Madrid (y la de cualquier otra de las ciudades de aquel momento) es necesario destacar estos efectos consustanciales de desigualdad, que no han recibido demasiada atención en la historiografía. Sin ser posible hacer un recuento minucioso en el Madrid en su modernización entre 1850 y 1936, nos limitaremos a mostrar aquí cómo algunas de las grandes transformaciones señaladas más arriba (Ensanche, Gran Vía, nuevas infraestructuras de transporte y equipamientos) implicaban también el desarrollo de estas cuatro formas de desigualdad: desposesión, recepción no igualitaria de la modernidad, segregación y nuevas formas de discriminación.

ENSANCHE, GRAN VÍA E INFRAESTRUCTURAS: LUCES Y SOMBRAS DE LA MODERNIZACIÓN DE MADRID

Si bien la modernización de Madrid entre finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX se manifestó de muy diversas maneras y en muy diferentes planos, tres líneas de intervención urbana han concentrado gran parte de los esfuerzos investigadores y, sobre todo, gran parte del consenso sobre la celebración en positivo del proceso de transformación de la ciudad en aquellos años. El Ensanche como el gran plan urbanístico de la revolución liberal decimonónica, la Gran Vía como la gran reforma urbana que pretendía enganchar a Madrid con la modernidad cosmopolita europea y americana y la introducción de nuevas infraestructuras (alumbrado y distribución de energía, transportes y comunicaciones) como manifestación de la revolución tecnológica urbana (un precedente lejano quizá de la tan celebrada *smart city* o ciudad eficiente de la actualidad).⁴ No hay duda, ya se ha advertido más arriba, de que a largo plazo este tipo de intervenciones lograron que Madrid saliera de su colapso como ciudad y se hiciera posible su despliegue en la contemporaneidad; sin embargo, parece necesario complejizar esta perspectiva casi secular, que mira la ciudad como una estructura de materia e infraestructura y no como un lugar habitado por personas. Esta mirada, por momentos en exceso complaciente, ha sido común entre arquitectos, urbanistas e ingenieros que han querido explicar la evolución de las ciudades en el pasado, y también entre algunos historiadores que, con ellos, se han contentado con entender la urbanización como una

4. Podrían haberse destacado muchos otros proyectos que contribuyeron a la modernización de la ciudad de Madrid y que han recibido atención en la bibliografía especializada, desde las reformas interiores de las calles (Ruiz Palomeque, 1976) o la urbanización de la otra gran arteria madrileña, la Castellana (Azorín García y Gea Ortigas, 1990), hasta el despliegue de los servicios básicos a la población analizados recientemente por diversos investigadores (Otero y de Miguel, 2018).

cuestión técnica, de planificación y de intervención de especialistas y profesionales. En este apartado se va a forzar la mirada para desvelar, también, los efectos perjudiciales que pudieron tener esas reformas, además de sus aspectos fallidos o interesados, destacando las formas de desigualdad que contribuyeron a crear en la vida urbana de la capital española.

El Ensanche ha sido juzgado, con razón, como la plasmación urbanística en Madrid de las reformas liberales que se habían ido abriendo paso desde la guerra de independencia de 1808-12. Y también, con razón, como el partea-guas que separa en Madrid la ciudad del Antiguo Régimen de la ciudad contemporánea, porque este proyecto urbanístico supuso el derribo de las cercas que la rodeaban y limitaban su crecimiento. Con el Ensanche se inició una dinámica de crecimiento imparable y de aceleración progresiva (Carballo *et al.*, 2008). Aprobado por el gobierno de Isabel II en 1860, aunque retrasado en su aplicación hasta 1868 cuando la revolución que destronó a esta monarca impulsó la democratización del país, el proyecto de Ensanche de la ciudad que había diseñado el ingeniero militar Carlos María de Castro proponía, más allá del derribo de las tapias, la incorporación como suelo urbanizable de extensos terrenos en los alrededores de la ciudad, para albergar a una población que crecía con fuerza desde hacía ya años. Madrid multiplicaba por tres el terreno sobre el que se extenderían sus calles y edificios, pero, sobre todo, lo que representaba un cambio radical, era el modo en que se preveía dicho despliegue de la ciudad por sus alrededores. Frente a la ciudad antigua de crecimiento enmarañado se proponía una distribución de calles en damero ortogonal, un diseño en cuadrícula que satisfacía las convicciones éticas y estéticas del liberalismo triunfante (un espacio homogéneo, como el de un mercado libre, no condicionado, para que se expresaran libremente las voluntades individuales), pero que también rescataba algunas experiencias previas como podían ser las fundaciones de ciudades coloniales del Imperio español, el plan de extensión de la ciudad de Nueva York y hasta el modo de organización urbano de los campamentos militares romanos. En la cuadrícula, se pensaba, se garantizaría una mejor circulación de las personas y de las mercancías, como exigía la nueva economía de mercado libre pero también lo haría el aire, conforme a unas preocupaciones higiénicas que eran otro de los objetivos del proyecto. Tan era así, que el ingeniero Castro se extendía largamente en su proyecto estableciendo los límites de plantas que se podían construir en los edificios, el suelo que se debía reservar para patios y la disposición de parques públicos y otros equipamientos que garantizarían que la nueva ciudad sería saludable (Castro, 1978).



Figura 3: El Ensanche de Madrid. Fuente: Anteproyecto de plan de ensanche por el Ingeniero Carlos María de Castro, 1860.

Que el proyecto de Ensanche acabara convirtiéndose en la palanca transformadora de más potencia para Madrid no debe hacer pensar que en su día fuera unánimemente apoyado ni por el conjunto de la ciudad, ni tan siquiera por la elite que estaba en disposición de gobernarla. De hecho, la idea de ensanchar la ciudad era antigua, siempre estuvo envuelta en la polémica y sujeta a discusiones sobre cómo entender dicha operación urbanística, y al final acabó adoptándose un proyecto que fundamentalmente beneficiaba a una parte de los actores interesados en el diseño de la ciudad, en este caso, los propietarios de suelo en las afueras (Mas, 1982). Los primeros proyectos de Ensanche databan de finales del XVIII como una idea de arbitristas ilustrados para solucionar los males urbanos y fueron replicados en la década de 1830, con un proyecto presentado en el Ayuntamiento que no prosperó. En el primer caso, se frustró

el Ensanche por la incapacidad del gobierno para expropiar las tierras circundantes a Madrid a las instituciones religiosas y a las casas nobiliarias (manos muertas) que disponían de ellas; en el segundo caso, fueron los patricios de la propia ciudad, que poseían el suelo del casco antiguo y preferían que no se pusiera en el mercado más terreno y más viviendas que pudieran abaratar las suyas (Carballo *et al.*, 2008). Si finalmente en 1868 la operación fue posible se debió (además de al miedo a nuevas epidemias y revoluciones en esa ciudad ya convertida en una olla a presión) a que la desamortización ya había sido completada, todo el suelo de los alrededores de Madrid había sido trasvasado a manos particulares y a que se les garantizaba a los propietarios la posibilidad de extraer todo el beneficio posible de su explotación y conservar lo que ellos consideraban sus derechos adquiridos. Así, por ejemplo, tras un largo conflicto, las viviendas ya existentes en las afueras de la ciudad y que deberían haber sido demolidas para extender el damero de calles proyectado por Castro, fueron finalmente conservadas (y el trazado viario original modificado). Lo mismo sucedió con las exigencias higiénicas que el ingeniero Castro había establecido en su proyecto de Ensanche; como estas eran lesivas para los promotores de vivienda, acabaron siendo reducidas y las intenciones de crear una ciudad más higiénica, adulteradas: se redujo el espacio que se debía reservar para patios en los edificios, se permitió aumentar las alturas de estos y hasta se autorizó que las buhardillas fueran habitables, reproduciendo (en parte) las condiciones de estrechez y hacinamiento que habían caracterizado al casco antiguo madrileño. Que los barrios de Ensanche resultaban más saludables que los del viejo centro de la ciudad era cierto; que podrían haberlo sido más, también. Y si no ocurrió así fue porque se impuso el interés de una parte de los vecinos de Madrid, los propietarios de suelo, sobre los beneficios potenciales que había para el común.

Unos ganaban y otros perdían con el gran proyecto de reforma urbana de Madrid. No hubo damnificados en un primer momento (no se derribaron casas, no se expulsó demasiada población con las obras del Ensanche, por la simple razón de que las afueras de Madrid sobre las que se extendían los nuevos barrios estaban prácticamente sin edificar en 1860), pero sí los hubo a largo plazo. Las clases populares madrileñas, tan necesitadas de vivienda salubre y a bajo coste, acabarían recibiendo barrios que no eran ni tan higiénicos ni tan baratos como podrían haber sido. Y desde luego, no los recibieron de inmediato. La situación desastrosa de la hacienda pública madrileña, sin recursos para acometer las obras de acondicionamiento de los nuevos barrios, que se agravó

por el hecho de que se acabaran aprobando leyes de expropiación que obligaban a pagar a precios altísimos a los propietarios de suelo por los que pasaban calles y plazas públicas, retrasó las obras. Por otra parte, éstas no llegaron al mismo tiempo a todas las zonas de la nueva ciudad que estaba por construirse. En su proyecto de Ensanche, Castro, si bien establecía iguales condiciones para todos los nuevos barrios que se iban a construir, ya adivinaba que habría diferencias entre el tipo de habitantes de una y otra zona, que surgiría una ciudad segregada en función de las clases sociales, con barrios para la burguesía y la aristocracia, para las clases medias en formación, y para las clases populares y obreras. Esta desigualdad se radicalizó por decisiones políticas en la aplicación del proyecto, y particularmente con aquellas que tuvieron que ver con las leyes de financiación de las obras públicas que exigía el Ensanche (Carballo *et al.*, 2008; Mas, 1982). Éstas se acabaron sufragando con la cesión al Ayuntamiento de los impuestos sobre los bienes inmuebles que se estaban alzando en los nuevos barrios. Lo que finalmente fomentó la desigualdad fue que se aprobara una ley que permitía la subdivisión de los Ensanches en diversas zonas con cajas de financiación de las obras públicas separadas. De esta manera, los impuestos de los barrios ricos iban a los barrios ricos y los de los pobres a los pobres. Así, en las zonas donde se asentó la burguesía y la aristocracia de fines de siglo XIX, las calles fueron rápidamente trazadas, las farolas plantadas y otros servicios desplegados, mientras que en las barriadas obreras los edificios se alzaban en terrenos aún sin desmontar y articulados más por caminos que por una trama viaria propiamente dicha. La modernización urbana que suponía el Ensanche llegaba a diferentes ritmos y con distintas calidades a cada zona de la ciudad en función de la clase social a la que pertenecían sus habitantes.

Una de las causas de la mirada distorsionada, en exceso complaciente, que en ocasiones se puede arrojar sobre estas grandes empresas de transformación de la ciudad en el pasado, tiene que ver con que por lo general sólo contamos con algunas de sus mejores realizaciones como vestigio material. Del Ensanche del siglo XIX en Madrid, sobre todo, resisten los edificios de su barrio burgués —el barrio de Salamanca— (aunque se derribaron los palacetes del Paseo de la Castellana, esos Campos Elíseos madrileños donde vivían las familias más ricas del momento); se conservan edificios de vivienda de clase media y algunos donde se amontonaban las clases populares, pero han desaparecido las viviendas de peor calidad, derruidas, sustituidas por planes de reforma y mejora de la ciudad y por inversiones inmobiliarias nuevas. Cuesta advertir en el Madrid de hoy las diferencias extremas entre los barrios más acomodados y los barrios

populares del Madrid de 1900, pero el examen de los planos y las memorias descriptivas de las solicitudes de licencias para construir en la época permiten imaginarlo (Díez de Baldeón, 1986). Otros indicadores, como las diferencias en los precios de los alquileres entre unos barrios y otros (Carballo, Pallol y Vicente, 2013) o la distribución de los distintos grupos socioprofesionales por las distintas zonas de la ciudad (Carballo, 2015; Vicente, 2015a) demuestran que el Ensanche convirtió Madrid en una ciudad crecientemente fragmentada en espacios sociales diferenciados y cada vez más segregados. Barrios ricos y barrios pobres que se podrían identificar, también con barrios de modernización rápida y más profunda, unos que incorporaban plenamente las novedades de su tiempo y que proporcionaban un entorno urbano de bienestar y prosperidad a sus habitantes, y otros de modernización más lenta, postergada, en los que la falta de financiación se traducían en servicios públicos de escasa calidad o inexistentes, y en los que, además, la rebaja de las exigencias constructivas del proyecto de Ensanche derivaba en una adulteración de la nueva ciudad saludable e higiénica prometida.

Estas fronteras socioeconómicas que se trazaron en el interior del Ensanche como nuevo espacio urbano construido no fueron las únicas que surgieron en el Madrid que se modernizaba a comienzos del siglo XX. La misma delimitación del propio Ensanche, que incorporó una vasta extensión de tierras como urbanizables a Madrid, también dejó otras que pertenecían al Municipio fuera de la ciudad; estos terrenos lejanos, en teoría aún rurales, pasaron a constituir lo que se conoció como el extrarradio y que paradójicamente se convirtieron muy pronto en la zona de desarrollo urbano más dinámico de la capital (Vorms, 2012). La razón fue que, al demostrarse el Ensanche como incapaz de ofrecer vivienda tan barata y con la rapidez que exigía el cada vez más intenso flujo de migrantes, una parte de las clases populares se desplazó hacia estos terrenos al borde de la ciudad, donde al no imperar las leyes urbanísticas del ingeniero Castro, las viviendas se construían más rápidamente, con menos inversión y, claro, con menos calidad. Se trataba de una urbanización como mucho ilegal, que el municipio acabó aceptando, pero regulando muy por encima. Así se formó un anillo de barriadas informales y de calidad por lo general pobre que circundaba Madrid; por no haber formado parte de la planificación oficial del Ayuntamiento, los servicios eran todavía más escasos que en las zonas pobres del Ensanche y las diferencias con los vecindarios más acomodados de la ciudad más palpables. Vivir a un lado o a otro de esta frontera entre el Ensanche y el Extrarradio era tanto como pertenecer al grupo de

los privilegiados por la modernización cada vez más intensa de la ciudad o a los que habían quedado al margen de sus beneficios (Hernández Quero, 2017; Hernández Quero y Pallol, 2019).

El proyecto de Ensanche marcó esta época del primer gran impulso modernizador de Madrid, entre mediados del siglo XIX y el cataclismo de la Guerra Civil de 1936. Fue el gran paraguas bajo el que se desarrollaron tantos otros proyectos de transformación que acabarían coadyuvando a la sustitución de aquella ciudad al borde del colapso social por la moderna metrópolis de los años treinta. No hay duda de sus efectos beneficiosos en términos generales y en el largo plazo, pero tampoco debería soslayarse sus efectos colaterales para crear una ciudad en la que también se renovaban y reconfiguraban las desigualdades sociales en los cuatro parámetros que se señalaban al comienzo de este trabajo. El Ensanche benefició fundamentalmente a los propietarios de suelo y promotores de vivienda, en perjuicio de los habitantes e inquilinos que vieron rebajadas las posibilidades de una vivienda más barata y más salubre. La modernización que aportó llegó a diferentes ritmos a cada vecindario, en función de la condición social de sus habitantes y, sobre todo, profundizó cada vez más esas diferencias, fragmentando la ciudad en barrios de desiguales condiciones y trazando nuevas fronteras que separaban físicamente y simbólicamente a los madrileños, entre los que disfrutaban de los beneficios de la modernización y los que quedaban al margen.

LA GRAN VÍA, FACHADA Y ESCAPARATE DE LA MODERNIDAD MADRILEÑA

La Gran Vía fue el otro gran proyecto de transformación del Madrid moderno de comienzos del siglo XX. Histórico por el impacto que produjo en la ciudad y que ha convertido a esta gran avenida en su espacio más representativo, pero también por el largo periodo en que se extendió su discusión primero y puesta en marcha después. La idea de abrir una gran avenida que atravesara el casco antiguo era antigua y se inspiraba en las grandes reformas que otras ciudades europeas (quizá las más evidentes las del París de Napoleón I y luego de Napoleón III con Haussmann) emprendieron, perforando sus viejos caseríos, abriendo grandes bulevares y por el camino derribando barrios insalubres, levantando magníficos edificios de la altura y del tamaño que exigían las funciones financieras y comerciales que adquirirían los centros urbanos y favoreciendo la circulación de mercancías y personas a mayor velocidad y en mayor volu-

men. En Madrid la propuesta ya se discutió hacia 1860 y se presentaron diversos proyectos hasta que por fin, en 1910, se iniciaron los trabajos de una gran reforma que abriría una enorme arteria por el norte del centro histórico de la ciudad, de más de un kilómetro de distancia, para lo cual habría que derribar más de 300 inmuebles (de Miguel, 2017b).

El nuevo escenario urbano, alargó su construcción durante décadas y de hecho no fue completado hasta los comienzos de la dictadura franquista, componiendo una ecléctica hilera de rascacielos, grandes edificios de oficinas, teatros y cinematógrafos, y grandes almacenes y tiendas típicas de la ciudad moderna de entreguerras. Así, la Gran Vía ha sido celebrada como el escaparate de la modernidad de aquel Madrid de entreguerras (Baker, 2009; Rodríguez Martín, 2015), el escenario donde se hacía visible la incorporación de la ciudad a la cultura cosmopolita occidental de su tiempo: luces de neón anunciando las películas de Hollywood estrenadas en sus teatros, el bramido de los cláxones que atestiguaban la entrada de España en la era del motor, las multitudes abarrotando sus aceras y mostrando en sus gestos y actitudes que los madrileños se podían asimilar a los neoyorquinos, los berlineses, los parisinos o los londinenses; en Madrid también había, como en estas ciudades, cada vez más oficinistas y trabajadores de cuello blanco, mujeres jóvenes que liberadas de ataduras familiares acudían a sus puestos de trabajo en rascacielos, turistas y noctámbulos que recorrían unas calles que ofrecían más tentaciones y diversiones, un muchacho que vendía a voz en grito los periódicos con las últimas noticias traídas por el telégrafo, y legiones de compradores que recorrían los flamantes bazares y grandes almacenes a la busca de esas prendas que habían visto anunciadas en las revistas de moda. Y la Gran Vía era en la década de 1920 y de 1930 el mejor lugar para contemplar esta emergencia de la sociedad de masas y de clases medias, que entraba con paso decidido en la era del consumo y del entretenimiento industrializado.

Una Gran Vía como escaparate social, pero que puede entenderse también en una fachada tan ilusoria como la de los decorados de esas películas de Hollywood que se proyectaban en sus cines. Conviene reevaluar el impacto que esta reforma tuvo en el conjunto de la ciudad: no se puede resumir el Madrid de los años 30 sólo en este escenario, pues precisamente era ésta (como todas las grandes de su tiempo) una ciudad que articulaba cada vez más espacios diversos en una amalgama compleja. Por otro lado, es obvio que la modernidad que brillaba en sus neones y escaparates no irradiaba a todos por igual. Como en el caso del Ensanche, cuatro formas de desigualdad

101

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

y de perjuicio acompañaron a la gran transformación que supuso derribar centenares de edificios en el corazón de la ciudad y sustituirlos por modernos rascacielos.

En primer lugar, cabe destacar a los que perdieron con el cambio, en este caso más evidentes y numerosos que en el caso del Ensanche. Si bien es cierto que los propietarios de suelo afectado por las obras de la Gran Vía salieron beneficiados (las generosas expropiaciones, pero además, la revalorización que podía suponer tener ahora una propiedad con fachada a la avenida comercial más importante del país), el panorama no fue tan halagüeño para aquellos que eran meros inquilinos en el viejo centro de Madrid (De Miguel, 2016). Los alquileres de los nuevos inmuebles eran muy superiores, y aunque parte de la población pudo resistir en su antiguo barrio, otra hubo de desplazarse perdiendo con ello una posición central en la ciudad, tanto en lo geográfico, como en lo económico, como en el tejido social (Carballo *et al.*, 2013). Cuando se derriba o se transforma un barrio en el centro histórico de la ciudad se destruye algo más que viejos edificios ruinosos: también se descosen redes sociales, particularmente importantes para pequeños comerciantes y trabajadores de escasos recursos que tienen en la comunidad inmediata una fuente de recursos fundamental para la supervivencia. Perder el vecindario suponía perder capital social y este fue el precio que hubieron de pagar un grupo importante de vecinos para que Madrid exhibiera su entrada en la modernidad.

También la Gran Vía fue una elocuente expresión de los desiguales ritmos con que la modernización llegaba a las distintas zonas de la ciudad. A pesar de su ritmo lento de construcción, ya se ha dicho que una vez construida aquella calle las novedades irrumpían con la inmediatez con que el teléfono y el telégrafo marcaban el ritmo de los tiempos: luces de neón sobre los flamantes rascacielos, los semáforos en los cruces, nuevas farolas para una ciudad que pretendía no dormir nunca. Sin embargo, no hacía falta alejarse mucho para comprobar que en otras áreas de Madrid la humildad urbana subsistía. De hecho, aún persiste hoy en las calles traseras de la Gran Vía el viejo caserío de poblachón pobre que había caracterizado la ciudad vieja. En parte ahí se refugiaron los desplazados por la modernidad de la Gran Vía y ahí subsistieron formas de vida y comportamientos callejeros propios de las clases populares que dialogarían con las formas cosmopolitas con las que tradicionalmente asociamos la modernidad. A pocos metros del trabajador de oficina y la telefonista, del barman y de la taquillera de metro, seguían poblando las calles del centro de Madrid los vendedores ambulantes, los trabajadores manuales y los

taberneros de siempre. En fin, la Gran Vía, para bien o para mal, no reconfiguró completamente el centro de la ciudad y, sobre todo, no solucionó los problemas que eran mucho mayores y complejos en otras zonas. Quizá la mayor desigualdad que expresaba la Gran Vía era la de distribución de recursos y esfuerzos entre el centro y periferia de la ciudad. Pues si la gran avenida se llevó el protagonismo, en cambio, los barrios exteriores y particularmente esos que habían ido surgiendo informalmente en el extrarradio por el fracaso parcial del Ensanche, carecían de un plan de actuación que los integrara eficientemente en la ciudad.

En los años veinte y treinta del siglo XX las barriadas más allá del Ensanche crecieron todavía más velozmente y contagiaron incluso a los municipios colindantes de Madrid: tal era la presión que la inmigración estaba ejerciendo sobre el crecimiento demográfico de la capital. Y aunque hubo varios proyectos para una reforma de la ciudad, nada se llevó a cabo hasta los años treinta cuando el gobierno de la República tomó las riendas del asunto (Rueda Laffond, 2002; Worms, 2012). No hubo tiempo de todas maneras para que las políticas apuntadas por los gobiernos reformistas surtieran efecto ni tan siquiera demostraran la capacidad de revertir estas tendencias a la desigualdad entre un Madrid más modernizado (como el de la Gran Vía, el centro en general y los barrios de Ensanche burgueses y de clases medias) y un Madrid subdesarrollado y atrasado en comparación (el de los barrios populares del centro y el del Ensanche más popular).

Por último, la Gran Vía también constituyó una nueva frontera en la ciudad, física y simbólica. El torrente de automóviles que comenzó a circular por la nueva arteria hizo imposible los modos de uso, aprovechamiento y disfrute de la calle que habían caracterizado a la vida urbana del pasado. Traperos, vendedores ambulantes, pero también peatones, tuvieron creciente dificultad para transitar por un escenario urbano ahora pensado para que imperase la velocidad y la circulación del automóvil. Junto a la Gran Vía, otras de las calles amplias de Madrid primero y, luego, el resto de la trama viaria se fueron rindiendo a la hegemonía de las cuatro ruedas y expulsando a quienes se ponían en su camino con violencia palpable y mecánica (en la que se abundará más adelante).

Al mismo tiempo se alzaban otras formas de impedir el acceso a la Gran Vía menos visibles, pero igualmente de contundentes: los precios para disfrutar las salas de baile y los espectáculos de teatro, cine y música viva no estaban al alcance de todos los madrileños, al menos no asiduamente. Y es por ello que

en otros barrios, los más populares al sur del casco antiguo, pero también en las barriadas de extrarradio, fueron surgiendo distritos de ocio, con sus propios salones de baile y teatros (Coutel y Pallol, 2018; de Pedro, 2019; de Pedro y Pallol, 2018) a los que acudían primero los madrileños con menos dinero de bolsillo y luego también las clases más acomodadas, atraídas por el sabor peculiar de estos lugares. Y es que estos distritos de ocio populares no eran versiones degradadas de la Gran Vía, emulaciones de baratillo o de peor calidad. En realidad se trataba de lugares de sociabilidad alternativos y con rasgos distintivos, en los que se formulaban formas de diversión y de sociabilización diferentes, acaso más transgresoras: mientras en los cines y salones de baile del centro imperaba la respetabilidad burguesa, en los de los barrios bajos asomaba la desinhibición y la ruptura con las convenciones sociales. En la parte final de este trabajo se abundará más en esto, baste aquí subrayar que la modernidad no sólo a floraba en el centro de Madrid, en ese escaparate de la Gran Vía, sino en otros muchos puntos de una ciudad compleja y diversa. Seguir insistiendo en caracterizar al Madrid moderno reduciéndolo a una de sus calles oculta esa diversidad al tiempo que ignora las repercusiones que el trazado de tan exclusiva arteria conllevó. La Gran Vía, sin duda, conectó a Madrid con las grandes ciudades de su tiempo y, como en éstas, sucedió que con la renovación de su casco histórico se produjo la expulsión de sus antiguos moradores y la destrucción de tejido social, ahondó las diferencias entre ese centro de radiante innovación y unos barrios extremos pobres y desprovistos, y trazó nuevas fronteras en los usos del espacio público, priorizando a unos usuarios de la calle sobre los otros.

RENOVACIÓN TECNOLÓGICA Y DESIGUALDAD SOCIAL EN EL MADRID DE COMIENZOS DEL SIGLO XX

Un tercer gran proyecto de transformación de la ciudad fue el de la implementación de las infraestructuras y los modernos servicios a la población en materia de provisión de energía, abastecimiento de agua, luz, desalojo de residuos y creación de una red de transportes públicos (entre otros). A diferencia del Ensanche y de la Gran Vía, este haz de innovaciones no constituyó en sí un proyecto coordinado ni coherente, sino más bien un conjunto diverso de acciones, realizadas a discreción, por iniciativa de múltiples actores, unas veces los poderes públicos, otras veces las empresas privadas. No obstante, parece razonable considerar todas estas innovaciones en infraestructuras y servicios como parte de un proceso

amplio de transformación tecnológica radical de la gestión de la vida cotidiana en la gran ciudad. Un proceso, por otra parte, imprescindible para que el desarrollo y crecimiento urbano tuvieran lugar. Desde luego, sin las obras del Canal de Isabel II para traer agua corriente desde el río Lozoya, Madrid no habría superado los problemas de salud pública que se manifestaban en las epidemias de cólera del siglo XIX. En 1851 se inauguró el primer salto de agua en la capital que marcaba el fin del abastecimiento a través de los viajes subterráneos y los pozos en la ciudad, para entonces ya infectados por numerosas filtraciones y muy dudosos en la calidad del agua que proporcionaban. Por otro lado, una ciudad tan populosa que ya superaba los 300.000 habitantes, no podía seguir dependiendo de las fuentes públicas de las plazas para que los vecinos subieran el agua a sus casas cada mañana. Poco a poco el agua fue llegando directamente a las cocinas y baños de los hogares: una mejora higiénica básica como ésta fue lo que permitió que la población madrileña se multiplicara en los años siguientes.

La llegada del gas y de la luz eléctrica revolucionaron la vida cotidiana en múltiples aspectos. Primero porque favorecieron la mecanización e industrialización de parte del trabajo manufacturero, segundo porque cambiaron radicalmente el sistema de calefacción hasta entonces dependiente del carbón y, tercero, porque hicieron factible la conquista de la noche, tanto para la extensión de jornadas de trabajo como para su disfrute en entretenimientos nuevos en una industria del ocio pujante con la llegada del cine y la música moderna. La electricidad fue una de las fuentes de energía (pero no la única) que hizo posible, además, el desarrollo de un moderno sistema de transporte que fue incorporando las novedades ya visibles en otras ciudades: ómnibus, tranvía, trenes subterráneos, taxis, autobuses... Los transportes también están detrás del gran salto hacia adelante que experimentó la ciudad en estos años. Tampoco podría haber crecido Madrid más, ni en número de personas ni en espacio construido sin modo de conectar los múltiples espacios diferenciados e interdependientes que integraba: los vecinos se desplazaban cada vez más frecuentemente y en distancias más largas a través de la ciudad, para ir de casa al trabajo, para disfrutar de entretenimiento en el centro si vivían en los suburbios o para distribuir sus mercancías por los barrios si eran comerciantes.

Los ejemplos podrían multiplicarse para subrayar que sin la renovación tecnológica que suponía la introducción de estas infraestructuras y servicios, la vida urbana no podría haber alcanzado la complejidad ni la población de la ciudad el tamaño que ya tenía Madrid en el cambio de siglo y que siguieron incrementándose en las décadas siguientes. Pero más allá, se trataba de un sal-

to cualitativo, pues la gestión de los servicios en la ciudad moderna implicaba un grado de sofisticación y de planificación que llevó a sus gestores a entrar en contacto con quienes ya habían introducido dichas novedades en otros lugares. Así, las redes de tranvía o la de metro fueron en parte desarrolladas gracias al impulso de empresas y técnicos extranjeros; lo mismo que las redes de distribución de gas y de electricidad, que aprovecharon las experiencias realizadas en otras ciudades. Tanto para la solución de los problemas de tráfico de automóviles como para las mejoras de las condiciones de higiene general de la ciudad se acudió a congresos internacionales en que los responsables municipales de distintos lugares intercambiaban información y experiencias (De Medeiros, Novo y Rodríguez, 2016; Fernández-Paradas y Rodríguez Martín, 2017; Matés y Novo, 2017; Novo y Rodríguez, 2015; Otero Carvajal y Rodríguez Martín, 2019; Rodríguez Martín, 2017b; Serrano, 2016). En este sentido, la organización de los servicios a comienzos de siglo XX fue una de las expresiones más claras de la constitución de una red urbana transnacional por la que circulaban y se transferían conocimientos, técnicas y experiencias de una cultura (tecnológica de gestión, de gobierno) crecientemente cosmopolita. Madrid participaba activamente de esta red y estaba claro que gracias a ella había experimentado una fuerte modernización urbana si por ésta se entiende la incorporación de elementos foráneos que transformaban radicalmente la vida cotidiana, como era el tránsito de los tranvías, la aparición de la luz eléctrica en las calles, el surtido de agua en las viviendas particulares, o los semáforos para controlar el tráfico de coches y autobuses.

Se puede afirmar además que la irrupción de estas nuevas formas de organización de la vida urbana supusieron una ruptura cultural de primer orden, del grado y significado que destacaba el sociólogo Simmel en sus textos en aquella época (1903): las relaciones humanas se tendían a sincronizar, automatizar, burocratizar y despersonalizar. Era el precio inevitable del progreso, pero que, a juicio del alemán, suponía una quiebra en la vida cultural de las ciudades. Era el salto que había, por ejemplo, entre que el aguador fuera la persona que subiera el agua en sus tinajas hasta las viviendas de sus clientes o que ésta surgiera de una tubería puesta por una compañía a la que se pagaba regularmente tras recibir una factura. Era la diferencia entre los tiempos en que los traperos recorrían las calles de la ciudad recogiendo los desperdicios y clasificándolos en función de si podían ser reutilizados o no y la recogida sistemática de basura por el servicio municipal y la incineración de los desperdicios en plantas industriales en las afueras de la ciudad. El cambio entre el suministro

de carbón, ya en tiendas en la esquina de cada calle, ya por comerciantes de puerta en puerta, al gas y la electricidad que llegaba a las casas por hilos y tubos. Pasar de los tiempos en que prácticamente todas las interacciones sociales se hacían cara a cara a otra en que el teléfono hacía posible hablar con el otro sin tener contacto físico. Sustituir una ciudad cuyas calles se abarrotaban de personas y animales a otra dominada por las máquinas de cuatro ruedas. Toda una quiebra de la vida cotidiana que Madrid experimentó entre finales del siglo XIX y la Guerra Civil.

Tampoco en este caso hay duda de que las reformas y las innovaciones se tradujeron en beneficios a largo plazo para el conjunto de la ciudad. La modernización en la provisión de estos servicios de abastecimiento de agua, retirada de desperdicios, provisión de energía y alumbrado y facilitación del transporte, estuvieron detrás (junto a otros factores como las políticas sanitarias, la redistribución de la renta entre trabajadores y las conquistas de derechos laborales) de la mejora de las condiciones de vida en general que se expresaron contundentemente en el fin de las crisis epidémicas, la reducción de la mortalidad infantil, el aumento de la esperanza de vida y otros indicadores básicos de prosperidad y de niveles de vida (Fernández García, 1989; Otero y De Miguel, 2018). Pero como en el caso del Ensanche y de la Gran Vía, esos beneficios llegaron de forma desigual a los vecinos de Madrid y también supusieron costes y renunciaciones para algunos de ellos. Los más evidentes perdedores de la modernización, en este caso, fueron aquellos trabajadores y comerciantes que hasta entonces habían hecho negocio con estos servicios en formas tradicionales; traperos, aguadores, carboneros y demás no pudieron competir con las modernas empresas y tuvieron que readaptarse en la economía de la ciudad. Sin embargo, no hay demasiados estudios que se hayan preocupado por la destrucción de formas de vida que acompañó a la introducción de estas nuevas tecnologías de gestión. Se ha estudiado, para otras ciudades, pero no para Madrid, cómo la canalización de ríos alteró los modos de subsistencia de parte de las clases populares que desarrollaban negocios en sus cauces (Backouche, 2016; Castillo, 2014). Sí ha habido alguna preocupación por el despliegue de fuerzas que en algunos casos supuso la puesta en marcha de algunas medidas para mejorar la higiene de los barrios, frente a unos habitantes reacios a adoptarlas (Díaz Simón, 2016) y recientemente se ha prestado atención a los efectos que la llegada de los automóviles, tranvías, autobuses y demás medios de transporte tuvieron para la población de los barrios que atravesaban (De la Cruz, 2017; Hernández Quero, 2019). Las calles dejaron de ser de los vecinos y pasaron a ser de los trans-

portes, a veces tras una ristra de desgracias en forma de atropello: niños que jugaban despreocupadamente en la calzada, vendedores ambulantes que se interponían en el camino de los automóviles, carros que marchaban lentos y colisionaban con tranvías que los arrollaban. Y en estos accidentes de tráfico, que como algunos investigadores han destacado ya, se desvelan relaciones de poder entre grupos sociales diferentes (Law, 2012), ganaban casi siempre los que tenían el volante entre sus manos. Jueces y autoridades hacían responsables a los peatones y antiguos usuarios de la calle, por imprudentes, certificando así que en la ciudad del futuro tenían la prioridad los automovilistas sobre el resto de sus usuarios (Rodríguez Martín, 2017a).

Quizá fuera éste el precio que pagar por disfrutar del progreso. Algunos trabajadores tendrían que adaptarse al cambio tecnológico y una gran parte de los vecinos tendrían que renunciar al paseo y a deambular por las calles si se querían emparentar con el resto de las ciudades modernas. Menos inevitable parecían los ritmos diferenciados con que estas novedades llegaron a cada uno de los barrios de Madrid. Ya se ha señalado más arriba, mientras que el centro de la ciudad, ese escaparate de la modernidad que constituía la Gran Vía y sus alrededores, igual que otros barrios acomodados como el de Salamanca en el Ensanche, estaban dotados con todo tipo de infraestructuras, otros como las pobres barriadas de extrarradio carecían de los servicios más básicos para organizar la vida en común (Hernández Quero y Pallol, 2019; Vorms, 2012). En el caso del alumbrado está bien documentada esta desigualdad. A comienzos de siglo XX los vecinos se quejaban constantemente en los periódicos denunciando que mientras en la Puerta del Sol, el corazón de la ciudad, y las calles que la rodeaban, se habían instalado las farolas de última generación alimentadas por luz eléctrica o por gas, en los barrios más alejados subsistían los faroles de petróleo en el mejor de los casos, pero en ocasiones ni eso (Pallol, 2017a). Esta distinción entre barrios iluminados y barrios en la penumbra, acaso ilustre mejor que ningún otro ejemplo el foso abierto entre barrios modernizados y barrios atrasados. Y es que la conquista de la noche, gracias al alumbrado, era percibida por todos los ciudadanos como un bien, independiente del beneficio que se quisiera obtener de ello. Para algunos la luz era seguridad y la posibilidad de regresar a sus barrios lejanos después del trabajo en el centro de la ciudad sin verse importunados por delincuentes o atropellados por un automóvil; para otros era la posibilidad de disfrutar del ocio nocturno antes sólo reservado para las clases altas. De la manera que fuera, el clamor por el derecho a

la noche era extenso entre los madrileños y la indignación fuerte entre aquellos que veían sus barrios peor tratados que otros.

Finalmente, las nuevas tecnologías y los nuevos servicios también crearon y reforzaron fronteras entre barrios de la ciudad. El transporte en común, que estaba destinado a acortar distancias fue, paradójicamente, uno de los factores más importantes de este alejamiento y, a veces, incluso, de la desconexión total de los vecinos de Madrid. Las cifras generales nos hablan, es cierto, de un incremento progresivo del volumen de viajeros a lo largo del periodo, a medida que se fueron desarrollando las líneas de tranvía, autobuses y de metro (Rodríguez Martín, 2015). De todas maneras, cabe destacar que las tarifas no siempre hacían accesible el uso de estos medios de transporte a todos los vecinos y, sobre todo, que lo mismo que sucedía con el alumbrado público, hubo un tratamiento muy diferenciado de unos barrios y otros en la integración en la red de transporte. Lo mismo que por la falta de farolas, las quejas son recurrentes en los periódicos demandando la llegada del tranvía a barrios exteriores, o su tránsito más frecuente (Pallol, 2017a). Había parte de vecinos, de nuevo los de las barriadas del extrarradio, para los que moverse al centro y por tanto disfrutar de las oportunidades de la gran ciudad, les exigía mucho más esfuerzo y tiempo que a otros madrileños. La popularización del automóvil entre las clases más acomodadas produjo además un fenómeno nuevo de desconexión en la ciudad. Con ellos surgieron los primeros suburbios, como núcleos de población alejados del resto de la ciudad y a los que no era fácil llegar más que en coche propio. La ciudad lineal, un proyecto de ciudad jardín en un municipio colindante a Madrid, la colonia del Metropolitano o la de El Viso se convirtieron en estos años en enclaves exclusivos, habitados por élites de los negocios y de las profesiones liberales que imitaban en su distanciamiento de las clases populares lo que hacían las clases altas de otras grandes ciudades europeas. Se trataba de una ruptura histórica, pues si bien élites y clases populares habían vivido siempre en condiciones diferentes, en la ciudad del Antiguo Régimen esto no suponía una total separación: palacetes y corralas, viviendas de lujo y edificios de vecindad, estaban todos en el casco histórico, muchas veces no muy distantes, lo que hacía que todos los madrileños compartieran al menos ocasionalmente el espacio público de la ciudad. La segregación social que acompañó al desarrollo de la ciudad liberal distribuyó por Ensanche y extrarradio a la población en función de su condición social hasta llegar a esta situación extrema en la que podía haber grupos sociales tan alejados que no conocieran ni reconocieran al resto de sus vecinos (Carballo et al., 2013). La ciudad moderna era

esto, también, un contexto social y cultural en que cabía una diversidad creciente, los madrileños no podían ser considerados como un grupo homogéneo sino cada vez más diverso y fragmentado, atravesados por la multiplicad de desigualdades que habían acompañado a la modernización de la vida urbana desde mediados del siglo XIX.

MADRID, DESTELLOS DE MODERNIDAD DE UNA CAPITAL EUROPEA

En vísperas de la Guerra Civil Madrid se había modernizado de manera evidente, se habían acometido las reformas que habían transformado radicalmente su paisaje arquitectónico, su parque inmobiliario, su morfología urbana, su trama viaria y la gestión y organización de la vida en común de sus vecinos. Esta modernización de Madrid era la que había permitido sacarla del riesgo de colapso social que vivía en 1850 para transfigurarse en una ciudad crecientemente próspera pero también atravesada por desigualdades y diferencias que fragmentaban a sus vecinos como conjunto social. La desigualdad palmaria que caracterizaba a Madrid no supone una enmienda a su condición de ciudad moderna, siempre y cuando la definición de ese término quede despojada de todos esos juicios de valor que frecuentemente la acompañan. Muchas veces se confunde la modernidad con un ideal de progreso fundado en la justicia social que es muy saludable como bandera política pero poco útil como categoría de análisis histórico. En la definición que aquí se propone de ciudad moderna (y en la noción de modernidad que subyace en ella), en cambio, la diferencia y la desigualdad entre los integrantes y participantes en la vida urbana adquieren una importancia fundamental (acaso son *conditiones sine quae non*) para su certificación. Hubo ciudades modernas en el periodo de entreguerras porque hubo diferencias entre los habitantes de aquéllas y porque esos habitantes, experimentando esas diferencias, adoptaron nuevos valores y nuevos comportamientos que trataban de modificar, entre el desafío y la reinterpretación, el orden social hasta entonces vigente. Por tanto, a diferencia de la ciudad modernizada, que puede caracterizarse a partir de datos objetivos propios de la tradición de la historia social, la definición de ciudad moderna bebe de la tradición de la historia cultural y de las observaciones que en aquel tiempo realizaban distintos analistas del hecho social para constatar el radical cambio que suponía la nueva vida en las grandes ciudades (Benjamin,

2005; Simmel, 1903; Wirth, 1938). Y así, por tal ciudad moderna aquí se entiende, para el periodo de entreguerras, aquella en la que se hacía posible la recepción y circulación de nuevos referentes y valores culturales procedentes de otras ciudades vinculadas a una sociedad urbana común, en la que surgían nuevas formas de identidad y comportamientos sociales que se querían cosmopolitas y que rompían con los de un mundo previo percibidos como tradicionales y locales y la que lograba difundir dichos comportamientos y valores surgidos en ella a espacios más o menos lejanos y que se transforman con dicho contacto

La historia urbana en España no se ha practicado demasiado frecuentemente desde un enfoque cultural (Pallol, 2017b); en el caso de Madrid las pocas aportaciones que existen se enraízan en una concepción un tanto estrecha de la historia de la cultura (Baker, 2003, 2009; Larson, 2011), más cercana a los estudios literarios o de la historia del arte que a una reconfiguración de la mirada a partir de los planteamientos de la antropología histórica y la antropología simbólica. No obstante, en los últimos años han aparecido diversos estudios que permiten demostrar que al menos Madrid irradiaba destellos de modernidad hacia 1930, al haberse convertido en el contexto urbano en que se hacían posibles y se hicieron visibles nuevas identidades y nuevos comportamientos sociales que rompían con el orden social heredado y presente, y que en su afirmación pretendían definir el futuro, en fin, pretendían ser modernas. Nuevas identidades políticas, formas alternativas de consumo y expresión cultural y relaciones de género y roles sexuales que transgredían las normas tenidas como tradicionales son los tres ámbitos que han recibido más atención hasta ahora por esta historiografía.

Sin lugar a dudas, el movimiento obrero, organizado en torno al Partido Socialista Obrero Español y el sindicato de la Unión General de Trabajadores, es el que más atención ha recibido desde la historiografía. El origen de estas organizaciones en la capital hacia finales del siglo XIX y el desarrollo creciente de la protesta en los primeros años de siglo XX ya dieron lugar a célebres trabajos que pueden enmarcarse en la historia política y en la de los movimientos obreros (Elorza, 1981; Juliá, 1984; Ralle, 1982; Sánchez Pérez, 2006). Sin embargo, estos obviaban en gran parte la medida en que el desarrollo urbano podía haber influido en el despertar y auge del socialismo en la capital española, una cuestión que, por otro lado, parecía poder ofrecer claves para explicar por qué en una ciudad reputada como escasamente industrial tenía tanta fuerza el sindicalismo de clase hacia 1917. Estudios como el de José Luis Oyón sobre

el anarquismo en Barcelona ya habían explorado esta relación entre el desarrollo de la ciudad y la aparición de culturas políticas específicas: la militancia ácrata no podía ser entendida al margen de las nuevas periferias urbanas que se habían formado alrededor de la capital catalana, donde la experiencia común de la desigualdad y la exclusión habían servido de cemento para formar una identidad política compartida por los vecinos (Ealham, 2005; Oyón, 2008). Recientemente han ido apareciendo estudios que precisamente insisten en que el éxito del Partido Socialista en Madrid (que pasó de ser una fuerza extraparlamentaria y sin representación en el gobierno de la ciudad hacia 1900 a convertirse en el partido más votado hacia 1923 y obtener la mayoría de los cargos representativos), se debió a su programa combinado de reivindicación laboral y económica más clásica con demandas de mejora de las condiciones de vida muy vinculadas a la organización y gestión de la ciudad (de Miguel, 2017a, 2019; Hernández Quero y de Miguel, 2018; Pallol, 2008).

Los socialistas madrileños consiguieron cada vez más votos porque supieron hacerse eco de esas quejas que se multiplicaban en los periódicos pidiendo alumbrado en los barrios, un sistema más eficiente de tranvías, solución a la carestía de la vivienda o a las alzas inusitadas de los alimentos básicos en los mercados. Y consolidaron esos votos porque una vez llegados a las instituciones pusieron su empeño en desarrollar políticas alternativas, que revirtieran una gestión que se percibía que se había realizado hasta entonces en favor sólo de los intereses de las elites que tenían las riendas del poder en el sistema pseudo-parlamentario de la Monarquía borbónica. Por supuesto, la cosecha de votos socialistas en la década de 1910 y de 1930 (entre 1923 y 1929 la dictadura del general Primo de Rivera suspendió la representación democrática) no se repartió de manera homogénea, sino que los apoyos se concentraron en los barrios exteriores, esos del extrarradio ignorados por las instituciones y más faltos de infraestructuras, también en las zonas más desfavorecidas del Ensanche por ese sistema de financiación de las obras públicas tan poco equitativo y en las zonas centrales de la ciudad donde no se habían acometido proyectos de reforma de la magnitud de la Gran Vía. No se trataba en todos los casos de zonas obreras puras, sino que también incluían entre sus habitantes (y votantes) a importantes sectores de unas clases medias que veían frustradas sus aspiraciones de promoción social por la estructura de desigualdades que atravesaba la ciudad y que consideraban que la prosperidad palpable a su alrededor podía ser gestionada de otra manera. El viejo respeto a las elites que hasta entonces

habían gobernado el país, la monarquía y la clase política que le rodeaba, se fue resquebrajando hasta casi disolverse en los años 20.

De la ciudad fragmentada socialmente que había surgido de la modernización se pasó a una reconfiguración identitaria que amalgamó fracciones diferentes de las clases populares y las clases medias detrás de la bandera de la república de los trabajadores. La revolución democrática que trajo en 1931 la Segunda República en España, y que tuvo a Madrid como escenario político central, no se puede entender sin la previa erosión de las viejas formas sociales sobre las que se sustentaba la Monarquía; la vida urbana moderna, con sus discontinuidades, sus quiebras sociales y sus desigualdades proveyó el contexto en que se hizo posible que se propusiera un modelo alternativo de gobierno como el que se ensayó hasta 1936. Si por modernidad política entendemos el impulso de medidas revolucionarias, que pretendían romper con el orden tradicional heredado, tal y como afirmaban los republicanos y socialistas pretender cuando accedieron al poder en 1931, es justo reconocer que dicha modernidad política en Madrid provino en gran parte de los márgenes de la ciudad, de los que habían experimentado las desigualdades y ahora desde el poder trataban de corregirlas. Las medidas que pusieron en marcha son reveladoras de esta conciencia de la desigualdad urbana; el impulso de obras públicas y de mejora de infraestructuras, la apertura de jardines como espacios para disfrute público o la creación de escuelas municipales apuntan a los deseos de hacer extensible el progreso material que era visible en algunas partes de la ciudad al conjunto de todos sus barrios.

Menos conocido es el papel que pudieron jugar los márgenes en el desarrollo de otra revolución, acaso más trascendente, y que tiene que ver con las costumbres y los comportamientos cotidianos. Por supuesto que es sabido que las ciudades fueron el lugar donde se desafiaron las convenciones morales de una sociedad burguesa y victoriana; hay suficientes estudios que dejan claro que las nuevas formas de comprender las relaciones de género y el papel de la mujer en el espacio público o las identidades sexuales, que la ruptura con las formas de organización patriarcal, el desmoronamiento del imperio de los valores predicados por iglesias y religiones y el desarrollo de la autonomía ética y de la afirmación de la independencia propia de los tiempos modernos fueron fenómenos y procesos que se iniciaron en las ciudades y desde allí irradiaron hacia contextos sociales más o menos amplios (Chauncey, 1994; Erenberg, 1984; Heap, 2008; Meyerowitz, 1991; Mumford, 1997; Peiss, 1987; Rappaport, 2001). Y mucha de la bibliografía disponible al respecto, y particu-

113

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

larmente la que se ha ocupado de las ciudades norteamericanas, ha subrayado cómo fueron las clases populares y los grupos sociales desclasados los pioneros en transgredir las normas y comportarse según pautas y códigos morales que hoy consideramos como avanzados, para que luego las clases medias las imitaran y adoptaran estas nuevas costumbres. En España, en cambio, parece seguir imperando una interpretación muy apegada a los esquemas que se difundieron con la obra de Norbert Elias, que hacía de las elites en general y de la burguesía en particular para los tiempos contemporáneos los agentes fundamentales en el proceso de la civilización de las costumbres, las clases populares se habrían limitado a emular las actitudes que los miembros más ilustrados y mejor educados de la comunidad habrían descubierto y mostrado al mundo.

El estudio del ocio y del entretenimiento como canales fundamentales de la difusión de nuevos valores y comportamientos puede ofrecer una narrativa alternativa (Walkowitz, 2012). El cine, la prensa de masas, la difusión de nuevos ritmos y músicas a través del fonógrafo y de la radio, el teatro de variedades, la revolución industrial de las casas editoriales que encontró en un pueblo crecientemente alfabetizado un público masivo, fueron vías de introducción y difusión de las ideas y valores que ya fuera desde Hollywood o desde París o Londres venían a poner en cuestión las tradiciones vernáculas. La imagen de la mujer moderna e independiente, la desinhibición sexual, la risa de la autoridad religiosa y moral, llegaron en gran caudal gracias a las películas, las fotografías de las revistas y las canciones de una sociedad que, siendo letrada, se comunicaba cada vez por formas alternativas a lo escrito. Estos canales de distribución, conviene subrayarlo, fueron primeramente de consumo mayoritario de las clases populares: el cine de Hollywood, el jazz, el tango y otras músicas, los bailes que venían con ellos y otros espectáculos similares llegaron primero a los barrios pobres, mientras que las elites intelectuales y las familias acomodadas miraban con recelo una cultura de masas que consideraban bárbara y poco sofisticada (Hernández Cano, 2016). Sólo más tarde las clases medias y altas fueron dejándose seducir por unos espectáculos que habían conquistado la ciudad y a las masas y habían barrido las formas previas de entretenimiento y de consumo cultural (Serrano y Salaün, 2006; Uría, 1996).

Aunque la locura por el cine, el baile y la música fuera generalizada, tampoco en este terreno hay que pensar que se produjera una total homogeneidad y uniformidad en los comportamientos. De hecho, las películas que se veían y cómo se veían, los bailes que se practicaban y el significado que dichos bailes adquirirían podían diferir en función de los barrios de la ciudad donde uno acu-

diera a divertirse. Por eso puede ser engañoso limitar los análisis del pasado a las zonas más célebres de la ciudad, en el caso de Madrid a su Gran Vía, aquí los espectáculos que se programaban aspiraban a satisfacer las demandas de un gran público de familias de clase media y, por tanto, se debían conformar a unos estándares de respetabilidad que no necesariamente reinaban en otros cines y otros salones de baile de la ciudad. En los barrios bajos de la capital, ésos que se extendían entre la Puerta del Sol y Lavapiés, se constituyó un distrito de ocio alternativo en el que las obras de teatro y operetas abordaban temas y formatos más irreverentes o en los que la música que se promocionaba como jazz sonaba hasta las primeras horas de la mañana en algunos salones y cafés (de Pedro y Pallol, 2018; Llano, 2017). Lo mismo sucedía en los antiguos barrios artesanos de la ciudad al norte de la Gran Vía, donde radicaron algunos de los templos del teatro sicalíptico de alto contenido erótico ya a finales del siglo XIX (de Pedro, 2019; Salaün, 1990). Mientras en la Gran Vía podían exhibirse las grandes producciones cinematográficas o los estrenos teatrales de autores consagrados, rebajados en sus contenidos más problemáticos desde un punto de vista moral y ajustados a los ideales de respetabilidad burguesa.

Estas diferencias en los gustos en el tiempo libre se correspondían con otras en el terreno de la vida cotidiana que afectaban a las relaciones de género y a los comportamientos sexuales. Había rasgos distintivos en los barrios bajos que permitían que las relaciones de las mujeres con el espacio público se desarrollaran por otras vías a las de las burguesas y aristócratas. Primero porque el modelo de “ángel del hogar”, que tanto parecía haber atenazado a las mujeres de buena familia recluyéndolas en sus casas y excluyéndolas de la vida pública, no se cumplía en la barriada popular por la simple razón de que las familias obreras necesitaban que todos sus miembros trajeran algo de dinero a casa. Aunque fuera en empleos mal pagados y de contratación irregular, el caso es que en los barrios bajos y las barriadas periféricas, las mujeres trabajaban desde jóvenes: criadas, operarias de fábrica, lavanderas, costureras, vendedoras ambulantes, luego también tipógrafas, telefonistas, taquilleras del cine o del metro, lo que fuera (Nielfa, 2001). Y aunque buena parte del salario fuera directamente entregado a sus padres, estas muchachas podían conservar parte, permitirse algún gasto y, sobre todo, saliendo a la calle a trabajar, gozar de una experiencia de la ciudad completamente distinta a las de barrios más distinguidos.

La calle no era un lugar de sociabilización ajeno para la joven del barrio popular, tampoco lo eran los cafés y los salones de baile de debajo de sus casas,

ni las verbenas que al aire libre se celebraban como parte de las fiestas veraniegas. Su exposición a otros valores, esos que traían las películas y las músicas extranjeras, sus experiencias diferenciales, esas que provenían de su necesidad de salir de casa para ir a trabajar y tener que encontrarse con extraños, la independencia relativa que por este camino obtenían de la autoridad familiar, hicieron posible que se mostraran más desenfadadas o laxas en la observancia de viejos códigos de honor y honra. Al menos para los años posteriores a la Primera Guerra Mundial, las jóvenes de los barrios bajos parecían haber iniciado una primera revolución sexual en la que el noviazgo sin necesaria culminación en matrimonio y cierta experimentación sexual eran comunes para ellas (de Pedro y Pallol, 2016). Quizá esas muchachas de barrio no se definieran como mujeres modernas, de la manera que sí lo hacían las primeras hijas de las clases medias que entraban por las puertas de la universidad en aquellos mismos años (Flecha, 2011) o las que aparecían en la primera plana de una revista de sociedad por conducir un coche o empuñar una raqueta de tenis, pero en sus comportamientos y actitudes cotidianas contribuían tanto o más que éstas a transgredir los límites de la tradición y a forjar una realidad nueva y alternativa que podía ser asociada con la modernidad.

Sin duda Madrid ofrecía en la década de 1930 destellos de modernidad, ésta se manifestaba en muy diferentes maneras y lugares de una ciudad cada vez más compleja y poliédrica. Madrid era moderna (o quizá más propiamente hablando, estaba modernizada) por sus nuevos barrios de calles cuadrículas que eran surcados por los flamantes tranvías y el metro recién perforado por debajo de algunos de ellos. Lo era por esa gran avenida que se había abierto en su casco histórico y donde se daban cita los rascacielos y las luces de neón para crear un decorado que podía hacer que uno se confundiera con Nueva York. Pero también era Madrid moderna porque allá donde no habían llegado las innovaciones con tanta fuerza, como en los barrios obreros del extrarradio, éstas se reclamaban con las nuevas actitudes y estrategias que caracterizaban a la política popular. Madrid no había dejado de ser conflictiva, pero esto no tenía que entenderse como un signo de retraso ni un freno del progreso, acaso quizá un síntoma más del cambio. La modernidad se expresaba como una posibilidad cada vez más amplia de representar y cambiar el mundo de acuerdo con valores diversos y diferentes. Las nuevas fuerzas políticas que protagonizaron la vida política municipal en las primeras décadas del siglo XX eran una expresión de esta modernidad. Como también, quizá las que más, esas mujeres

que encontraban el margen cada vez más amplio para intervenir en la vida social de acuerdo con nuevos valores e ideas elegidos con creciente autonomía.

BIBLIOGRAFÍA

- Agulhon, M., F. Choay y M. Crubellier (1998). *La ville de l'âge industriel: le cycle haussmannien*. París: Seuil.
- Azorín García, F. y M. I. Gea Ortigas, (1990). *La Castellana, escenario de poder: Del Palacio de Linares a la Torre Picasso*. Madrid: La Librería.
- Backouche, I. (2016). *Paris transformé: Le Marais 1900-1980: de l'îlot insalubre au secteur sauvegardé*. Grane: Créaphis éditions.
- Bahamonde, Á., y J. Toro, (1978). *Burguesía, especulación y cuestión social en el Madrid del siglo XIX*. Madrid: Siglo Veintiuno de España.
- Baker, E. (Ed.). (2003). *Madrid: de Fortunata a la M-40: un siglo de cultura urbana*. Madrid: Alianza.
- Baker, E. (2009). *Madrid cosmopolita: la Gran Vía, 1910-1936*. Madrid: Marcial Pons.
- Barciela, C. (Ed.). (2001). *La España de Franco (1939-1975): economía*. Madrid: Síntesis.
- Baudelaire, C. (1863). *Le Peintre de la vie moderne*. París.
- (2013). *El pintor de la vida moderna*. Madrid: Taurus.
- Beltran Tapia, F. J. y S. de Miguel, (2017). “Migrants’ self-selection in the early stages of modern economic growth, Spain (1880–1930)”, en *The Economic History Review*, 70(1). Disponible en <<https://doi.org/10.1111/ehr.12332>>.
- Benjamin, W. (2005). *Libro de los Pasajes*. Madrid: Ediciones Akal.
- Carballo, B. (2011). “El perfil profesional de la población madrileña entre 1860-1900”, en Pareja, A. (Ed.) *El capital humano en el mundo urbano: experiencias desde los padrones municipales (1850-1930)*. Madrid: UPV / EHU
- (2015). *El Madrid burgués: el ensanche Este de la capital, (1860-1931)*. Madrid: Catarata.
- Carballo, B., Pallol, R. y F. Vicente (2013). “Oferta de vivienda de alquiler en Madrid del primer tercio del siglo XX”, en *Ciudad y modernización en España y México* (pp. 161-180). Disponible en <<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4489839>>.
- Carballo, B., F. Vicente y R. Pallol (2008). *El ensanche de Madrid: historia de una capital*. Madrid: Universidad Complutense.
- Castillo, S. (2014). *El río Mapocho y sus riberas: Espacio público e intervención urbana en Santiago de Chile (1885-1918)*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Castro, C. M. de (1978). *Memoria descriptiva del anteproyecto de ensanche de Madrid* (A. Bonet Correa, Ed.). Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos.

- Chauncey, G. (1994). *Gay New York: Gender, Urban Culture, and the Making of the Gay Male World, 1890-1940*. Nueva York: Basic Books.
- San Andrés, J. (2011). “Las ciudades intermedias ante el reto de la modernidad: la sociedad de masas y el proceso de urbanización en la España del interior (Guadalajara, 1850-1936)”, en A. Pareja Alonso (ed.) *El capital humano en el mundo urbano: experiencias desde los padrones municipales (1850-1930)*. Bilbao: UPV / EHS
- Coutel, E. y R. Pallol (2018). “Cine y modernidad en un Madrid en transformación, 1900-1936”, en L. E. Otero y R. Pallol (eds.) *La Ciudad Moderna. Sociedad y cultura en España, 1900-1936*. Madrid: Catarata.
- De la Cruz, L. (2017). *La periferia urbana madrileña: algo más que un ámbito subsidiario de la ciudad. Reconstruyendo su identidad (1868-1917)*. Presentado en V Encuentro Jóvenes Investigadores en Historia Contemporánea, Zaragoza.
- De Medeiros, G. L. P., P. A. Novo y N. Rodríguez (2016). “História de três cidades: Madri, Bilbao, Natal: Infraestruturas de transporte e o espaço urbano e regional (1875-1936)”, en *InSitu-Revista Científica do Programa de Mestrado Profissional em Projeto Producao e Gestao do Espaco Urbano*, 2(2).
- De Miguel, S. (2015). “Los empleados en el Madrid del primer tercio del siglo XX”, en L.E. Otero y J.M. Beascoechea (eds.) *Las nuevas clases medias urbanas: transformación y cambio social en España, 1900-1936*. Madrid: Catarata
- (2016). *Madrid, sinfonía de una metrópoli europea, 1860-1936*. Madrid: Catarata.
- (2017a). *Republicanos y socialistas. El nacimiento de la acción política municipal en Madrid (1891-1909)*. Madrid: Catarata.
- (2017b). *La Gran Vía de Madrid. Historia social de una ciudad extinta (1860-1936)*. Madrid: ACCI.
- (2017c). “La modernización de la acción política municipal en el marco de la transformación urbana de Madrid”, 1890-1923, en L. E. Otero y R. Pallol (eds.) *La sociedad urbana en España, 1900-1936: redes impulsoras de la modernidad*. Madrid: Catarata.
- (2018). “Mejoras alimenticias y sanitarias en la España urbana del primer tercio del siglo XX. El laboratorio municipal de higiene y su contribución a la modernización sociodemográfica de Madrid, 1877-1932”, en L.E. Otero y S. de Miguel (eds.) *La escuela y la despensa. Indicadores de modernidad. España, 1900-1936*. Madrid: Catarata.
- (2019). “Madrid, Socialist city. The keys to PSOE’s success in the 1923 general election”, en *Hispania Nova: Revista de Historia Contemporánea*, (17).
- , Beascoechea, J. M. y G. A. F. Dantas (2018). “Reforma urbana y opinión pública. Madrid y Bilbao, 1900-1936”, en L. E. Otero y R. Pallol (eds.) *La Ciudad Moderna. Sociedad y cultura en España, 1900-1936*. Madrid: Catarata.
- De Pedro, C. (2019). “La nueva sonrisa de cabaret. El impacto de la modernización urbana en los espacios de intercambio sexual de Madrid. La calle Santa Brígida, un estudio de caso (1870-1936)”, en *Crisol*, (5).

- De Pedro, C., y R. Pallol (2016). “Rapto de novias, rebeldía sexual y autoridad familiar. Discursos y conflictos en torno a la crisis del orden de los sexos en la sociedad urbana de comienzos del siglo XX”, en *Clio y Crimen: Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, (13).
- (2018). “Madrid Nightlife, between the cosmopolitanism and the leisure globalization and social transgression”. Presentado en 14th International Conference on Urban History -European Urban History Association Conferences, Roma.
- Díaz, L., y S. de Miguel (2017). “Dinámica migratoria y niveles de alfabetización en el Madrid del primer tercio del siglo XX”, en R. Pallol y R. García Abad (eds.) *Inmigrantes en la ciudad. Dinámicas demográficas, mercados de trabajo y desarrollo urbano en la España contemporánea*. Bilbao: UPV / EHS.
- Díaz Simón, L. (2016). *Los barrios bajos de Madrid, 1880-1936*. Madrid: Catarata.
- Díez de Baldeón, C. (1986). *Arquitectura y clases sociales en el Madrid del siglo XIX*. Madrid: Siglo Veintiuno.
- Durkheim, É. (1893). *De la division du travail social*. París.
- Ealham, C. (2005). *La lucha por Barcelona: clase, cultura y conflicto, 1898-1937*. Madrid: Alianza Editorial.
- Elorza, A. (1981). “Socialismo y agitación popular en Madrid (1908-1920)”, en *Estudios de historia social*, (18-19).
- Erenberg, L. A. (1984). *Steppin’ Out: New York Nightlife and the Transformation of American Culture: New York Nightlife and the Transformation of American Culture, 1890-1930*. Chicago: Univ of Chicago Pr.
- Espinosa de Romero, J. y J. J. González Reglero (eds.) (2001). *1851. La creación del Canal de Isabel II*, 2 vols. Madrid: Fundación del Canal de Isabel II.
- Ewen, S. (2015). *What is Urban History?* Cambridge: Polity Press.
- Fernández, A. y Á. Bahamonde (1993). “La sociedad madrileña en el siglo XIX”, en Fernández (ed.) *A Historia de Madrid*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Fernández García, A. (1985). *Epidemias y sociedad en Madrid*. Barcelona: Vicens-Vives.
- (1989). “La población madrileña entre 1876 y 1931: el cambio de modelo demográfico”, en A. Bahamonde y L.E. Otero (eds.) *La sociedad madrileña durante la Restauración : 1876-1931* (29-76). Madrid: Comunidad de Madrid-Alfoz.
- Fernández-Paradas, M., C. Larrinaga y N. Rodríguez Martín (2018). “El papel de las infraestructuras: agua, gas y electricidad en la mejora de las condiciones de vida de la sociedad urbana (Madrid y Bilbao)”, en L.E. Otero y S. de Miguel (eds.) *La escuela y la despensa. Indicadores de modernidad. España, 1900-1936*. Madrid: Catarata.
- Fernández-Paradas, M. y N. Rodríguez Martín, (2017). “El servicio de alumbrado público en Madrid, 1900-1935”, en L. E. Otero y R. Pallol (eds.) *La sociedad urbana en España, 1900-1936: redes impulsoras de la modernidad*. Madrid: Catarata

- Flecha, C. (2011). “Por derecho propio: universitarias y profesionales en España en torno a 1910”, en *Tabanque: Revista pedagógica*, (24).
- Fuente Núñez, R. de la. (2016). *La ciudad dependiente: el lento caminar de una ciudad interior: Segovia 1860-1930*. Tesis Doctoral Inédita. Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- García Delgado, J. L. (1990). “La economía de Madrid en el marco de la industrialización española”, en J. Nadal y A. Carreras (eds.) *Pautas regionales de la industrialización española: (siglos XIX-XX)* (pp. 219-258). Madrid: Ariel.
- Gribaudo, M. (2014). *Paris ville ouvrière: une histoire occultée (1789-1848)*. París: La Découverte.
- Harvey, D. (2015). *París, capital de la modernidad*. Madrid: Akal.
- Hauser, P., y C. del Moral Ruiz (1979). *Madrid bajo el punto de vista médico-social*. Madrid: Editora Nacional.
- Heap, C. (2008). *Slumming: Sexual and Racial Encounters in American Nightlife, 1885-1940*. University of Chicago Press.
- Hernández Cano, E. (2016). *Palabras sobre imágenes. Autoridad intelectual, ensayo y cultura visual de masas en España*, Tesis Doctoral Inédita. Nueva York: Nueva York University.
- Hernández Quero, C. (2017). “El voto de la costumbre. culturas políticas y crisis urbana en Madrid a comienzos del siglo XX”. *Studia historica. Historia contemporánea*, (35).
- (2019). “Cuerpos bajo el metal, piedras contra el tranvía. Tráfico rodado, cultura de barrio y conflicto en los suburbios del Madrid de entreguerras”, en *Crisol*, (19).
- Hernández Quero, C. y S. de Miguel (2018). “De las calles a las instituciones. Protesta popular y conquista del poder municipal en Madrid (1909)”, en *Cuadernos de historia contemporánea*, (40).
- Hernández Quero, C. y R. Pallol (2019). “Suburbios rebeldes. Fragmentación y desborde social en la huelga de 1917 en Madrid”, en *Historia Social* (94).
- Jacquemet, G. (1984). *Belleville au 19e siècle. : Du faubourg à la ville*. París: Editions de l'EHESS.
- Juliá, S. (1984). *Madrid, 1931-1934: De la Fiesta Popular a la Lucha de Clases*. Siglo Veintiuno Editores.
- Juliá, S., Ringrose, D. R., y Segura, C. (1994). *Madrid: historia de una capital*. Madrid: Alianza Editorial.
- Larson, S. (2011). *Constructing and Resisting Modernity: Madrid 1900-1936*. Vervuert Verlagsges.
- Law, M. J. (2012). “Speed and blood on the bypass: the new automobilities of inter-war London”, en *Urban History*, 39(3). Recuperado de JSTOR.
- Lefebvre, H. (1986). *Le droit à la ville*. París: Seuil.
- (2017). *El derecho a la ciudad*. Madrid: Capitan Swing.

- Llano, S. (2017). *Discordant Notes: Marginality and Social Control in Madrid, 1850-1930*. Nueva York: Oxford University Press
- Mas, R. (1982). *El barrio de Salamanca: planeamiento y propiedad inmobiliaria en el ensanche del Madrid*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Matés, J. M., y P. A. Novo (2017). “Gestionar la ciudad moderna: la provisión de agua en Bilbao y Madrid”, en L. E. Otero y R. Pallolm (eds.) *La sociedad urbana en España, 1900-1936: redes impulsoras de la modernidad*. Madrid: Catarata
- Meyerowitz, J. J. (1991). *Women Adrift: Independent Wage Earners in Chicago, 1880-1930*. Chicago: University Of Chicago Press.
- Mumford, K. (1997). *Interzones: Black/White Sex Districts in Chicago and New York in the Early Twentieth Century*. Nueva York: Columbia University Press.
- Nielfa, G. (2001). “Las relaciones de género: imágenes y realidad social”, en *Arbor*, 169 (666).
- Nieto Sánchez, J. A. (2006). *Artesanos y mercaderes: una historia social y económica de Madrid, 1450-1850*. Madrid: Fundamentos.
- Novo, P. A. y N. Rodríguez (2015). “La nueva ciudad del siglo XX. Infraestructuras y nuevo espacio urbano”, en L. E. Otero y J. M. Beascochea (eds.) *Las nuevas clases medias urbanas: transformación y cambio social en España, 1900-1936*. Madrid: Catarata
- Otero, L. E. (2013). “La irrupción de la Modernidad en la España urbana, Madrid metrópoli europea, 1900-1931”, en M. A. del Arco, A. Ortega y M. Martínez (eds.) *Ciudad y modernización en España y México*. Granada: Comares y Universidad de Granada
- Otero, L. E. y S. de Miguel (eds.). (2018). *La escuela y la despensa. Indicadores de modernidad. España, 1900-1936*. Madrid: Catarata.
- Otero, L. E. y R. Pallol (2009). “El Madrid moderno, capital de una España urbana en transformación, 1860-1931”, en *Historia contemporánea*, (39).
- (eds.) (2018). *La ciudad moderna. Sociedad y cultura en España, 1900-1936*. Madrid: Catarata
- Otero, L. E. y N. Rodríguez, (2019). “Infraestructuras urbanas y Modernidad. Madrid, nuevas necesidades y nuevos servicios de una metrópoli moderna, 1900-1936”, en *Historia contemporánea*, (59).
- Oyón, J. L. (2008). *La quiebra de la ciudad popular: espacio urbano, inmigración y anarquismo en la Barcelona de entreguerras, 1914-1936*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Pallol, R. (2008). “Socialistas en el Madrid jornalero: la conquista electoral socialista en el Chamberí de 1905”, en J. M. Ortiz de Orruño, J. Ugarte y A. Rivera (eds.) *Movimientos sociales en la España contemporánea*. Madrid: Abada / AHC.
- (2011). “Una ciudad de empleados: el nuevo perfil profesional de la población madrileña de 1930”, en A. Pareja Alonso (ed.) *El capital humano en el mundo urbano: experiencias desde los padrones municipales (1850-1930)*. Bilbao: UPV/EHU.
- (2013). *Una Ciudad Sin Límites*. Madrid: Catarata.

- (2015a). *El Ensanche Norte: Chamberí, 1860-1931. Un Madrid Moderno*. Madrid: Catarata.
- (2015b). “Las clases medias madrileñas en el primer tercio del siglo XX: un retrato socioprofesional”, en J. M. Beascoechea y Otero L.E. Carvajal (eds.) *Las nuevas clases medias urbanas: transformación y cambio social en España, 1900-1936* (pp. 39-57). Madrid: Catarata.
- (2017a). “Conquistar, democratizar y domesticar la noche en la ciudad moderna. Modernización, desigualdad y conflicto en Madrid a comienzos del siglo XX”, en *Registros. Revista de Investigación Histórica*, 13(1).
- (2017b). “Deudas pendientes de la historia urbana en España”, en *Ayer*, (107).
- (2019). “La lucha por la calle. Conflictos en la redefinición del espacio público en las ciudades de comienzos de siglo XX”, en *Crisol*, (5).
- Pallol, R., B. Carballo y F. V. Vicente (2010). “Inmigración y mercado de trabajo en el Madrid de la segunda mitad del siglo XIX”, en *Revista de Demografía Histórica*, 28 (1).
- Pallol, R., S. de Miguel y L. Díaz (2014). “HISCO en Madrid: una propuesta metodológica para el estudio de los mercados laborales en el pasado”, en *Revista de Demografía Histórica*, 32(1).
- Pallol, R. y R. García Abad (2017). “Madrid y Bilbao: análisis comparativo de dos cuencas migratorias urbanas (1880-1935)”, en R. Pallol y R. García Abad (eds.) *Inmigrantes en la ciudad. Dinámicas demográficas, mercados de trabajo y desarrollo urbano en la España contemporánea*. Bilbao: UV / EHS
- Pallol, R., F. Vicente y C. H. Hernández Quero (2017). “Metropolitización y transformación del espacio urbano y de los rasgos sociales en Madrid entre 1900 y 1936”, en L. E. Otero y R. Pallol (eds.) *La sociedad urbana en España, 1900-1936: redes impulsoras de la modernidad*. Madrid: Catarata.
- Peiss, K. (1987). *Cheap Amusements: Working Women and Leisure in Turn-of-the-Century New York*, ed. Reprint. Philadelphia: Temple Univ Pr.
- Piketty, T. (2013). *Le Capital au XXIème siècle*. París: Seuil.
- Ralle, M. (1982). “Socialistas madrileños (De los orígenes de la agrupación a 1910)”, en *Estudios de historia social*, (22-23).
- Rappaport, E. (2001). *Shopping for Pleasure: Women in the Making of London's West End*. (Reprint edition). Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Reeder, D., y Rodger, R. (2001). “Industrialisation and the city economy”, en M. Daunton, (ed.) *The Cambridge Urban History of Britain: 1840-1950*, vol. 3. Cambridge: Cambridge University Press.
- Rodríguez Martín, N. (2015). *La capital de un sueño: Madrid en el primer tercio del siglo XX*. Madrid: Asociación de Historia Contemporánea : Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.

- (2017a). “En una población moderna hay que saber andar. Debates en torno a la regulación del tráfico peatonal en Madrid, 1900-1936”, en *Registros. Revista de Investigación Histórica*, 13 (1).
- (2017b). “La aparición del ‘problema de la circulación’ y los orígenes de la gestión del tráfico urbano en España, 1900-1936”, en *Historia contemporánea*, (55).
- Rodríguez Martín, N. y M. Fernández-Paradas (2017). “El servicio de alumbrado público en Madrid, 1900-1935”, en L. E. Otero y R. Pallol (eds.), *La sociedad urbana en España, 1900-1936: redes impulsoras de la modernidad*. Madrid: Catarata
- Roldan, S. y J. L. García Delgado (1973). *La formación de la sociedad capitalista en España, 1914-1920*. Madrid: Confederación Española de Cajas de Ahorro.
- Rueda Laffond, J. (2002). *Madrid, 1900; proyectos de reforma y debate sobre la ciudad; 1898-1914*. Tesis Doctoral Inédita. Universidad Complutense de Madrid, Servicio de Publicaciones.
- Ruiz Palomeque, Eulalia. (1976). *Ordenación y transformaciones urbanas del casco antiguo madrileño durante los siglos XIX y XX*. Madrid: Instituto de Estudios Madrileños.
- Salaün, S. (1990). *El cuplé (1900-1936)*. Barcelona: Espasa Calpe.
- Sánchez Pérez, F. (1993). “La sociedad madrileña en el siglo XX”, en A. Fernández, (ed.) *Historia de Madrid* (502-513). Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- (2006). *La protesta de un pueblo: acción colectiva y organización obrera, Madrid 1901 - 1923*. Madrid: Fundación F. Largo Caballero.
- (2007). “Madrid, capital de la protesta: de agosto de 1917 a julio de 1936”, en *Cuadernos de historia contemporánea*, (1).
- Sanz García, J. (1975). *¿Capital del capital español? Contribución a la geografía urbana y a las funciones geoeconómicas de la Villa y Corte*. Madrid: Instituto de Estudios Madrileños.
- Serrano, C., y S. Salaün (eds.) (2006). *Los felices años veinte: España, crisis y modernidad*. Madrid: Marcial Pons Historia.
- Serrano, S. (2016). “El Bilbao del progreso: gestión municipal y servicios públicos (1876-1920)”, en *Historia contemporánea*, (52).
- Simmel, G. (1903). *Die Großstädte und das Geistesleben*. Berlin.
- (1986). “Las grandes urbes y la vida del espíritu”, en *El individuo y la libertad (Ensayos de crítica de la cultura)*. Barcelona: Península.
- Uría, J. (1996). *Una Historia Social Del Ocio: Asturias 1898-1914*. Centro de Estudios Históricos, Unión General de Trabajadores.
- Urquijo, J. R. (1984). *La revolución de 1854 en Madrid*. Madrid: Editorial CSIC.
- Vicente, F. (2015a). *El Ensanche Sur, Arganzuela (1860-1931): los barrios negros*. Madrid: Catarata.

- (2015b). “Los trabajadores manuales en el Madrid del primer tercio del siglo XX”, en L. E. Otero y J. M. Beascoechea (eds.) *Las nuevas clases medias urbanas: transformación y cambio social en España, 1900-1936*. Madrid: Catarata
- (2019). “La calle del Ferrocarril. Desorden, conflicto y marginalidad en el proceso de modernización de Madrid (1850-1910)”, en *Crisol*, (5).
- Vorms, C. (2012). *Bâtisseurs de banlieue : Madrid : le quartier de la Prosperidad*. París: Créaphis éditions.
- Walkowitz, J. R. (2012). *Nights Out - Life in Cosmopolitan London*. New Haven and London: Yale University Press.
- Wirth, L. (1938). “Urbanism as a Way of Life”, en *American Journal of Sociology*, 44(1).
- Zunz, O. (1992). *Making America Corporate, 1870-1920*. University of Chicago Press.

La basura. Una historia paralela al orden social

• Marcela Dávalos¹

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

INAH

1. Correo electrónico: mardavalo@gmail.com

LA BASURA INSTITUCIONALIZADA

En los documentos del siglo XVIII la basura es una palabra que está bien presente. Su historia va de la mano con la conformación de un modelo civilizatorio que se fue fortaleciendo hasta convertirse en uno de los pilares que justificaron el control y la administración policial de la ciudad moderna, término que, debemos aclarar, será tomado aquí en su sentido de “un nuevo marco simbólico y un nuevo vínculo social, una forma de legitimidad alternativa a la que estuvo en vigor hasta finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, así como una nueva manera de estar en el tiempo” (Fernández, 2014: 30). En ese proceso, la basura quedó ligada a la salud y a una larga cadena de eventos que rediseñaron a las ciudades en su totalidad, dando lugar a lo que podríamos llamar una segunda fundación de las urbes mexicanas, luego de la primera que correspondió a las trazadas en el siglo XVI.

Las políticas que otorgaron a la basura y los desechos convertirse en un objeto desde el cual se escrutaron juicios sobre los comportamientos de sus habitantes, así como reordenar la ciudad y sus lugares, formaron parte de la transformación conceptual que se gestó durante el paso del orden urbano parroquial al orden policial (Dávalos, 2017: 17). De la primera, en la que los castigos divinos se traducían en epidemias, tempestades o plagas, a la ciudad racional, gestada desde los inicios del siglo XVIII, hay una gran distancia que, entre otras cosas, transfirió la causa final del orden urbano a los hombres.

Antes del siglo XVIII la basura no interfería en los ritmos y sociabilidades de los vecinos. Mucho menos estaba relacionada con la bajeza, las riñas o el desorden. De haber sido un objeto que usualmente se arrojaba a la calle o a las acequias que cruzaban por doquier a la Ciudad de México, pasó a convertirse en un objeto nocivo. El siglo XVIII fue el que convirtió en imperativo cegar las

125

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

acequias y crear basureros, es decir, acusar el hábito de verter las inmundicias a las corrientes y al mismo tiempo designar lugares específicos como basureros.

Antes de esto, el significado de basura nada tenía que ver con su significado actual. Para que su acepción cambiara, fue necesaria la conjunción de numerosos elementos –como el aumento de la población, la secularización, el mayor consumo de carne, la división de la ciudad en cuarteles, etcétera–, que llevaron al aprendizaje moderno de lo social, que afectó al concepto de ciudad mismo. La basura fue un elemento clave que indujo a la población a discernir entre lo dañino y lo benéfico para su entorno inmediato. Los individuos, como cuerpos, como organismos, quedaron sujetos a las exigencias de un bienestar colectivo tan terrenal, que debieron transformar sus hábitats bajo normas dictadas por los nuevos criterios urbanos de buen gobierno y desplazaron, con ello, el significado de lo que era desechado. La basura, que en aquel tiempo era toda ella factible a la putrefacción, quedó desde entonces vinculada a la muerte, la suciedad, la inmoralidad y, en una palabra, al atraso.

Luego de que el olfato fue reconocido como el quinto sentido de percepción del mundo, la detección de la suciedad se convirtió en un problema colectivo. Fue luego de que la inmundicia se convirtió en uno de los síntomas de la ciudad enferma, cuando el remedio para vencer al padecimiento fue reordenar al espacio urbano. Los desechos fueron uno de los motores que hicieron posible crear un consenso social para reformar desde los callejones más recónditos hasta los comportamientos ciudadanos. Ese motor que giró la percepción respecto de las realidades urbanas, referido en el siglo XVIII por Kant, dio acceso al asco, al rechazo hacia el hedor y al desdén a la única basura entonces existente, que eran los desechos corporales y la materia en descomposición.

Apartar los desechos de la ciudad, del cuerpo social, requirió edificar otra ciudad. Una que poseyera basureros y sistemas de desagüe que permitieran verter y alejar subterráneamente la podredumbre urbana. Fue entonces que se detallaron sitios como depósitos de “inmundicias”, se anunciaron prohibiciones y reglamentos para que cada casa y vecindad tuviera letrinas o depósitos, tanto como se le prohibió a la población “ensuciarse en las calles” o “vaciar sus inmundicias” a las acequias.

Aquella basura, que en los siglos XVIII y XIX no eran más que materias de desecho orgánico, encabezó una larga lista de regulaciones que afectaron la manera de vivir y percibir a la ciudad. Aceptar su existencia como factor de inmoralidad, desaseo y atraso, fue una puerta que dio paso a los valores modernos que transformarían al conjunto de los espacios y conductas de sus

habitantes. Conforme se consolidó un sistema de limpia, los vecinos se vieron envueltos en la repetición de unas prácticas que, al pasar el tiempo, se convirtieron en hábitos y luego en principios de existencia incuestionables. Conforme las basuras fueron reglamentadas, los vecinos aprehendieron ese orden cultural a través de una repetición que giraría los referentes urbanos. La ciudad y sus habitantes quedarían dispuestos a la tecnología de la uniformidad, al tiempo que la mirada social quedó condicionada a poner los ojos en la podredumbre material, la materia en descomposición y la bajeza cotidiana.

LA BASURA COMO MORAL SOCIAL

La construcción de ese vínculo entre la sociedad y los desperdicios comenzó en el siglo XVIII y ocupó la atención del siglo XIX. Es decir, fue hasta el siglo ilustrado cuando se fortaleció en la capital novohispana la idea de una urbe estructurada a partir de servicios públicos: la construcción de servicios al interior de las casas, de desagües ocultos, pavimentos, alumbrados, carros para excretar la inmundicia, ocultamiento de cadáveres, cegar las acequias, señalar lo putrefacto, asociar la suciedad con atraso, etcétera, etcétera, formó parte del imaginario de las ciudades modernas. Fue a lo largo de los cien años que corrieron entre el último tercio del siglo dieciocho y las últimas décadas del diecinueve cuando, la basura se constituyó en una práctica social.

Los basureros, como la iluminación, las acequias a cielo abierto o las redes de abastecimiento y el desagüe subterráneo de aguas negras, fueron parte de eso que Craib ha llamado la construcción de un escenario fijo, de la atmósfera que requirió la consolidación del Estado moderno (Craib, 2013: 19-38). Equipar, construir y establecer puntos fijos permitió gobernar mejor a los ciudadanos. La basura se convirtió en una regla de observancia de la que todos podrían acusar irregularidades. Casas, negocios, como pulquerías, atrios y diversos lugares fueron el foco de atención de una ciudad que empleaba el vínculo entre basura y comportamiento de sus ciudadanos. Los sitios detectados por los alcaldes referían bajo un mismo concepto a inmundicias, pleitos, borracheras e inmoralidad. Se estaba ante un sistema de registro y vigilancia que permitiría afinar, además de las multas y formas coercitivas, el cumplimiento de la nueva normatividad.

La basura refiere a la confección cultural que una sociedad, la moderna, construyó para sí misma. Ese vocablo aludirá aquí a lo que hoy refiere a aguas

negras o residuos sólidos; hasta las primeras décadas del siglo XX, los documentos que refieren a la basura aluden principalmente a las excretas y evacuaciones humanas, así como a los cadáveres animales (que aquí dejaremos de lado). La basura en ese periodo, por tanto, se componía de elementos y compuestos orgánicos. Excrementos, cuerpos en descomposición, tierras, madera, cueros, fierros, piedras, etcétera, que antes fueron vistos como materia prima de ocasión o desperdicios aprovechados como alimento por ciertos animales, en el imaginario moderno ocuparon el primer lugar de peligrosidad. Ese discurso justificó la construcción de una de las infraestructuras más costosas de las ciudades modernas.

LA BASURA, GESTORA DEL ORDEN SOCIAL

Hasta el último tercio del siglo XIX, uno de los significantes a los que refería limpiar la Ciudad de México era el desazolve de las acequias y corrientes de agua, así como la recolección de los desechos. Debido a que hasta entonces la Ciudad de México mantuvo canales en los que la población acostumbraba vaciar sus desechos y por tanto las administraciones debían retirar el exceso de residuos sólidos acumulados en los fondos de esas corrientes a fin de permitir la fluidez del agua, su resolución no fue fácil.

No es exagerado expresar que desde inicios del periodo colonial, recolectar los desechos fue un continuo problema administrativo.

Durante el proceso en que las ciudades aludieron a la salud y a la higiene públicas en el siglo XVIII y XIX, se fueron gestando distintos referentes espaciales urbanos (Consejo Superior de Salubridad de México, 1930: 10). Hasta 1899 el vocablo salud refería a “la sanidad y entereza del cuerpo libre de achaques” a “la libertad o el bien público o particular de alguno”, así como al “estado de la gracia y justificación, que es la vida del alma”. Por su parte el vocablo *salubridad* aludía a “la buena, perfecta y sana disposición de alguna cosa” (Real Academia Española: 1817). Resolver quiénes, cuándo y cómo lo hacían nos remite a una extensa historia que va de los maestros mayores de ciudad del periodo colonial a los regentes y gobernadores del siglo XX, pasando por alcaldes mayores y menores, cuerpos de policía, intendentes, contratistas, sindicatos y otras tantas figuras participantes en el asunto de la limpieza que heredaron estructuras administrativas fragmentadas o deficientemente construidas, así como el vínculo infortunado de una población con la basura. Esa continuidad

temporal vinculada a la modernidad y a la “economía de la salud” ilustradas, se mantuvo paralela al desarrollo y metamorfosis que recibieron las instituciones desde, al menos, la segunda mitad del siglo XVIII y las primeras décadas del XX. Ese proceso forma parte de la construcción de la higiene, tanto pública como privada que históricamente se conformó como precepto normativo de sociabilidades que prometían bienestar, salud, instituciones médicas o confort. Para ello, para que los habitantes aprehendieran esos referentes culturales pasaron muchas décadas de promoción de los lemas educación, progreso y civilización (Beguin, 1977: 155).

Una de las vetas reiteradas en los documentos de los siglos XVIII y XIX que explican las rutas por las que aquellos lemas fueron ocupando espacio en el orden urbano, nos la dan los canales y acequias que hasta finales del siglo XVII fueron referente de la cotidianidad de los vecinos de la Ciudad de México. Vincular el control, obediencia o recepción de la normatividad respecto a los desechos humanos ha sido visto como un proceso “natural”. No obstante, el paso que requirió que las excretas pasaran de ser abono para sembradíos o constituyentes de energía calorífica, a focos de infección y materia adherente de microorganismos contagiosos necesitó no sólo de mucho tiempo, sino de la construcción de un orden político, social y cultural que desplazó el significado de todos los referentes vinculados a residir en las urbes. Por ello es ilustrativo referir a aquellas corrientes de agua en las que los vecinos, hasta incluso el último tercio del siglo XIX, solían verter todos sus desechos.

En la ciudad colonial la gente vivía sin concebir las epidemias con prevención e insalubridad. La difusión derivada de esos nuevos puntos de vista, tardaría muchas décadas para convertirse en una forma de control sobre los vecinos. Por ello, cuando las teorías miasmáticas señalaron los peligros de la inmundicia, apuntaron a los peligros a los que los vecinos debían atender para evitar estar expuestos. La salud como política del miedo fue un precepto fundamental para construir el bienestar social, fue una invención dieciochesca que se fue ensamblando con las teorías médicas mecanicistas y animistas, así como con descubrimientos científicos, tales como el del microorganismo, para llegar a convertirse en un sistema de salud pública que alcanzó —o pretendió alcanzar—, sobre todo, la médula de las colectividades urbanas.

Y las primeras personas en adherirse a aquella “biopolítica” en la Ciudad de México fueron unos cuantos aristócratas. Los documentos revelan que para la segunda mitad del siglo XVIII algunos particulares asumieron la limpieza y almacenamiento de las basuras. Hombres y mujeres con nombres y

2. Archivo Histórico de la Ciudad de México: en adelante AHCM (1788). *Ayuntamiento*. Vol 515. Exp 4. México.

apellidos definidos –lo cual en la época significaba estamento y prestigio–, se adhirieron a la idea de limpiar los recipientes de inmundicias y los “lugares comunes” (antecedentes del WC), “sin incomodar a los vecinos”. Don José Ventura, la abadesa del convento de Regina, el apoderado Veedor del Arte de Plateros, don Francisco del Rivero, y otros contados personajes, participaron de los nuevos preceptos de limpieza. Ellos se apropiaron de la idea de construir atarjeas subterráneas para el desagüe, así como del daño que se derivaba de la difusión del olor de las basuras. Otro ejemplo de esto es don Juan Loy Bermúdez, el mayordomo del Convento de Santa Ynés, quien solicitó que se desbarataran unos “lugares comunes” que consideraba “perjudiciales”.² Esto corrobora que era poca la población que antes de 1790 estaba vinculada a esos presupuestos.

Los canales, que distinguieron a aquella ciudad teologal que se estructuró por espacios parroquiales por casi tres siglos, se transformaron en uno de los centros de atención de la salubridad y la inmoralidad a los que apuntó la ciudad moderna. De ser las receptoras de la basura, las acequias se fueron convirtiendo en focos de alarma, no sólo por ser el depósito en el que la población solía vaciar sus inmundicias, sino porque se pensaba que su existencia facilitaba el desorden social. Por ello, desde la segunda mitad del siglo XVIII y a lo largo del XIX la vigilancia sobre las pulquerías fue ejemplo singular de ello. Que tuvieran “corrales” destinados “al desahogo natural de las personas de ambos sexos”, que “los excrementos” fueran arrojados a los “tiraderos públicos” o que no se suscitara en ellas riñas, fueron temas principales para los alcaldes de cuartel y serenos. A las pulquerías se les obligó a que instalaran corrales, cercaran e hicieran “división para hombres y mujeres con su respectiva puerta para cada sexo”, tema que desde luego causó molestias a los “arrendatarios de pulque”, quienes se quejaron de que si daban “atención” a dicha orden, ellos tendrían que “pagar un hombre sin otra ocupación que la de estar a la entrada de los corrales para atender a la separación de hombres y mujeres”. Realizar las “operaciones naturales” sin aquella separación había sido tan usual, que para los arrendatarios del pulque resultaba un problema “separar a la hija del padre” o “al marido de la mujer. Para ellos eso se convertiría en un motivo para “continuas disputas, y exponemos a nuestros dependientes”. Además de que, añadían, “la disposición material” en que se encontraban los “corrales, no sólo no dan lugar a desórdenes indecentes” sino que “aún la misma sucesiva frecuencia de entrantes y salientes estorba de por sí cualquier exceso”.³

3. AGN. (1794). *Policia*. Vol 15. Exp. 1. México.

“¿Cómo conciliar el bien público con el particular?”⁴ ésta fue una de las preguntas planteadas para distribuir la responsabilidad de quién y cómo debía hacerse cargo de aquellos sujetos y comportamientos tradicionales que se convirtieron en el prototipo de la incultura y la ciudad atrasada, ajena al proceso civilizatorio. Cadáveres, animales en descomposición, excrementos, vagos, borrachos o riñas entre otros, conformaron la cadena conceptual que a lo largo de un siglo escrutó el comportamiento urbano. Las inmundicias dieciochescas se convirtieron en microorganismos analizados desde la ciencia sanitaria del grupo de los “científicos” (Liceaga, 1894: 25) y poco después, para las primeras décadas del veinte, fueron enfermedades ya especificadas y casi homologadas en términos internacionales por el saber institucionalizado, tal como lo fue para la uncinariasis, que acusaba la falta de sanitarios, pues se retroalimentaba en el ciclo alimentación-evacuación (Álvarez, 1960: Garzón, s.p.i.; Birn, 2008).

La ciudad poseyó un sistema de desagüe hasta finales del siglo XIX, cuando el Gran Canal se convirtió en la expectativa alcanzada y el interés de varios países se volcó hacia los avances alcanzados en la Ciudad de México (Consejo Superior de Salubridad de México, 1910: 120) que, sería importante señalar, dejaron fuera los barrios y arrabales que cercaban el centro. Hasta entonces las zanjas eran abiertas y habían sido para el uso de los vecinos que luego de las ordenanzas y reglamentos quedaron bajo la vigilancia de los alcaldes que en sus reportes reunieron un conjunto de pequeños casos que proyectan cómo se percibían los hábitos reinantes en aquella ciudad. A los reportes seguían los castigos y multas que serían “exigidas irremisiblemente por los jueces a cuyo cuidado está su observancia”. Se cobrarían multas que iban de dos a seis pesos por arrojar “basuras, estiércoles” u “otras inmundicias a las calles”, sin importar la calidad o sexo de la persona. Las penas en moneda eran para los “españoles hombres o mujeres; y si fueren de otra calidad, se conducirán a la cárcel donde serán castigados con veinte y cinco azotes y permanecerán en ella los días que la junta de policía tuviere por suficiente.”⁵

La población hizo caso omiso a los Bandos dieciochescos no sólo porque la prohibición iba en contra de los hábitos adquiridos, sino porque los vecinos se vivían en pertenencia con el mundo que les rodeaba. Las propiedades, de manera distinta a la posesión privada moderna, atañía a los vecinos; ellos disponían, no siempre sin conflicto, de su curso. Esto nos lo dejan ver las observaciones de los alcaldes en sus reportes, como el que expone que hacia el oriente de la ciudad “se hallaba un pedazo de tierra aislado que por su ubicación no era útil sino nocivo a todos los vecinos y transeúntes, por presentar a los mal-

4. AHCM. (1854). *Ayuntamiento*. Vol. 3691. Exp. 4. México.

5. AHCM. (1796). *Policía en General*. Vol. 3628. Exp. 22. México.

6. AHCM. (1828). *Ríos y acequias*. Vol. 3877. Exp. 366. México.

vados la ocasión más oportuna para cometer excesos”, sin que pudieran tener “seguridad individual”, por lo que aquel decidió “cortar la comunicación del mismo terreno por medio de una zanja capaz de impedir el paso” con el consentimiento del “común.”⁶

Aquellas resistencias seguían vigentes hasta las primeras décadas del siglo XIX y se aplicaban multas a quienes arrojaran sus basuras a la calle. Los contraventores quedaban a la vista de los carretoneros que debían recoger lo que no quedaba bajo su responsabilidad. Para hacerlo, debían llevar lo que fuese, con “una pala y una escoba” para retirar animales muertos, vasos llenos de excrementos, sacos de carbón o petates, así como cualquier otra basura arrojada indebidamente. Para hacer constar el desacato, los carretoneros debían recogerla “ante dos o tres testigos de entre los vecinos”, para luego “dar aviso por medio de sus Mayordomos al Contratista” y “éste al señor Corregidor” de la “casa frente a la cual han encontrado y recogido la inmundicia, para que en cuanto se pueda [...] el Ayuntamiento aplique al contraventor las penas establecidas y se eviten estas deformidades”. Los Bandos reiteraron la prohibición de que cualquier “persona, sea de la calidad o condición que fuere, no arrojen, viertan o tiren a las calles, plazas o acequias inmundicias algunas de cualesquiera especie que sean”; barrer, recoger basura o “polvo” y regar las calles “a las ocho de la mañana” correspondientes a “sus casas y accesorias”. Recogerán “la basura o polvo que naturalmente haga la calle (pues no ha de arrojarse, ni debe haber en ella otra inmundicia) para depositarla en el basurero de la respectiva casa, a cuyo pozo ocurrirán por el agua para el riego.”⁷

7. AHCM. (1827). *Limpia de la ciudad*. Vol. 3243. Exp. 133. México.

El orden social impuesto por la basura requirió por tanto de penalizaciones, multas y prohibiciones en un proceso que —distinguiendo cada contexto socio histórico—, llegaría más allá del siglo XX, como, por ejemplo, la propuesta fallida para aprovechar el biogás producido por los rellenos sanitarios en el 2010 (Orta, Saucedo, Tovar, 2014: 13). Luego de ordenar que se construyeran lugares comunes y letrinas, de cegar acequias, de vigilar lugares vinculados a la podredumbre o prohibir que se tiraran basuras e inmundicias a las calles, los gobernantes recurrieron al perfeccionamiento del aparato coercitivo. Los reportes de los serenos, vigilantes de rondas, alcaldes de cuartel y policías revelan la continuidad de un proceso de larga duración, en tanto requería de la transformación radical del espacio urbano, así como de que la población aprendiera un nuevo lenguaje que vinculaba los desechos a la salud y los servicios urbanos al confort.

LA BASURA Y LA SALUD, UN MAGMA SECULAR

Las acusaciones de ahogados en las acequias, las multas para los infractores, el sonido de las campanillas, los intentos por retirar decenas de muladares acumulados durante décadas, el paso de los carros jalados por mulas, etcétera, se volvieron parte del paisaje y las expectativas cotidianas de los habitantes de la ciudad. Fueron necesarios más de cien años para que la salud pública, en términos de buen gobierno, pasara a convertirse en salud en términos de prevención y contagio. Para ello se nombraban a uno o varios contratistas que debían mantener a los “paleros” aseando “los caños abiertos de la ciudad, arrojando el lodo y sedimentos” hacia uno y otro lado, para que luego pasaran los carros a “recoger y extraer el lodo” amontonado.⁸

Antes de que esa infraestructura lograra instaurarse, los desechos humanos eran exclusivos al cuerpo de los individuos. La construcción del sistema de salubridad los inscribió en un proceso civilizatorio que —en términos marxistas—, los enajenó para hacerlos partícipes de una incipiente maquinaria. La tecnología fue apartando al cuerpo de sus desechos, al tiempo que construyó el imaginario de la basura vinculada a la prevención o al contagio de las enfermedades. Ese proceso civilizatorio fue un largo recorrido que, como señala Norbert Elias, se tradujo en una auto coacción del individuo y en un control de los comportamientos sociales.

Esto se refleja en las respuestas de los vecinos a los alcaldes que llegaban a multarles por arrojar sus “inmundicias”; para ellos la respuesta natural era que “de inmemorial tiempo a esta parte hemos arrojado las basuras a la calle”. ¿Por qué ahora llegaba un policía a quererlos multar por algo que habían repetido durante generaciones? ¿Cómo estaba eso de que casi de la noche a la mañana tendrían que conservar los desperdicios hasta que una carreta pasara tocando la campana? ¿Cuál era el fondo de esos que resultaban nuevos actos para la población del siglo XVIII? ¿En qué se respaldaron los gobernantes ilustrados para implementar esas medidas urbanizadoras?

En ocasiones la población simplemente hizo caso omiso a los numerosos Bandos que prohibían arrojar basura a las calles porque el planteamiento de fondo les resultaba desconcertante, en tanto se oponía al orden social y cotidiano practicado hasta entonces. Esos Bandos repiten sus contenidos con pequeñas variaciones (siempre acompañados de un complejo cultural que justificaba la normatividad partiendo del principio de que “todos los habitantes” y vecinos, lo cual incluía conventos e iglesias, estarían “interesados en la felici-

8. AHCM. (1827). *Limpia de la ciudad*. Vol. 3243. Exp. 132. México.

dad” que se alcanzaría si, entre otros aspectos, se instituía la “limpieza”), pero conservan una constante: el sentido de basura refiere a los desechos corporales, a los residuos putrefactos derivados de los oficios y a los animales muertos que hasta mediados del siglo XIX fueron una presencia constante (De la Torre, 2012).

Luego de que la maquinaria higienista logró ensamblarse, la materia orgánica en descomposición tuvo otras connotaciones. De modo que la historia de la basura comienza con el desprendimiento, alejamiento y rechazo de las excreciones corporales. Y distanciarse de lo expulsado por el cuerpo implicó desprenderse de algo inherente a cada individuo, para depositarlo en el ciclo de una maquinaria social que vigilaría, igualaría y se apropiaría de los cuerpos, al hacerlos partícipes, con sus residuos, de un problema de salud pública. Así, la historia de la basura es un fragmento de lo que cierta historiografía ha denominado la construcción de los servicios urbanos y de la historia de la tecnología del confort moderno.

El orden moderno de limpieza se abrió paso al tener las excrecencias en la mira como la parte negativa a vencer por ser el impedimento de sus aspiraciones. Para que ese proyecto, alejado de la putrefacción de la carne, alcanzara sus objetivos, fue imprescindible que acusara y dejara atrás lo vinculado al orden pasado, pre miasmático. Desde el nombramiento de los encargados de asear canales y acequias hasta la construcción de carros destinados a transportar los desechos, pasando por las órdenes de que se construyeran dispositivos para recibir los excrementos, comenzó a levantarse el edificio social de la salud. Desde las disputas entre las autoridades y los asentistas nombrados para hacer la limpia de la ciudad, la displicencia de los vecinos que evitaban convertirse en responsables de limpiar las acequias y calles que pasaban por sus frentes, así como multar a quienes emplearan indistintamente aquellas corrientes, todo esto y más participó de la construcción, no sólo de un imaginario social que exaltó lo putrefacto como causa de los malestares colectivos, sino de una potente infraestructura que sostendría una nueva percepción de salubridad, limpieza y enfermedad.

PRÁCTICAS CULTURALES Y BASURA

Partamos de un momento, 1790 fue un año contundente, la última década del siglo XVIII fue la receptora de retirar los “muladares” que se habían acumu-

lado durante décadas. En uno de los Bandos emitidos por el segundo virrey Revillagigedo, se repetía lo ya escuchado por generaciones anteriores, que la población no tirara sus basuras en las acequias, que entregara sus basuras en los carritos o que poseyera vasos receptores para luego depositarla en los lugares señalados como basureros. La información en los documentos reitera un problema historiográfico de larga duración, tanto como traduce los distintos significados y momentos de aquel tópico que la modernidad moldeó entre la segunda mitad del siglo XVIII y las primeras décadas del siglo XX.

La insistencia a la población para que hiciera caso al llamado de la campanilla o a los lugares destinados como basureros, se repitió en 1824, en 1844, en 1848, en 1850, en 1858 y en 1865. Es decir, más de setenta años después de que los Bandos pioneros fueron emitidos por diversos virreyes a lo largo del siglo XVIII –Bucareli, Croix, Fuenclara o los del virrey Revillagigedo–, los llamados para que la población atendiera la normatividad respecto a la basura, se seguían haciendo. Los Bandos y órdenes anunciados hacia 1750 fueron nuevamente reiterados, es decir, su semejanza con los publicados para 1850 e incluso los del gobierno cientificista del presidente Porfirio Díaz, son similares. A lo largo de todas esas décadas, los carros de la basura tenían prohibido “ocuparse a ninguna hora de la mañana contada hasta las dos, en la extracción de escombros, estiércoles de particulares, ni basuras de cuarteles, tocinerías, panaderías u otras oficinas públicas”. Los Bandos señalaron que los particulares debían “extraerlas” por “su cuenta y verterlas precisamente en los parajes asignados”, a donde pasarían los carros de basura a recogerlas. El contratista quedó como responsable de vigilar el cumplimiento de esas medidas, por lo cual se le atribuyó de autoridad para que “diera parte” de “cualquier contravención para el castigo” a los “celadores de policía” quienes, además de encargarse de los desobedientes, debían vigilar que el contratista diera “exacto cumplimiento a este artículo”.⁹

Los caños y albañales (desagües) eran empleados por algunas casas y negocios para sacar sus desperdicios. Hacia la tercera década del siglo XVIII se presentaron quejas de vecinos contra dueños de tocinería para que “quite un caño que sale de su tocinería y dañifica el pueblo con las bascosidades”.¹⁰ Las quejas contra los derrames de “servicios” por las ventanas fueron continuas, así como los reportes de personas ahogadas en las atarjeas.¹¹

Quizá no sea necesario recordar que hasta el último tercio del siglo XVIII la capital novohispana era una ciudad sin luz, cruzada por numerosísimas acequias grandes, medianas y pequeñas, comunicada por calles que terminaban en

9. AHCM. (1822). *Limpia de la Ciudad*. Vol. 3243. Exp. 127. México.

10. AHCM. (1733). *Policia en General*. Vol. 3627. Exp. 12. México.

11. AHCM. (1795). *Policia en General*. Vol. 3628. Exp. 72. México.

puertas cerradas, con abundantes callejones, y en la que la población, acostumbraba a tirar los desechos en el exterior, y particularmente en las acequias. Y más en general, las ciudades desde el periodo colonial han sido partícipes de un proceso que muestra que ciertos conceptos, hoy básicos para nuestra cultura, no significaban lo mismo en el pasado, pero que proyectaron su problemática en una continua lucha por consolidarse institucionalmente en un sistema de salud (de control social), que llevaría a la generalización y obligatoriedad del abastecimiento y desagüe de aguas desde el interior de cada vivienda (Loreto, 1994).

Para la segunda mitad del siglo XIX se habían secado varias acequias en la Ciudad de México y una de las insistencias en la administración del Ayuntamiento se centró en los lugares comunes. Cerrarlos, construirlos, separarlos por sexo o supervisarlos fueron los temas predominantes durante las últimas décadas del siglo ilustrado. En este periodo los jueces de Cuartel fueron los encargados de visitar los sitios en que debían colocarse lugares comunes adecuados, al tiempo que los mismos vecinos reportaban su molestia, como los de la “casa de la enseñanza de la calle del Relox”, quienes pidieron que “no viertan los excrementos al caño” sino que se construyeran “atarjeas subterráneas”, tal como lo mandaban los Bandos.¹² La intención era que los lugares comunes y vertederos no se “derramen en la calle”, sino que se fueran construyendo atarjeas para dicha función.

Así, un punto clave para explicar la permanencia y el desarrollo de aquel sistema de limpieza, es la técnica que se fue optimizando para su realización, pues de los tiraderos en espacios abiertos y el uso de las corrientes para verter los desechos, que inicialmente fueron empleados (Melosi, 1981:41) se determinaron espacios específicos, pavimentados, cerrados y sin techo, para depósitos. Los intentos y órdenes por terminar con los amontonamientos de basuras en los distintos cuarteles de la ciudad fueron también reiterados a todo lo largo del siglo XIX. Los basureros ubicados en la zona de los barrios o parcialidades indígenas continuaron siendo los mismos hasta el siglo siguiente.

Hasta la primera mitad del siglo XIX fueron contados los vecinos que se manifestaron respecto al tema, y cuando lo hicieron, fue para quejarse del “perjuicio” que ciertos “lugares comunes” hacían a sus casas. En 1851, se solicitó al Gobierno del Distrito a que publicara “un bando recordando las prevenciones relativas a que se construyan comunes en las casas situadas en calles que tienen atarjeas”.¹³

Desde luego no es posible dejar de preguntar de dónde surgió la necesidad de crear esas enormes infraestructuras urbanas. Una veta, como hemos visto,

12. AHCM. (1792). *Ayuntamiento*. Vol 515. Exp. 10. México.

13. AHCM. (1851). *Ayuntamiento*. Vol 515. Exp. 28. México.

es la historia del rechazo a lo nauseabundo y de la percepción del asco sobre los desechos y excreciones; otra sin duda, fue la del control de las epidemias. Pero ambos casos aludieron a la exigencia de transformar la vieja infraestructura urbana y construirla desde los preceptos de salud modernos. La tarea de cimentar instituciones de limpia no fue fácil. Desde que tal infraestructura comenzó a delinearse, hasta que logró concretarse, pasaron más de cien años. Para que la población se reconociera en el vínculo basura-falta de higiene, en los servicios y equipamiento urbanos, fue necesario transformar hábitos ancestrales.

Por esos hábitos adquiridos la gente no llevaba su basura a los lugares que se habían designado para que los vehículos pasaran a recogerla, ni salían al escuchar la campanilla del carro jalado por mulas que supuestamente la llevaría a lugares distantes de la ciudad. Esas costumbres también explican las múltiples objeciones por parte de los mismos funcionarios encargados de hacer cumplir las nuevas medidas. Las dificultades para crear una ciudad moderna brotaban por todos lados: las opiniones de los encargados de carros de basura eran encontradas. El concesionario responsable de limpiar el centro de la ciudad no quería abarcar varias calles que, en su opinión, debía limpiar el encargado comprometido con los barrios. Si de por sí era difícil que los carros entraran por las sinuosas y desniveladas calles de los barrios, por las disputas entre los mismos responsables de la limpia, por aclarar quién financiaría los gastos, muchas zonas quedaron intactas. Que los encargados del gobierno no lograran ponerse de acuerdo, que la población ignorara el sonido de las campanillas de los carros, o que los basureros designados no fueran empleados, todo ello forma parte de una misma respuesta.

No obstante lo anterior, eran aún más diversas las imposibilidades para poder realizar ese proyecto.¹⁴ Para 1865, la escasa red que permitiría conectar a las casas y al conjunto de la ciudad por medio del sistema de abasto y desagüe, apenas tenía posibilidades de funcionar en contadas calles. La prefectura política emitía las órdenes a los propietarios donde se tenían ya atarjeas cimentadas, para que construyeran “comunes y albañales”.¹⁵ Todavía para mediados del siglo XIX era una discusión definir los lugares que servirían para tiraderos de esa basura que en su mayoría refería a desechos humanos. Asimismo, se reiteraban los llamados a la población para que reconocieran a los carros de basura y a los sitios destinados como depósitos públicos. La redundancia de aquellas órdenes habla de que las normas dictadas por el Ayuntamiento respecto a la basura no habían sido aprendidas entre la población. Generaciones completas pasaron sin que la basura fuera parte del orden y disciplina urbano. En 1848, por tan

14. AHCM. (1853). *Albañales*. Vol 333. Exp. 2. México.

15. AHCM. (1865). *Albañales*. Vol 333. Exp. 18. México.

16. AHCM. (1865). *Limpia de la ciudad*. Vol. 3243. Exp. 133. México.

sólo referir a un caso específico, siendo el presidente de la asamblea municipal de la Ciudad de México Francisco Suárez Iriarte, dirigió un Bando a los habitantes en el que, entre otras cosas, informaba sobre la disposición que deberían tener los basureros en la ciudad.¹⁶

Para el presidente de la asamblea de la ciudad, Francisco Suárez Iriarte, la Ciudad de México era, en su totalidad, un tiradero de basura que iba en “perjuicio de su salubridad y comodidad”. Como presidente de la asamblea municipal del gobierno del Distrito, decidió nombrar en 1848 una “comisión especial”, compuesta por tres personas que participaban en otras comisiones –una “de la de hospitales y dos de la de salubridad”–, para examinar en dónde podrían establecerse “fuera de las garitas” de la ciudad, tiraderos a los que se llevarían tres tipos de basuras: “basuras secas, basuras húmedas y animales muertos” que, dicho en un lenguaje explícito, refería a excrementos, orinas y cadáveres animales (CONDUMEX, 1848: 135).

De modo que la basura ocupa un sitio importante para comprender aquello que históricamente apuntó a los requisitos imprescindibles para considerar a una ciudad moderna (Dávalos, 1997: 7-18). La distinción entre inmundicias y basuras inaugurada en el siglo XVIII para el sistema de limpia, correspondió a tareas específicas para su recolección: carros de “dos géneros”, unos que pasarían por las inmundicias y otros por las basuras. Esto se muestra en diversos documentos que refieren a la obligación de que los dueños establecieran, “a fin de facilitar la limpieza de los que viven en las casas de vecindad”, un lugar destinado para colocar “dos barriles o pipas en una pequeña pieza o rincón cubierto” en el que los vecinos estarían obligados a depositar “en uno la basura y en otro las inmundicias, cuidando los caseros de que éstos se vacíen todos los días en los carros de la hora que pasen, sin causarle detención por los mismos vecinos [...]”¹⁷. Los documentos del siglo XVIII nos han dejado ver que la palabra, hoy genérica, que alude a desecho refería entonces a “basuras y excrementos”, así como a materia orgánica en descomposición. Por ello se mandaba a que los carretoneros los retiraran de “en medio de las calles” con los siguientes horarios:

[...] saliendo los primeros media hora antes de rayar el sol hasta una hora después, y retirados estos saldrán los segundos hasta las ocho y media lo más tarde en verano y hasta las nueve en invierno, a cuya hora deberán quedar perfectamente limpia toda la ciudad, y por si algún vecino no pudiese vaciar temprano en las inmundicias, volverán estos a recorrer las calles desde las diez a las doce de la noche [...] Unos y otros carros llevarán una campanilla

para que oyéndola los vecinos bajen prontamente a vaciar en ellos bien entendido que si por su maldad o descuido no lo hicieren y vaciaren en las calles se les exigirán doce reales de multa, y en caso de no poderse descubrir el causante la pagará aquel contra quien resulten más fundados indicios.¹⁸

18. AHCM. (1796). *Policía en General*. Vol. 3628. Exp. 22. México.

La cuestión de crear un sistema de limpieza continuó para el siglo XIX. Construir ese orden requirió cambios, reformas y reconstrucciones en el conjunto de las ciudades. De modo que a los carros se sumó la imposición de su vigilancia, por lo que se montó una guardia que comprobara que los “veintitrés carros diurnos y otros tantos nocturnos” efectivamente recogieran la basura. Los carros estarían “al encargo de tres Mayordomos asalariados por el contratista que irán a caballo detrás de ellos para que tenga puntual cumplimiento todo lo que va prevenido [...] y habrá además un Mayordomo que cele sobre todos, recorra toda la Ciudad con frecuencia para advertir cualquiera falta”.¹⁹

19. AHCM. (1827). *Limpia de la ciudad*, Vol. 3243. Exp. 133. México.

Disciplinar a la población de las ciudades modernas fue de la mano con la constitución de un significado de basura distinto al del Antiguo Régimen. A lo largo de la segunda mitad del siglo XIX se desató una política que implicaba a particulares, comisarios de cuartel, vecinos, prefectos, inspectores de cuartel, alcaldes, contratistas, hospitales, prisiones, hospicios y demás edificios públicos en una confusión sobre los gastos invertidos, los pagos adelantados, los reportes entregados y otras tantas situaciones que revelan el disgusto de los vecinos por los cobros y multas irregulares, así como por la postergación de los pagos y “compensaciones” que habían adelantado para limpiar los albañales que se encontraban frente a sus casas.²⁰

20. AHCM. (1860-1879). *Albañales*. Vol 333. Exp. 42. México.

Los documentos emitidos por el gobierno del Distrito durante las últimas décadas del siglo XIX, anunciaban que el presidente Porfirio Díaz había “ampliado el plazo para la construcción de albañales”; fue entonces que se hizo imperativo el que las casas construyeran desagües, tuberías, sanitarios o reportaran el estado de los inmuebles “antiguos” antes de ser arrendados. Los ingenieros sanitarios fueron encomendados para supervisar las edificaciones y revisar los viejos edificios que, por proceder de un universo diferente al de la higiene pública carecían de sanitarios. Esos reportes pretendieron homogeneizar que cada vivienda contara con servicios o lugares destinados como lugar común. Así, la imposición por medio de multas, explica la aprehensión de los vecinos hacia las políticas higienistas, tanto como la carencia que de éstas había en gran parte de la ciudad. La exigencia y vigilancia suscitaron que los ciudadanos contaran o se familiarizaran con el sistema de limpieza que iba desde el

139
Las ciudades observadas por
sus contemporáneos. Servicios urbanos
y obra pública

21. AHCM. (1892). *Albañales*. Vol. 334. Exp. 226. México.

22. AHCM. (1860-1879). *Albañales*. Vol. 333. Exp. 42. México.

23. AHCM. (1866). *Albañales*. Vol. 333. Exp. 19. México.

24. AHCM. (1880). *Albañales*. Vol. 333. Exp. 184. México.

sanitario o las fosas móviles hasta los albañales y carros de basura²¹, sin embargo todo ello era un proyecto en ciernes que aún para las primeras décadas del siglo XX no se habían cumplido. El asunto del aumento del cuerpo de inspectores de policía que reportaban irregularidades en las casas sin desagüe, así como los albañales que se encontraban azolvados aumentó considerablemente hacia finales del siglo XIX, no obstante, debemos llamar la atención que desde los primeros años del gobierno porfirista los mismos vecinos y propietarios eran quienes solicitaban que se les construyeran, repararan o se les permitiera construir, a su modo, comunes en sus propiedades.²²

Durante el Porfiriato se procesó una estrategia para ordenar la salida de los desechos de las casas, derivado de cláusulas como una de 1866 en la que el Director de Obras Pública solicitó a los propietarios que ellos mismos hicieran “por su cuenta” la limpieza y salida a sus inmundicias dando así “alguna retribución al Municipio”.²³ Por ello tuvo sentido que para 1880 se ordenara a la Dirección de Obras Públicas hacer “una liquidación de los créditos que existan por compostura y construcción de albañales y la remita a la Administración de Rentas Municipales, para su cobro”.²⁴ Es decir, los vecinos que demostraron haber construido sus albañales fueron abonados. De modo que de solicitar ayuda a los vecinos para arreglar sus atarjeas con o sin promesas de pago, se pasó a la liquidación de algunos de ellos, para luego declarar obligatoria la construcción.

Todo ello fue posible hacia finales del siglo XIX debido a que la mayoría de los habitantes de la ciudad habían aprendido los principios de la higiene como progreso, modernidad o prevención. El contexto porfirista facilitó proceder a la concreción de un proceso que tomó cerca de cien años. La mirada decimonónica sobre la salud pública, la suciedad e higiene difundida por la Secretaría de Fomento, de Educación y Salud de este periodo retomaron mucho de las prácticas acumuladas desde finales del siglo XVIII. Si los Bandos que dictaron a los vecinos el orden que debían guardar respecto a las basuras fueron reiterados, se debió a que antes sus contenidos no habían sido fácilmente aceptados.

Los requerimientos para construir un sistema de desagüe, recolección de basura y abastecimiento de agua potable fueron tan difíciles como transformar las prácticas culturales a fin de que los vecinos consideraran como elemento nocivo a la basura. La mayoría de la población hizo caso omiso a ellos durante décadas, porque el planteamiento de fondo resultaba tan desconcertante como difícil el levantar aquella complicada estructura que transformaría todos los vértices espaciales y culturales de la ciudad anterior.

La lógica de los desagües fue una alternativa a los carros de la basura, en tanto que en los sitios en los que se ordenaba su construcción, se pedía que se suspendiera “en ellas el servicio nocturno”.²⁵ Los inspectores de policía, bien activos hacia el último tercio del siglo XIX, fueron testigos de esa transformación de la ciudad en la que reinó el tema de cómo resolver la construcción de los desagües de las casas a un sistema general, asunto que se resolvió con la construcción del Gran Desagüe, del que no tenemos tiempo para detenernos aquí (Dávalos, 2018: 30). Después del vacío ocupado por el periodo de la Revolución Mexicana, fueron los mismos vecinos, con nombre y apellido, quienes de manera insistente y con machotes específicos, solicitaban la “construcción de albañales”.²⁶ Así, la construcción de instituciones y prácticas asociadas con el sistema de limpieza urbana fue un proceso de larga duración no sólo porque fue necesario renovar al espacio urbano, sino porque, como veremos, se trataba de desplazar la recepción que los vecinos tuvieron de la basura durante el régimen anterior.

25. AHCM. (1882). *Albañales*. Vol. 333. Exp. 192. México.

26. AHCM. (1914-1921). *Albañales*. Vol. 334. Exp. 341. México.

DE LO PUTREFACTO A LA BASURA INORGÁNICA

Varias opiniones sirven para explicar el tiempo que tomó consensuar entre la población aquellas prácticas de limpieza, asociadas con salud e higiene. Una que resalta se relaciona con que, aún hasta las primeras décadas del siglo XX, los principales desechos producidos fueron materias orgánicas. Esto nos explica que la basura como vocablo haya cambiado de significado. Los documentos del siglo XVIII nos han dejado ver que la palabra desecho refería a “basuras y excrementos”, así como a cadáveres y descomposición.

Los Bandos refieren a lo que era comprendido como basura en el siglo XVIII:

Se prohíbe el arrojar la menor cosa a las calles, y el sacudir desde los balcones ropas, petates y otros efectos: el que en ellas se asean los coches y frieguen los bodegoneros, panaderos y botelleros y toda otra persona sus utensilios; el que se lave ropa en los caños que aun hubiere y que trabajen ellas los carroceros, los herradores, zapateros y cualquiera otro menestrales, como también que haya fruterías, almuercerías y mesillas de comistrajos de noche fuera de las plazas y puestos [...]”²⁷

27. AHCM. (1796). *Policia en General*. Vol. 3628. Exp. 22. México.

La creación de basureros atendió principalmente a la recolección de heces que hasta el último tercio del siglo XVIII la gente arrojaba cotidianamente a las

acequias y a la calle y que, luego de multas y órdenes reiteradas, para las primeras décadas del XIX había aumentado la costumbre de colocarlas en “vasos excretorios”. Los señalamientos para que la gente saliera con el tintineo de la campana a dejar sus “desechos sólidos” en los carros jalados por mulas, o hiciera caso de los lugares destinados para tiraderos, horarios, causa de multas, etcétera, se repitieron sistemáticamente, casi idénticos, durante más de un siglo. Luego de eso, a lo largo del siglo XIX, siguieron una serie de propuestas de particulares, así como soluciones parciales y mecanismos técnicos para regular el uso y desecho de la basura.

Y aunque en un diccionario dieciochesco la palabra basura significaba “todo aquello que se arroja a la calle”, ni este significado ni el del siglo XX son comparables con el sentido y uso de la basura en la actualidad, por el simple hecho de que los materiales hasta entonces empleados eran todos materia orgánica, biodegradable y reutilizable. Si hasta la primera mitad del siglo XX la mayor parte de la basura que se producía eran desechos orgánicos ¿cómo se explica la necesidad de construir un sistema de recolección en las ciudades? ¿Cuál sería la función de crear carros, basureros, legislaciones, etcétera, para desechos que simplemente podrían descomponerse en la tierra, ser alimento para los animales e incluso materia productora de energía calorífica? ¿Los remanentes orgánicos despreciados para otras funciones, la matanza de animales de rapiña y encierro de animales domésticos, fueron una entrada al mercantilismo urbano?

Para explicar el cambio en el concepto de basura del Antiguo Régimen al moderno, la historiografía ha hablado del valor que la basura adquiere debido a la fuerza de trabajo invertida en ella. Se ha mencionado que el vínculo entre basura y negocio estaba ya señalado en los Bandos dieciochecos. Pero a reserva de que ambos puntos deban profundizarse, lo que sí es claro es que se requirió de una maquinaria policial y de un sistema de vigilancia para que, en principio, esa normatividad pudiera tomar formas prácticas.

Si comparamos el tipo de desechos generados en la ciudad del siglo XVIII, los producidos en el siglo XIX o los de la primera mitad del XX, las diferencias son palpables. En el siglo XVIII excrementos, restos de comida y sobrantes de materiales orgánicos artesanales se reducían en la tierra o se acumulaban en montones que eran deslavados por las corrientes y lluvias al tiempo. A esas acumulaciones llegaban cualquier cantidad de animales y otras tantas materias sólidas, como maderas, se guardaban para ser reutilizadas.

En aquella sociedad no se producían plásticos ni empaques y los materiales empleados eran derivados de productos naturales, por lo que el destino de la

basura eran los animales y la tierra que lentamente biodegradaba lo arrojado por los hombres. Los basureros dieciochescos tuvieron como fin terminar con esos “amontonamientos” que interrumpían la libre circulación, pero para lograrlo se diseñó todo un sistema de comprensión respecto a lo prohibido o aceptado. Por diversos estudios sabemos que hasta hace dos décadas 47 % de la basura generada en la Ciudad de México procedía de los hogares. Del peso total de la basura, entre 49 y 55% se debía a desechos de comida y productos biodegradables, y el resto lo ocupan plásticos, metales, vidrio, agua y excrementos animales.

Hoy estamos inmersos en un nuevo significado de basura. Hoy los desechos participan explícitamente en la competencia y libre mercado, y esto suscita incompreensión y desconfianza. Las resistencias y dificultad con que se topó cualquier virrey ilustrado para implementar los reglamentos sobre la basura refieren al momento de gestación de su significado moderno. Aunque hoy día cualquier ciudadano se reconoce en los carros recolectores, en los sistemas de drenaje, los ríos entubados o en las estaciones de transferencia, todo ello remite a la historia de la invención del concepto de basura.

PERMANENCIA DE LAS RESISTENCIAS

El último tercio del siglo XIX afinó la idea de reunir la basura —que era toda ella materia orgánica—, en un lugar único específico y luego enterrarla. Fue durante el Porfiriato cuando se planificaron los basureros llamados “a cielo abierto”, que emplearon el sistema de alternar basura con tierra y luego prensarla. Y este sistema, que consistía en trasladar la basura a enormes terrenos en donde ejércitos de personas recolectaban lo que servía, continuó practicándose hasta la segunda mitad del siglo XX.

La historia de la basura es también el relato de terrenos destinados para basureros, lugares que hace cien años estaban alejados de la urbanización, como lo serían para el caso de la Ciudad de México: San Lázaro, la Lagunilla, Campo Florido, la Coyuya o los potreros de Paseo Nuevo han sido basureros a cielo abierto, la forma más simple de deshacerse de la basura, que se fueron desplazando conforme crecía la ciudad. Hoy día esta lógica resulta impropcedente. Todavía a principio de la década de los ochenta del siglo XX funcionaban cuatro tiraderos a cielo abierto en la Ciudad de México: Santa Cruz Meyehualco, Santa Fe, San Lorenzo Tezonco y Santa Catarina, a los cuales se

143

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

añadían una serie de tiraderos más pequeños como Tarango, San Mateo Nopala y Milpa Alta, en los que la basura se descomponía de la misma manera que en los primeros tiraderos destinados en tiempos de la Colonia.

La dificultad de la población para reaprender distintos tratos con la basura, reaparecen en la actualidad. La basura ha sido un término que ha creado y recreado las prácticas en torno a ella. Guardadas todas las proporciones con los siglos anteriores, que ni por asomo vinculaban a la “obsolescencia programada”, varios sucesos contemporáneos pueden mostrar lo anterior. Por referir a uno de ellos, podríamos tomar el que refiere a un estado alejado de la capital mexicana, cuando en agosto del 2014, el ayuntamiento de Hermosillo, Sonora anunció un programa para separar la basura orgánica de la inorgánica. “Las autoridades del municipio pretenden culturizar a los hermosillenses desarraigando tradicionales costumbres que han imperado por toda la vida sobre el manejo de los desperdicios”. De esta noticia se derivan varias preguntas ¿Por qué esa noticia habla de culturizar a los hermosillenses? ¿A qué se refiere la nota cuando habla de “tradicionales costumbres que han imperado toda la vida en el manejo de los desperdicios”? Esa misma noticia se había anunciado once años antes para el Distrito Federal con la Ley de residuos sólidos que fue anunciada en la Gaceta Oficial el 22 de abril de 2003 por Manuel López Obrador bajo el argumento de mejorar el “entorno ecológico” de los ciudadanos. Se legisló la separación de los desechos y se creó una campaña que paulatinamente fue retomada por los distintos jefes de gobierno, hasta llegar a su último periodo, con Marcelo Ebrard, en que se tituló “Vamos a separar para respirar mejor”.

Si comparamos la experiencia de aquel estado del norte en el 2014 con la experiencia de los defeños hace trece años, es para inducir a otra parte de la historia de la basura, que tiene que ver con el tiempo que tomó la creación de su institucionalización: designar lugares específicos como tiraderos de basura, construir depósitos, marcar horarios, hacer caso al carro para entregar la basura, construcción de depósitos, recolectores, cambio de actitudes, etcétera, etcétera, no son cuestiones naturales, sino procesos culturales inherentes a la creación de cierta concepción de ciudad.

La basura, al igual que todos los servicios urbanos, apuntó a crear un nuevo orden, basado en el mundo del circulante que, en términos amplios, genera enormes caudales. Desde las multas aplicadas a los vecinos cuando arrojaban despojos al frente de sus casas, hasta la selección con la que hoy día los camiones recolectores recogen la basura de los establecimientos comerciales por cuo-

tas fijadas a través del uso y la costumbre, pasando por la venta de la basura que hacen en los Depósitos de Desperdicios Industriales –sitio en que hay precios establecidos por el kilo de tortilla dura, papel, trapo, cartón, etcétera–, la lógica de la ganancia ha acompañado a la creación del concepto de basura.

Si lo vemos fríamente no habría ninguna dificultad en que la ciudadanía coloque dos bolsas y en una vertiera la materia orgánica y en otra el resto. Sin embargo, ese acto aparentemente tan sencillo no resulta serlo. ¿Qué es lo que está en juego? El asunto en cuestión apunta a la aceptación o rechazo de la población sobre las nuevas prácticas que deberá realizar al tirar su basura. Un acto tan cotidiano y tan reiterado en la vida social tiene mayores implicaciones de las que parece. Los legisladores han subrayado una y otra vez la importancia de “que los ciudadanos hagan conciencia”, de elaborar una campaña permanente que explique los motivos por los que separar la basura resultará benéfico para la colectividad. La gente, sin embargo, según expresiones vertidas, alcanza a ver sobre todo un beneficio para los especuladores de la basura o un enjuague que los obliga a tener responsabilidades que les son ajenas.

Guardadas todas las proporciones, es posible comparar aquella ciudad premoderna con lo que ha sucedido en diversas ciudades luego de establecer la separación de basuras entre orgánicas, inorgánicas, vidrio, PET, etc. Para la Ciudad de México, desde que el veintidós de abril del 2003 fue publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal la Ley de Residuos Sólidos, cuya aplicación se previó para el primero de octubre del 2004, pasaron muchos meses para iniciar su aplicación. Un año y medio después de su publicación, los diarios hablaban de posponerla, los gobernantes se preguntaban cómo llevarla a cabo y los habitantes carecían de información sobre su procedimiento o las implicaciones que tendría implementar esa ley. Cuando comenzó la campaña del DF en el 2003, la población rechazó separar la basura y retaba al personal de los camiones recolectores reprochando, entre otras muchas cosas, que ¿por qué ellos tendrían que hacer el trabajo de los encargados de la limpia? Asimismo, la gente optó por salir en las noches a dejar sus bolsas de basura a las esquinas donde sabían que se detendría el camión por la mañana.

Los reclamos subieron tanto de nivel que en distintas colonias se colocaron cámaras frente a los tiraderos informales y luego, durante muchos meses, cada camión fue acompañado de una patrulla que intervenía en los altercados. La Ley de Residuos Sólidos, en uno de sus artículos, establecía que quienes incumplieran serían sancionados. Para ejecutarla, expresó la secretaria del Medio Ambiente, se preveía una “campaña y un programa de instrumentación

28. Cabe aclarar que los “generadores de residuos” se refieren a los ciudadanos en términos de “domicilios, empresas, establecimientos mercantiles, industriales y de servicios, así como instituciones públicas y privadas, centros educativos y dependencias de gobierno.

adecuada”, en tanto resultaría “absurdo imponer sanciones si antes no se ha iniciado un programa educativo”. Esto porque la iniciativa de reformas a la ley que establece en su artículo 33, párrafo primero, “que todo generador de residuos²⁸ debe separarlos en orgánicos e inorgánicos” encontró franca polémica. Esos “generadores” refieren a los ciudadanos no sólo en términos individuales, sino también como domicilios, empresas, establecimientos mercantiles, industriales o de servicios, además de instituciones públicas y privadas, centros educativos y dependencias de gobierno, han retrasado notoriamente su aceptación a las prácticas de separación de desechos.

Son muchos los factores que podrían explicar la lentitud o por qué esa ley no ha procedido del todo. Intereses económicos, inclinaciones políticas, así como ineficacia, falta de fondos gubernamentales o rechazo por parte de la población son todos aspectos que han evitado que la Ley de Residuos Sólidos se ponga en marcha. Aquí me interesó resaltar el papel que ha jugado la población respecto al nuevo orden sobre la basura y, sobre todo, señalar algunas perspectivas históricas que nos permitan enriquecer el asunto en la actualidad.

Un punto que llama la atención son las preguntas respecto a las resistencias de la población para practicar las nuevas normatividades. ¿Por qué los implicados en ejecutar esa ley la detuvieron luego de afirmar que la gente no contaba aún con elementos necesarios para ejecutarla? ¿Qué es lo que la población debiera saber para no verse sorprendida al entrar en vigencia la Ley de Residuos Sólidos?

Todos esos asuntos provienen del siglo XVIII y, desde entonces, no han dejado de fluir e intrincar cada vez más su condición. De los intentos para que la población atendiera el tintineo de la campana para dejar sus “desechos sólidos” en los carros que venían jalados por mulas, a la “obsolescencia programada” –es decir, “la reducción deliberada de la vida de un producto para incrementar su consumo”–, que rige en la actualidad, existe, al mismo tiempo, un abismo y una continuidad. Un aspecto que parece relevante aquí son las declaraciones veladas que molestan de fondo a la ciudadanía, por tratarse de intervenciones que requieren cambiar aspectos de su vida privada.

Quizá por ese cambio de concepciones, por esas distintas miradas, las reformas urbanas iniciadas en el siglo XVIII requirieron de un siglo para comenzar a solidificarse. ¿Cuánto tiempo requerirán ahora nuestras sociedades para asumir las implicaciones de la Ley de Residuos Sólidos? Ciertamente debiéramos considerar que la lentitud para construir una ciudad con servicios públicos tuvo que ver también con motivos económicos o con condiciones políticas

cambiantes, como las sucedidas en el siglo XIX. En ese contexto no era posible destinar la poca riqueza a tareas que parecían secundarias, en un contexto en el que el Estado político estaba concentrado en consolidarse. Ahora eso que antes pareció secundario, la basura, forma parte de la competencia por la riqueza, tanto como participa de la manera de ubicarnos en el mundo. Se requería tiempo para que las nuevas prácticas lograran imponerse sobre las costumbres ancestrales; tal como ha sucedido para que la gente considerara “natural” que la basura debía separarse. La transformación de finales del siglo XVIII generó una nueva moral que, con el paso de los años se fue refinando hasta convertirse en actos que hoy nos parecen naturales. La separación de la basura es consecuencia lógica de aquella visión del mundo. Las antiguas formas de relacionarse con la suciedad o con el cuerpo quedaron sepultadas por una visión del mundo que las calificó de insalubres, indecentes y peligrosas, al tiempo que enalteció la salud y la higiene como normas de vida. A eso, hoy día, se ha añadido la idea de la contaminación y conservación del planeta. Y aunque para algunos no queda claro si se trata de especulaciones económicas, de modelos vanguardistas o de un nuevo paradigma, lo cierto es que su historia resalta que los prejuicios a partir de los cuales hemos valorado lo desechable, son parte de diseños temporales e históricos.

BIBLIOGRAFÍA

- Amézquita J. A. (1960). *Historia de la Salubridad y Asistencia en México*. México: Secretaria de Salubridad y Asistencia.
- Beguín F. (1977). “Les machineries anglaises du confort”, en L. Murard *Recherches. L’Haleine des faubourgs*. Fontenay-sous-Bois: Recherches núm. 29.
- Birn A. (2008). “‘Revolución nada más.’ La campaña de la Fundación Rockefeller contra la uncinariasis en México durante la década de los años veinte”, *Curar, sanar y educar Enfermedad y sociedad en México, siglos XIX y XX*, En Agostoni C. (coordinación) *Históricas Digital*. México: UNAM Instituto de Investigaciones Históricas / Benemérita Universidad Autónoma de Puebla Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélaz Pliego”.
- Condumex (1848). *Bando del 16 de febrero de 1848*. México: Bandos BDF, XXXII.
- Consejo Superior de Salubridad de México (1910). *La Salubridad e Higiene Pública en los Estados Unidos Mexicanos Brevisima reseña de los progresos alcanzados desde 1810 hasta 1910 bajo cuyos auspicios tuvo a bien poner la Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación, la conferencias y la exposición popular de higiene, con las cuales se sirvió contribuir a la celebración del Primer Centenario de la Independencia Nacional*. México: Casa Metodista de Publicaciones.

- Cossa Garzón G. (s.p.í), *El problema de la Uncinariasis*.
- Craib R. (2013). *México cartográfico. Una historia de límites fijos y paisajes fugitivos*, México: UNAM.
- Dávalos M. (1997) *Basura e Ilustración: la limpieza de la ciudad de México a fines del siglo XVIII*. México: DDF / INAH.
- (2017). “De la policía religiosa a la secularización del orden policial en la Ciudad de México”, en M. Dávalos, R. Hernández y D. Pulido, *Orden, Policía y Seguridad. Historia de las Ciudades*. México. Secretaria de Cultura / INAH.
- (2018). “Public Health and Hygiene: The Circulation of Knowledge and Technology in the Sanitation System of Mexico City”, en *International Journal of Humanities and Social Science Invention*, vol. 7, núm. 04, ver. III, recuperado de <www.ijhssi.org 28>.
- De la Torre, G. (2012). *Compendio Bandos de la Ciudad de México. Periodo colonial*. Ciudad de México: Acervos Digitales Conaculta-INAH, Gobierno de la CDMX.
- Departamento de Salubridad Pública (1930). *La Higiene, base de la Economía Nacional*, vol. 1, num. 1. México: Departamento de Salubridad Pública,.
- Fernández, J. (Director) (2014). *Diccionario político y social del mundo iberoamericano. Conceptos políticos fundamentales, 1770-1870*. Madrid: Universidad del País Vasco / Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- Ledesma de Velázquez, M., G. Castañeda y L. Gálvez (2014). *Composición y generación de residuos sólidos urbanos de la Ciudad de México durante 2008-2009. Incluye los generados en la Central de Abasto del D.F México*: Gobierno Ciudad de México / IPN / UNAM / UAM.
- Liceaga, E. (1894). *Salubridad Pública. Documentos e informes presentados en la Vigésima Reunión Anual de la Asociación Americana de la Salubridad Pública*. Ciudad de México: Republican Press Association.
- Loreto, R., Cervantes F. (coords.) (1994). *Limpiar y obedecer. La basura, el agua y la muerte en la Puebla de los Ángeles. 1650-1925*. México: UAP / CEMCA / Colegio de Puebla.
- Melosi Martin, V. (1981). *Garbage in the cities. Refuse, Reform and the Environment 1880-1980*. Texas: A&M. University Press.
- Real Academia Española (1817). *Diccionario de la Lengua Castellana*, 4ta ed. Madrid.

Breve historia de los jardines zoológicos en la Ciudad de México: Paseos entre conservación, recreación y dispositivos de cautiverio

• Hugo Domínguez Razo¹

POSGRADO EN FILOSOFÍA DE LA CIENCIA

UNAM

1. Correo electrónico: h.dominguezrazo@gmail.com

I. INTRODUCCIÓN

El presente ensayo está constituido por tres supuestos que guían la narración a partir del cuestionamiento a: los significados de los animales para los mexicanos; la profunda relación entre poder político y cautiverio de fauna silvestre; así como la progresiva extensión de nuestras consideraciones morales hacia los animales de acuerdo con el conocimiento disponible sobre ellos. Al respecto del primer supuesto, se considera que ningún animal tiene un significado intrínseco, ya que su valoración depende del contexto, por ejemplo, las ratas grises (*Rattus norvegicus*) son vistas como plaga, divinidades o modelos biológicos análogos al cuerpo humano dependiendo si están en un restaurante, un templo de Karni Mata o un laboratorio farmacéutico. De lo anterior se reconoce la necesidad de identificar el lugar de los animales y las plantas como representantes de la naturaleza dentro de la cosmovisión vigente, por lo que en principio se arguye la utilidad de estudiar históricamente los jardines zoológicos, pues el contraste permite contextualizar culturalmente las maneras en que se ha transformado el lugar de la naturaleza dentro de la sociedad mexicana contemporánea. En este sentido, conviene señalar que aquí se presenta una breve descripción sobre las prácticas de cautiverio de fauna silvestre en la Ciudad de México durante el siglo XX y la transición al XXI, periodo caracterizado por la extinción de especies y el aumento en riesgo de extinción por causas humanas (*i.e.* antropogénicas), que según cálculos recientes del Informe de Evaluación Global de la Plataforma Intergubernamental de Ciencia y Política sobre Biodiversidad y Servicios de los Ecosistemas (IPBES) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) estiman que más de un millón de animales, plantas, hongos y bacterias

149

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

2. Este informe resulta un hito para la prospectiva del siglo XXI, pues elaborado durante tres años por 145 expertos de 50 países, con aportes de otros 310 autores contribuyentes y la revisión sistemática de 15 000 fuentes científicas y gubernamentales que incluyen la valoración de los conocimientos indígenas y locales, se reconoce que “la salud de los ecosistemas de los que nosotros y todas las demás especies dependemos se está deteriorando a una velocidad nunca antes vista. Estamos erosionando los cimientos de las economías, los medios de vida, la seguridad alimentaria, la salud y la calidad de vida en todo el mundo” según palabras de Robert Watson, entonces presidente del IPBES, quien expresó con claridad que la pérdida de biodiversidad es un problema ambiental, económico, social, de desarrollo, de seguridad y moral (UNEP, 2019).

3. Si bien hay noticias de un zoológico porfiriano ubicado en las inmediaciones del Bosque de Chapultepec, según reportes, fueron instalaciones distintas a las actuales y por lo tanto también distintas arquitecturas, como los exhibidores con fosos construidos en el zoológico de 1924, una innovación de diseño que a diferencia de las pajareras, corrales y jaulas permitía observar a los animales sin barreras. Cabe apuntar que el zoológico porfiriano, prometido desde 1890 por el propio Díaz, con motivo de promover las diversiones civilizadas, estuvo a cargo directo de José Yves Limantour, cuya mejora del Bosque de Chapultepec ha sido estudiada por Regina Horta Duarte (2019), quien ha identificado la construcción de un lago artificial, caminos y un restaurante como obras de infraestructura para visitantes bajo el concepto del *garden city* inmerso en el cultivo de la estética, la civilidad y el cosmopolitismo de las elites porfirianas.

se extinguirán para 2050 si no modificamos nuestras relaciones con la naturaleza en relación con el cambio de uso de mares y tierras, explotación de organismos y cambio climático (IPBES, 2019).²

Respecto al segundo supuesto, se toma como modelo heurístico el sugerente enfoque político de Regina Horta Duarte sobre la tradición centenaria del jardín zoológico en Chapultepec,³ quien nos dice que el zoológico fundado por Alfonso Luis Herrera fue conceptualizado como un zoológico del porvenir (en alusión al proyecto naturalista de Herrera), al que observa en tanto expresión cultural y producto del ejercicio del poder, por lo que afirma que desde un inicio tuvo un significado político enarbolado por la retórica del pasado glorioso de México, motivo por el cual las diversas narraciones sobre el zoológico ponen de manifiesto “cómo esta institución integra la multitud de prácticas, debates y mitos políticos en torno a la nación y a la Revolución Mexicana” (Duarte, 2019: 96). Asimismo, Duarte señala la decisión política sobre el papel educativo del Zoológico de Chapultepec en la formación de los mexicanos, proyecto en el que no es un detalle menor el olvido sistemático de las experiencias zoológicas porfirianas mediante los anacronismos que establecen una continuidad entre el actual zoológico en Chapultepec y el —así llamado— Zoológico de Moctezuma, elementos que nublan la concepción decimonónica del jardín zoológico como un catálogo orientado bajo el modelo enciclopédico, pista que nos da indicios sobre el lugar de la naturaleza dentro del pensamiento positivista que fraguó el México moderno.

Por otra parte, la reflexión sobre los zoológicos hoy en día conduce hacia los retos de la conservación de la biodiversidad en condiciones *ex situ* o fuera del hábitat natural, en particular sobre la duración, contingencia y viabilidad de dicha empresa, cuya doble temporalidad tiene que ser tomada en cuenta, ya que una está relacionada con la supervivencia de las especies a largo plazo y la otra se desarrolla en las condiciones cotidianas del cautiverio. Sobre esta experiencia cotidiana del zoológico descansa el tercer supuesto, pues es notable que durante las últimas décadas el bienestar animal haya generado un profundo interés nacional e internacional, ya que bajo el objetivo prioritario de la conservación de fauna silvestre en riesgo de extinción es necesario que los zoológicos enfoquen sus recursos e investigaciones en beneficio de individuos sanos (física, mental y genéticamente), que sean viables para integrar programas de recuperación de poblaciones y posterior reintroducción en los hábitats de procedencia. Desde la gestión de los zoológicos, el bienestar animal se entiende como el buen estado físico y mental de un animal en relación con las

condiciones en las que vive y muere y, acorde a la Organización Mundial de Sanidad Animal (antes Oficina Internacional de Epizootias, OIE), se sintetiza en las “Cinco Libertades” que describen el derecho al bienestar que tienen los animales bajo cuidado humano,⁴ por lo que deontológicamente para los zoológicos el “estado de bienestar (como está indicado mediante evidencia científica) resulta en un animal que está saludable, cómodo, bien alimentado, seguro, capaz de expresar comportamientos innatos y no sufre de estados no placenteros, tales como el dolor, miedo y angustia” (Mellor, Hunt y Gusset, 2015: 82). Resulta evidente que tal consideración implícitamente reconoce la condición animal como la de un ser sintiente y, por lo tanto, extiende nuestras obligaciones morales para su mantenimiento *ex situ* en condiciones que permitan su supervivencia y reintroducción.

Bajo estas consideraciones, a continuación se ensaya una narración que privilegia la importancia del espacio y el carácter histórico de las valoraciones de la naturaleza, primero, al señalar algunas aristas políticas, económicas y morales sobre el trato a los animales en el contexto de grave deterioro ambiental antropogénico, y segundo, al criticar los alcances del dispositivo de cautiverio como concepto útil para sistematizar el estudio de un espacio profesionalizante y cada vez más especializado como el jardín zoológico. En seguida se expone la etapa posrevolucionaria de los jardines zoológicos en la Ciudad de México, cuya historia está aparejada a las contingencias del caudillismo, del Maximato y el mesianismo propio de la estabilidad conseguida por las elites del partido único hacia las convulsas décadas de 1960 y 1970. Por último, se aborda el auge del neoliberalismo en México y sus consecuencias para los zoológicos capitalinos, donde la descentralización del poder político y la democratización de la vida ciudadana permitió la emergencia de una administración profesional a cargo de médicos veterinarios y biólogos, quienes a través de sucesivas refundaciones de las instituciones han demostrado capacidad de reacción ante los retos locales y planetarios.

II. EL LUGAR DE LA NATURALEZA

El día 22 de octubre de 2018, en el auditorio Alfonso Caso de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), tuve la oportunidad de escuchar a Frans de Waal en su conferencia magistral “¿Tenemos la suficiente inteligencia para comprender la inteligencia animal?”⁵ dentro del Programa Universitario

4. A saber, estar libre de hambre, sed y desnutrición; de miedos y angustias; de incomodidades físicas o térmicas; de dolor, lesiones o enfermedades; y de expresar las pautas propias de comportamiento (OIE, 2018).

5. Donde, como sintetiza Naixelli Castillo (2018): “a pregunta expresa de los asistentes, quienes querían saber su opinión sobre los derechos de los animales, Frans de Waal respondió que como biólogo prefiere no usar el término derechos, pero sí expresó que en su opinión los humanos tenemos la obligación de tratar bien a aquellos animales que están bajo nuestro cuidado como los de compañía, los animales en los zoológicos, parques, santuarios y aquellos que están en las granjas.”

151

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

6. Actual Dirección General de Zoológicos y Conservación de la Fauna Silvestre (DGZCFS) de la SEDEMA.

7. El cual “involucra la extracción, acopio, transporte, comercialización y posesión de especies de flora y/o fauna silvestre, mediante la captura caza y colecta, en contravención de las leyes y tratados nacionales e internacionales,” y responde a “la oferta de mercado, encargada de satisfacer la demanda, [que] está impulsada por valores económicos, en donde la ganancia es la principal motivación de los cazadores, colectores, acopiadores y contrabandistas” ligados a condiciones de pobreza (Nadal et al, 2003: 7).

8. Datos obtenidos de la publicidad de Ma-píre en *Forbes México*, orientada a promover el plan de seguro para mascotas “Amigo Seguro”, el cual reembolsa al dueño gastos por problemas de salud, extravío, daños a terceros, hospedaje y robo con violencia (Forbes Staff, 2017).

de Bioética (PUB), donde resaltó las capacidades emocionales y cognitivas de los mamíferos, resultados que fueron cuestionados dado el uso de animales en cautiverio para la investigación etológica, a lo que de Waal respondió, por un lado, que muchos de los resultados obtenidos en cautiverio no se pueden lograr en campo, pues en estado silvestre los animales huyen del humano y, por otro, ante la crisis ambiental, señaló que en el caso de que él fuera orangután y pudiera elegir dónde nacer, lo haría en un zoológico, en vez de una selva en Indonesia. Ese mismo día, después de la conferencia, me llegó la noticia de una entrevista a Claudia Lewy (entonces titular de la Dirección General de Zoológicos y Vida Silvestre (DGZVS) de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA) de la Ciudad de México),⁶ quien afirmó que “alrededor de 30% de los ejemplares albergados en zoológicos de la Ciudad de México, entre los propios animales y su descendencia, proviene de decomisos por parte de autoridades que detectan animales silvestres en domicilios bajo condiciones no aptas” (Mora, 2018) especialmente reptiles, aves, primates y felinos. Por lo que aproximadamente:

[...] 663 [individuos] llegaron a consecuencia del proceso que conlleva tener algún ejemplar silvestre en condiciones inadecuadas [...] Esto también representa una alerta para los zoológicos de la Ciudad de México, pues no hay espacios suficientes para colocar a todos los animales que sean decomisados y eso ya lo vivimos con lo que [ha] ocurrido en los circos (Mora, 2018).

Al final de la jornada me percaté que algo está pasando en los zoológicos alrededor del mundo, lugares en los que el encuentro interespecie reta nuestros prejuicios, de manera que tal vez nos permita comprender las similitudes compartidas por la condición animal. También observé la particularidad del caso mexicano, donde el decomiso de fauna silvestre está ligado al tráfico ilegal de especies⁷ para uso privado, práctica en consonancia con otras de los mexicanos, como la de ser el país con mayor número de perros callejeros en América Latina. Según el Consejo Nacional de Población (CONAPO) “el número de perros domésticos aumentó 20% del año 2000 al 2010; mientras que, alrededor de 80% de los habitantes con mascotas tiene caninos en su hogar.”⁸ Sin duda, en México algo le está pasando a los animales, algo que nos lleva a reflexionar sobre la valoración de la naturaleza por la sociedad mexicana contemporánea.

Tanto las prácticas de cautiverio con fines de investigación y conservación de fauna silvestre, como su decomiso por tráfico ilegal, son pistas que condu-

cen al jardín zoológico, cuya convergencia lleva a cuestionar la especificidad de tal lugar. Básicamente, el zoológico es una colección de flora y fauna con fines lúdicos, científicos y políticos, que funciona como institución de carácter público, con o sin fines de lucro que, de acuerdo a valores contextuales, ofrece la experiencia del encuentro animal en tiempo real, es decir, en vivo. Para posibilitar dicho encuentro, el cuidado humano de fauna silvestre implica diferentes retos, sanitarios y zootécnicos primordialmente, así como los dilemas bioéticos en la investigación animal, la aplicación de medidas preventivas ante el riesgo de extinción de especies, o remediales frente a su tráfico ilegal, así como una agenda para la educación ambiental y el desarrollo económico que no comprometa a las generaciones futuras. Las tensiones sociales al respecto de tales problemas expresan la diversidad de valoraciones que se hacen sobre los animales, cuyas perspectivas varían de acuerdo con criterios epistémicos como sujetos de estudio, como mascotas exóticas que transfieren prestigio y emotividad, o simplemente como recursos biológicos desde una interpretación utilitarista, criterios que en mayor o menor medida suponen la subordinación de la naturaleza frente al ser humano.

Al ser un fenómeno público, existen actitudes a favor y en contra de los zoológicos que expresan un horizonte de expectativas en el que participan diversas comunidades, como las de especialistas, legos, conservacionistas y anti-especistas, por mencionar cuatro polos posibles, cuyas asimetrías epistémicas y divergencias políticas se oponen de acuerdo a intereses lúdicos y educativos, de investigación, de precaución, e incluso de liberación animal.⁹ En este entramado, a primera vista, es comprensible reaccionar contra la privación de la libertad a los animales, contra el cautiverio implícito del zoológico. Sin embargo, una revisión del actual contexto de extinción masiva ofrece buenas razones para la existencia de dicha institución, sobre todo si se le considera como la última oportunidad de supervivencia para ciertas especies (Gual, 2018), lo que equivale a un seguro de vida ante las continuas catástrofes que enfrenta la conservación de los hábitats naturales (*i.e.* conservación *in situ*), especialmente en lugares tan estratégicos y vulnerables como el caso mexicano.¹⁰

Si bien es cierto que los cambios en el trato a los animales son proporcionales al conocimiento sobre ellos, cabe señalar que dicho conocimiento está guiado por el lugar asignado a la naturaleza dentro de la cosmovisión vigente. Por lo que para evitar posturas ingenuas frente a la conservación de flora y fauna silvestre en condiciones *ex situ*, es preciso identificar aquello que Andrew Isenberg (2002) ha denominado la ecología moral de lo silvestre, categoría que

9. Para el veterinario y filósofo Stephen Bostock, desde una postura a favor de los derechos animales, existen problemas prácticos para la consecución de la liberación animal, incluida la imposibilidad de encontrar un mejor lugar que el zoológico para evitar riesgos a animales que no son completamente salvajes (Bostock, 1993: 1-7).

10. Al respecto, no es menor la alerta mostrada por académicos mexicanos frente a los megaproyectos que ofrecen progreso y desarrollo, los cuales –regulados o no– atentan contra “la biodiversidad y el agua [que] son los más importantes recursos con los que puede contar una nación. Por ello los sitios de alta biodiversidad deben preservarse bajo los más estrictos estándares internacionales y reconociendo los saberes de los pueblos originarios quienes han sido garantes de los territorios y depositarios de la riqueza natural y cultural de nuestro país” (La Redacción, 2018).

153

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

identifica el contexto histórico asociado a contingencias estéticas, ecológicas, educativas, recreativas y científicas en constante cambio, cuya clave de interpretación consiste en reconocer a la naturaleza como un agente cambiante que no tiene valores trascendentes, por lo que todas las valoraciones de la naturaleza corresponden inextricablemente a representaciones culturales.

En consecuencia, los jardines zoológicos en la Ciudad de México se comprenden a partir de sus procesos de construcción, mantenimiento y actualización como lugares de producción de conocimientos científicos y recreativos que aprovechan el espacio público para intervenir la ecología moral de lo silvestre, es decir, el lugar culturalmente asignado a la naturaleza. Debido a la influencia social de tales intervenciones, el presente trabajo examina la conformación histórica de los zoológicos de Chapultepec “Alfonso L. Herrera”, San Juan de Aragón, Tlalpan y Los Coyotes como parte de la tradición vigente del jardín zoológico público y gratuito, por lo que se procederá según la “heurística Bostock”, así llamada por la propuesta de Stephen Bostock para evaluar moralmente a los zoológicos contemporáneos y su porvenir de acuerdo con su propia historicidad, bajo la consideración de las prácticas de cautiverio como fenómenos de larga duración cuyos cambios responden a demostraciones de dominación e institución del poder (Bostock, 1993). Sirvan estas consideraciones como antecedentes que influyen en la experiencia del jardín zoológico, el lugar público donde voluntariamente nos encontramos con animales inmersos en redes de poder, placer y prestigio.

11. Según la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (Conabio), un país megadiverso (como México) se define por las características geográficas (Trópico de Cáncer), diversidad de paisajes (montañas y mares), aislamiento (convergencia de continentes), tamaño (1,972,550 km²), historia evolutiva (convergencia neártica y neotropical) y diversidad cultural (66 lenguas indígenas). Desde la *Declaración de Cancún (2002)* “se creó el ‘Grupo de Países Megadiversos’ como mecanismo de consulta y cooperación para promover las prioridades de preservación y uso sustentable de la diversidad biológica” (Conabio, 2012).

III. ENFOQUE SITUADO PARA ACERCARSE A LA DISPOSICIÓN DEL CONOCIMIENTO CIENTÍFICO EN EL ESPACIO PÚBLICO

La urgencia del ahora insta a pensar sobre la particularidad de la conservación en el contexto mexicano, cuya condición de país megadiverso en medio de la –antropogénica– sexta extinción masiva de especies requiere revisar las interacciones que tenemos con grandes concentraciones de recursos biológicos, entre las que destaca ser “uno de los principales centros de domesticación en el mundo”.¹¹ La tensión entre los usos de la naturaleza y la conservación de la biodiversidad afecta la concepción y operación de los jardines zoológicos de la Ciudad de México, cuya función social al interior de la megalópolis ha consistido en brindar gratuitamente espacios recreativos (en el sentido más amplio de la palabra), útiles para fines educativos y científicos, que gradualmente se

han reorientado como centros de conservación *ex situ* de cara a un futuro ambiental nada prometedor.

La superposición del ámbito científico con el público hace del zoológico un fenómeno complejo, entramado diacrónicamente por los cruces entre cautiverio, urbanidad y relaciones humano-animal. El interés sobre estas últimas ha caracterizado a la historiografía que constituye el denominado “giro animal” (Ritvo, 2007: 118-122), que pese a divergencias entre perspectivas ambientales o culturales, comparten la preocupación por los animales como sujetos, objetos e incluso agentes históricos que nos permiten cuestionar nuestras suposiciones y vinculaciones sociales, económicas o científicas con la naturaleza (Skabelund, 2013: 801-807), como los despliegues metafóricos y la agencia animal (Guillo & Hamilton, 2015: 116-141), las sensaciones y la cognición (Shaw, 2013: 1-12), así como los usos del espacio.

En términos *espaciales*, para el presente caso resulta influyente la serie de conferencias que Michel Foucault impartió hacia 1966 y 1967, dedicadas a las heterotopías o los espacios otros, en las que utilizó el ejemplo de los jardines como modelo de yuxtaposición de diferentes lugares en uno real, en alusión a las tradiciones orientales de evocar el mundo en una especie de microcosmos, una pequeña parcela del mundo en el que está la totalidad del mundo, es decir, una *heterotopia* feliz y universalizante en la que incluyó a los modernos jardines zoológicos (Foucault, 2008: 13-29).¹² El influyente concepto de *heterotopia* resulta intuitivo para pensar reticularmente al jardín zoológico dada la condición como espacios necesariamente colectivos o compartidos, de lo cual se desprenden reglas de uso que definen al lugar como la calle, el cine, el cementerio, el jardín, el museo o la biblioteca. En este sentido, el zoológico demuestra ser un lugar contingente (1er. principio heterotópico) ya que sus funciones cambian acorde a metas establecidas por el paradigma vigente (2do. principio), y yuxtapone en un mismo lugar (3er. principio) la vida silvestre y la urbanización, en una sincronización de la percepción y uso del espacio (4to. principio) a partir del recorrido por sus instalaciones bajo mecanismos de apertura y cierre (5to. principio).

Diez años después, en 1977, para analizar la organización social Foucault utilizó el término *dispositivo* a partir de la función estratégica para manipular las relaciones de fuerza, es decir, la dinámica del poder que establece una red entre “discursos, instituciones, estructuras arquitectónicas, decisiones regulativas, leyes, medidas administrativas, enunciados científicos, proposiciones filosóficas, morales y filantrópicas” (Agamben, 2014: 7-8) que condicionan y son con-

12. Llama la atención que en la edición de Michiele Dehaene y Lieven De Cauter sobre las heterotopías urbanas, cuyo texto inaugural es la traducción al inglés de las conferencias de Foucault, después de un mapa de Roma hacia 1748 como primer ejemplo gráfico de una heterotopia, el segundo consiste en una fotografía del templo egipcio en el Zoológico de Antwerp (c. 1903), que tenía en exhibición el esqueleto de la elefanta Jaqueline, su primera habitante (Dehaene y De Cauter, 2008: ii).

dicionados por ciertos tipos de saber. Según Giorgio Agamben, la especificidad del término *dispositivo* para Foucault consiste en la historicidad de los comportamientos, entendiendo este término como el “conjunto de instituciones, procesos de subjetivación y reglas en que se concretan las relaciones de poder”, (Agamben, 2014: 11) y enfatiza el “conjunto de praxis, de saberes, de medidas, de instituciones cuyo fin es gestionar, gobernar, controlar y orientar en un sentido que se pretende útil los comportamientos, los gestos y los pensamientos de los hombres” (Agamben, 2014: 17). Por su parte, Agamben generaliza el término *dispositivo* “literalmente a cualquier cosa que de algún modo tenga la capacidad de capturar, orientar, determinar, interceptar, modelar, controlar y asegurar los gestos, las conductas, las opiniones y los discursos de los seres vivos” (Agamben, 2014: 18). La conclusión de Agamben frente a los procesos de subjetivación derivados de los dispositivos, que consiste en la imposibilidad del sujeto para utilizar de modo correcto los dispositivos, conduce a estrategias cuerpo a cuerpo para tratar “de liberar lo que ha sido capturado y separado a través de los dispositivos para restituirlo a un posible uso común” (Agamben, 2014: 21). Al respecto, más allá de posibles interpretaciones emancipadoras, para nuestro caso de estudio cabe destacar la importancia del uso común de los espacios públicos, donde los usos familiar y didáctico del jardín zoológico llevan a pensar sobre los retos transgeneracionales por venir.

Por lo anterior, para identificar la ecología moral de lo silvestre desarrollada históricamente en los zoológicos de la Ciudad de México, en la presente ocasión, se opta por la propuesta teórica del dispositivo de cautiverio, apuesta conceptual que en principio reconoce las heurísticas constructivistas de origen foucaultiano, como la sugerente interpretación heterotópica del jardín zoológico, o bien, la capacidad aglutinante del término dispositivo para integrar discursos y manifestaciones tangibles. Sin embargo, la especificidad del fenómeno estudiado requiere una herramienta analítica que registre y sistematice las interacciones que constituyen al jardín zoológico, de manera que se propone al dispositivo de cautiverio como tal herramienta para relacionar las evidencias de discursos, prácticas y cultura material a través de dinámicas contextuales entre emplazamientos, arquitecturas, conductas y bioéticas, gestores, públicos y animales durante los siglos XX y XXI.

Los límites conceptuales y tangibles del dispositivo de cautiverio se encuentran en la ecología moral de lo silvestre vigente, a la cual se entiende como una totalidad dinámica que articula las consideraciones de la naturaleza dentro de la vida social, donde la cultura material del jardín zoológico –vista como *mente*

extendida— brinda acceso a las interpretaciones de la naturaleza, cuando menos a las impresas por los gestores de la institución. En este sentido, se asume que el dispositivo de cautiverio expone en el espacio público la interpretación de los gestores sobre la ecología moral de lo silvestre, lo cual implica que la disposición material del lugar corresponde a una exhibición organizada para promover comportamientos guiados por procesos de orientación de la mirada. Asimismo, se asume que, dentro de la geografía de la ciudad, el espacio público del jardín zoológico funciona como lugar de convivencia donde se retroalimentan las memorias compartidas entre públicos y gestores, estos últimos inmersos en un proceso de profesionalización mediante el mantenimiento del lugar, el cual supone tanto la transición del conocimiento tácito al explícito, como la articulación de comunidades científicas que adecuan su empotramiento social a las variaciones producidas por las circunstancias sociales (Collins, 2001: 115-128).

En el concepto del *dispositivo de cautiverio* es innegable la influencia de la arqueozoología, ya que además de coincidir con los esfuerzos de Alicia Blanco *et al.* (2009) por recuperar la memoria científica mexicana, el análisis sistemático de elementos históricos, espaciales, sociales y faunísticos de las prácticas de cautiverio en Mesoamérica resultó heurísticamente inspirador para organizar la diversidad de fuentes disponibles para el estudio de los jardines zoológicos de la Ciudad de México, tales como las memorias del Departamento del Distrito Federal (DDF) y los informes de los gobiernos de la Ciudad de México, las investigaciones universitarias para la obtención de grado en medicina veterinaria y biología, así como fotografías de visitantes y notas periodísticas que complementan los discursos oficiales.

Bajo la premisa de que el pensamiento es para la acción, la propuesta reticular del dispositivo de cautiverio tiene un posicionamiento pragmatista, con el que se busca situar los procesos de producción de conocimiento que han modificado la valoración de flora y fauna silvestre. El jardín zoológico visto como una actualización del dispositivo de cautiverio, implica un sistema cognitivo¹³ socialmente empotrado¹⁴ en el espacio público, perspectiva situada que permite observar cómo afecta la presencia o ausencia de recursos humanos, biológicos y materiales, así como los cambios en los códigos socioculturales que intervienen la experiencia *ex situ* e *in vivo* de presenciar fauna considerada silvestre.

El funcionamiento del dispositivo de cautiverio se comprende a partir de la noción de cognición distribuida de Edwin Hutchins (1995), quien desde la antropología cognitiva observa a la navegación como un sistema cognitivo en el

13. Esta interpretación se fundamenta en la propuesta del sistema cognitivo distribuido, modelo adoptado de las ciencias cognitivas y el proyecto epistemológico de la cognición situada, cuya base teórica permite investigar el fenómeno cognitivo desde una alternativa que contempla las capacidades físicas en los espacios científicos (Giere, 2002: 285-299), la distribución social del trabajo cognitivo (Giere y Moffat, 2003 : 1-10), las capacidades extendidas por el acoplamiento con los recursos materiales (Karasawidis, 2002: 11-29) y la conciencia del ambiente por parte de los agentes (Giere, 2004: 759-774).

14. De manera que se reconoce la dependencia de la cognición al ambiente natural y social, en el cual la actividad cognitiva utiliza al ambiente para descargar información durante su procesamiento, mismo que se distribuye a través del agente y su ambiente físico, social y cultural (Wilson y Foglia, 2017).

157

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

que ninguna persona puede realizar todas las actividades en el tiempo requerido, por lo que es necesaria la coordinación entre seres humanos, representaciones y artefactos para realizarla con éxito. La inclusión de instrumentos como parte del sistema cognitivo visibiliza su participación como medios de distribución, y apela a extender la mente más allá del cuerpo humano, reconocer que hay mente en el trabajo y que ésta es visible a través de los instrumentos. En nuestro caso de estudio, metafóricamente reminiscente del arca de Noé que actúa bajo el principio de precaución ante la catástrofe antropogénica, el éxito de los jardines zoológicos consiste en la conservación —y supervivencia— de la biodiversidad frente al deterioro ambiental. Estudiar el cautiverio orientado por la conservación *ex situ* desde la cognición distribuida, permite situar la coordinación social de actividades y responsabilidades dentro de la empresa colectiva, pues se considera que el sistema social es tan importante como la disposición física de los instrumentos de cautiverio dentro del jardín zoológico, cuya vinculación permite identificar las variaciones introducidas por agentes humanos, políticas de uso, así como por la producción de conocimiento especializado en el mantenimiento de fauna silvestre.

Debido a criterios de duración, el orden para describir la interconexión del dispositivo de cautiverio comienza con la importancia del espacio, seguido por los agentes humanos y finalmente se complementa por el trato hacia los animales bajo cuidado humano. En primer lugar, hay que considerar el emplazamiento del dispositivo de cautiverio en el espacio urbano y el contexto de uso asociado a los jardines, es decir, lo que significa el lugar en la memoria colectiva. Asimismo, es preciso atender el testimonio de las arquitecturas del zoológico como representaciones de la naturaleza acordes a la ecología moral de lo silvestre vigente, donde la herencia paisajista del panorama de Carl Hagenbeck ha influenciado el diseño de albergues y exhibidores de inmersión, al tiempo que se han desarrollado una variedad de instalaciones sanitarias, de contención, de investigación y educativas guiadas por los criterios deontológicos que orientan la administración del jardín zoológico contemporáneo. Respecto a los agentes humanos, conviene empezar con los gestores o la comunidad de especialistas que, según el grado de complejidad institucional, se distribuyen las actividades de administración, organización, funcionamiento y mantenimiento del jardín zoológico. En seguida, tenemos a los públicos, que básicamente son comunidades heterogéneas que hacen uso del espacio público.¹⁵ Como podrá advertirse, los códigos socioculturales se filtran dentro de las categorías anteriores, ya sea en los comportamientos o en la significación de los

15. En el caso de los jardines zoológicos de la Ciudad de México las principales audiencias son los grupos familiares y los estudiantes de educación básica, cuya calidad de vida y educación ambiental justifican el financiamiento de las instituciones zoológicas con cargo al erario público.

espacios, sin embargo, se puede identificar la especificidad de la bioética del jardín zoológico a partir del trato dado a los animales bajo cuidado humano en condiciones controladas. Dicha bioética puede sintetizarse en los fines de investigación, recreación y conservación, que en la tradición de los zoológicos de la Ciudad de México han transitado de la enseñanza de la evolución a los servicios recreativos con fines políticos, hasta llegar al proyecto del bienestar animal para la conservación de la biodiversidad.¹⁶ Por su parte, los animales aportan el elemento distintivo del dispositivo de cautiverio, cuyas características como ejemplar de colección varían de acuerdo con el contexto socioeconómico de la institución, situación que condiciona diversas conceptualizaciones de la fauna silvestre como recursos biológicos, embajadores y/o sintientes.

A continuación, con base en el dispositivo de cautiverio, se presenta una breve historia de los jardines zoológicos en la Ciudad de México durante los siglos XX y XXI, en la que es visible el cambio de paradigma en la ecología moral de lo silvestre ligado a la profesionalización administrativa de las instituciones zoológicas. Aunque antes de proceder al ejercicio descriptivo de cada espacio, conviene advertir que por fines retóricos se establece un énfasis diferenciado de los códigos socioculturales, según el emplazamiento, que corresponden a las prácticas de investigación científica en el Zoológico de Chapultepec “Alfonso L. Herrera”, las prácticas de recreación en el Zoológico de San Juan de Aragón y el Bosque Zoológico de Tlalpan, así como las prácticas de conservación en el Zoológico Los Coyotes; no obstante, en dichos emplazamientos se han desarrollado actividades de investigación, recreación y conservación de manera paralela, en mayor o menor medida, según las arquitecturas disponibles.

IV. ORÍGENES (1923-1981): EDUCACIÓN CIENTÍFICA Y ESPECTÁCULO PÚBLICO EN LOS JARDINES ZOOLOGICOS DE CHAPULTEPEC “ALFONSO L. HERRERA”, SAN JUAN DE ARAGÓN Y DEL BOSQUE DE TLALPAN

Como muchos casos en la ciencia mexicana, la práctica del jardín zoológico encuentra sus antecedentes directos en el Porfiriato, periodo durante el cual se registraron cuando menos dos casos en la Ciudad de México. El primero de ellos en la Escuela Nacional Preparatoria (ENP) durante la dirección de Alfonso Herrera Fernández (1878-1884),¹⁷ gestión en la que se dice hubo un jardín botánico y otro zoológico con fines primordialmente educativos. El segundo caso

16. En este proyecto puede observarse el proceso de enseñanza-aprendizaje multidisciplinario guiado por la medicina veterinaria y la biología, así como la emergencia de nuevas especialidades con que se cuida a la fauna silvestre.

17. En su obra sobre la Escuela Nacional Preparatoria, Clementina Díaz señala la existencia de un zoológico durante la dirección de Alfonso Herrera padre: “En agosto [de 1882], el presidente Manuel González regaló una osa viva al pequeño zoológico de la Preparatoria” (Díaz y de Ovando, 1972: 117).

18. La fotografía "Gente camina por el zoológico de Chapultepec" de la Colección Archivo Casasola (ca.1910) parece confirmar esta versión, pues se muestra de fondo al Castillo de Chapultepec desde una perspectiva frontal imposible en el emplazamiento del zoológico actual. Cabe mencionar que para la presente investigación resultó invaluable el catálogo en línea del Sistema Nacional de Fototecas, Fototeca Nacional del Instituto Nacional de Antropología e Historia (Sinafo-INAH).

19. Oliver Hochadel argumenta que el zoológico decimonónico fue una institución burguesa financiada por sociedades científicas, naturalistas y empresarios con el objetivo de representar una clase media dedicada al aprendizaje y los placeres refinados, por lo que el zoológico se convirtió en un lugar modelo para la clase media con valores burgueses; asimismo, Hochadel sugiere que la generación de un campo de investigación científica justificable para el zoológico, se dio con el cambio del paradigma naturalista de investigar especímenes vivos en lugar de muertos, planteamiento desde el cual el zoológico ofreció la posibilidad de ver sistemática y continuamente animales en cautiverio, donde las investigaciones pioneras fueron sobre la alimentación y la crianza (Hochadel, 2005: 38-42).

estuvo ubicado en Chapultepec de 1899 a 1914 (Gobernación, 1903-1914a), en el predio donde ahora se encuentra el Museo de Arte Moderno,¹⁸ y en el Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCM) se han obtenido noticias sobre su relación con el Museo Nacional para el aprovisionamiento de ejemplares (Gobernación, 1907-1908), o la contabilidad de 5 200 pesos para gastos (Gobernación, 1911), así como evidencias del proceso de clausura y desmantelamiento de la colección animal (Gobernación, 1903-1914b, 1903-1914c y 1903-1914d), coincidente con el periodo presidencial de "el usurpador" Victoriano Huerta. Desafortunadamente ambos proyectos no tuvieron continuidad institucional ni espacial, en lo que significa una discontinuidad que solamente puede ser rescatada si en la figura de Alfonso Luis Herrera se observan los rasgos de su formación científica porfiriana (*i.e.* decimonónica)¹⁹ puestos al servicio del proyecto posrevolucionario.

De manera que la tradición de jardines zoológicos vigente en la Ciudad de México es de origen posrevolucionario, y comenzó a construirse en 1923 a través del patrocinio de la Secretaría de Agricultura y Fomento durante el gobierno de Álvaro Obregón, cuando el 6 de julio de dicho año se puso la primera piedra del actual zoológico en el Bosque de Chapultepec. Esta obra significó una acción revolucionaria del régimen del caudillo, pues la otrora exclusividad de Chapultepec reservada a las elites porfirianas se convirtió en espacio público, movimiento político articulado por la Dirección de Estudios Biológicos (DEB) a cargo de Alfonso L. Herrera. Cabe mencionar que para 1922 la DEB delineó una política para la conservación de especies mexicanas, como con el elefante marino (*Mirounga angustirostris*) de la Isla de Guadalupe en Baja California, entonces cazado indiscriminadamente por su piel y grasa, motivo por el que se promovió la declaración de la isla como parque nacional en 1922, acción que al tiempo ha derivado en la recuperación regional de las poblaciones de elefante marino, "por lo que el caso se considera un ejemplo de los logros que puede haber en conservación biológica si se une el esfuerzo de científicos, políticos y ciudadanos" (Cuevas, 2015: 31-32). También hay noticia de que en 1923 Obregón y Herrera fueron reconocidos en Estados Unidos por la Permanent Wild Life Protection Fund con "una medalla de oro a cada uno por los decretos que se emitieron el 1° de octubre de 1922 para prohibir la caza, durante diez años, del borrego salvaje y del antílope de México", (Cuevas y Ledesma, 2006: 997) acción que fue complementada con la disposición de —cuando menos— un berrendo (*Antilocapra mexicana*) en el recién inaugurado jardín zoológico en Chapultepec (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, 1924: 68).

Detrás del zoológico de Chapultepec se encuentra la astucia de Alfonso Luis Herrera,²⁰ naturalista fundador de la biología en México. Al respecto, Rafael Guevara nos advierte que Alfonso L. Herrera:

No es un adelantado a su época que tuvo el genio de innovar en la agenda naturalista de los siglos XIX y XX; fue un farmacéutico y naturalista, miembro de una dinámica y arraigada comunidad científica —de la que su padre era líder e igual que él farmacéutico de la misma escuela, la Nacional de Medicina—, armado con el avituallamiento intelectual necesario para practicar una novedosa disciplina: la biología (Guevara, 2010: 209).

Y parte de dicho avituallamiento intelectual también fue su capacidad política, pues a decir de Consuelo Cuevas:

Las primeras noticias de los intentos por formar un zoológico como parte de la DEB se encuentran en un boletín en el que se registró una plática dada por Herrera, el 30 de noviembre de 1922 en la biblioteca de la Secretaría de Agricultura y Fomento, sobre la importancia de los zoológicos en el mundo. Ahí expresó que con estos establecimientos los científicos podían ensanchar sus conocimientos, los artistas encontrar oportunidades para expresarse y el pueblo un lugar para acercarse a la historia natural (Cuevas, 2015: 32).

Para concretar tal proyecto, Herrera primero fundó la Sociedad de Estudios Biológicos el 7 de octubre de 1922 bajo el modelo de las sociedades científicas y empresas estadounidenses de la época, las cuales mantenían y fomentaban los parques zoológicos a partir de contribuciones de los socios. Posteriormente, en mayo de 1923 consiguió un terreno de 141 114m² de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, de manera que aseguró las bases materiales para un proyecto de cautiverio que ya anticipaban los trabajos de la DEB.²¹ Una vez inaugurado el jardín zoológico, Herrera logró que la Sociedad de Estudios Biológicos contara con casi 500 integrantes hacia 1924, quienes realizaron donativos en efectivo o en especie (medicinas, concesiones, promoción). El ejemplo de Herrera para concretar el proyecto del jardín zoológico se encuentra en la sociedad dirigida por W. H. Hornadey para mantener el zoológico de Nueva York, de manera que con el apoyo de los socios instaló el jardín botánico y luego el zoológico, con “200 animales y 17 alojamientos o jaulas, se había construido un acuario, con un gran estanque para fauna marina, otro estanque para aves acuáticas, una cascada y un monumento de la morsa” (Cuevas y Ledesma, 2006: 994-996).

20. En el reverso de un retrato del susodicho dice: “Cd. México (1869-1942) farmacéutico, se especializó en biología. Profesor de la Escuela Nacional Preparatoria, del Colegio Militar y de la Normal. Dirigió la Comisión de Parasitología Agrícola (1900-1907). Director del Museo de Historia Natural. Fundador del Jardín Botánico en 1922. Participó en la creación del Zoológico de Chapultepec (1923). Autor de varios libros” (Colección Culhuacán, ca.1910).

21. Sobre los cazadores furtivos resulta ilustradora la caracterización de Carlos López, quien desde la DEB los señala como “verdaderos verdugos del reino animal, emisarios de la muerte, capaces de no dejar sobre la superficie de toda la tierra, un solo animal vivo,” y en particular se refiere al borrego salvaje y al berrendo como casos cuya conservación “sería motivo más que suficiente para interesar su domesticación, aun cuando fuera parcial” (López, 1922: 7-8).

Al observar la trayectoria de Herrera, tampoco resulta novedoso su interés por la elaboración de un programa para que el pueblo mexicano se acercara a la historia natural, o mejor dicho, para la difusión de la teoría de la evolución en México (Herrera, 1896: 221-252), proyecto que desde la perspectiva herreriana debía partir del paradigma físico-químico de los seres orgánicos, la fisiología y la anatomía comparada de los animales, así como la distribución, adaptación, reproducción y diversidad de los seres vivos de acuerdo con los postulados de Darwin. Atribuibles a su peculiar método didáctico basado en el contraste, tenemos registros fotográficos de experimentos con gallos (*Gallus gallus domesticus*; Colección Archivo Casasola, ca. 1925) y palomas (*Columba livia domestica*; Colección Archivo Casasola, ca. 1930) en el zoológico de Chapultepec, que evidencian los esfuerzos de Herrera por replicar los argumentos darwinianos sobre la genealogía y descendencia de especies, según la cual se producen cambios entre especies a partir de ligeras diferencias acumuladas durante muchas generaciones sucesivas. Sin embargo, tales esfuerzos hacen eco del joven Alfonso L. Herrera, quien en 1896 ya había anticipado la utilidad de dirigirse a un público amplio, pues incluso aspiró a que “después de haber visitado los Museos del porvenir, los sabios, los niños, las chicas bonitas permanecerán serios, muy serios, meditando sobre esta filosofía profunda de la naturaleza” (Herrera, 1896: 252), sintetizada en la frase *in multis una* que apela a la diversidad unificada de la vida. Con tales acciones y declaraciones Herrera revela la importancia del espacio público para el conocimiento científico que, aunque valioso por sí mismo, requiere de un ensamblaje social amplio para distribuirse y heredarse.

Los cambios políticos a finales de la década de 1920 afectaron los organismos de las instituciones públicas, entre los que se cuenta la caída en desgracia de Alfonso L. Herrera y la consecuente desintegración de la DEB, cuyos laboratorios y Museo de Historia Natural pasaron a ser propiedad de la Universidad Nacional en 1929, mientras que “el jardín botánico y el parque zoológico fueron puestos a disposición de la Dirección del Bosque de Chapultepec” (Cardona, 2015: 33). Esta dirección fue administrada por la Secretaría de Obras Públicas del DDF, que según los criterios del regente en turno se dieron veleidosos cuidados al zoológico fundado por Herrera, institución que tras su muerte heredaría su nombre hacia 1945 gracias a la gestión de Enrique Beltrán con el regente Javier Rojo Gómez, ambos discípulos de Herrera, el primero en la DEB y el segundo en la ENP (Beltrán, 1968: 37-110).

La gestión del zoológico de Chapultepec por el DDF se tradujo en la fórmula del paseo recreativo dentro del bosque urbano, proyección acorde a las

funciones del organigrama de Obras Públicas, que era la dependencia a cargo del mantenimiento de los parques y jardines de la ciudad. La visión del DDF promovió la idea del jardín zoológico como espacio recreativo, un tipo de espectáculo basado en la exhibición animal, del que afortunadamente la Colección Archivo Casasola tiene registradas diversas postales que atestiguan su condición como diversión pública. Por ejemplo, una fotografía en blanco y negro de 1930 en la que se ve a un león y un visitante, además de un letrero con la leyenda “SE DA DE COMER A LOS LEONES A LAS 11” y cuya anotación en el reverso refiere un letrero con la leyenda “Dorado [sic] por el cuerpo Nacional de Inválidos. Otro letrero dice: León Feliz leo Africa. [...] Inscripción en la guarda: CASASOLA Ext. C. 62 - M Zoológico de Chapultepec León de 2 años adquirido en E.U. Abril 1930” (Colección Archivo Casasola, 1930). O también la fotografía titulada “Domador dando un espectáculo de elefantes en el zoológico de Chapultepec”, parte de una serie de fotos fechadas entre 1950 y 1955, en las que se ve al domador Jean Schoch y cuatro elefantes asiáticos (*Elephas maximus*) haciendo equilibrios y poses (Colección Archivo Casasola, 1950-1955). Tampoco puede omitirse la postal familiar, de la que entre tantos ejemplos puede destacarse una composición que data entre 1960 y 1965, en la que se observa un grupo familiar constituido de izquierda a derecha –presumiblemente– por madre, padre, niña, niña pequeña y niño, todos frente a un foso con un oso negro (*Ursus americano*) sentado, y de fondo el gran aviario (Colección Archivo Casasola, 1960-1965). Este tipo de escenas han configurado una imagen del zoológico como espacio recreativo apto para la familia, oferta que se ve reforzada por la gratuidad del acceso y que en términos generales puede considerarse una experiencia lúdica producida por el contacto –visual en tiempo real– con fauna silvestre viva bajo condiciones controladas, situación en la que tácitamente los animales han sido vistos como un espectáculo, perspectiva difundida y heredada intergeneracionalmente hasta nuestros días.

En términos generales el zoológico de Chapultepec fue utilizado como un espacio recreativo durante la administración del DDF, sin embargo, destaca la gestión de Ernesto P. Uruchurtu (1952-1966) en la que se renovó la colección animal y algunas instalaciones, de manera que el llamado “Regente de Hierro” promocionalmente reportó tanto las dietas de ciertos animales, entre ellas la del oso polar (*Ursus maritimus*) que “en libertad, comen focas vivas, peces y animales marítimos. En cautiverio su variada alimentación es rica en proteínas: carne de caballo, aceite de hígado de bacalao, pescado, pan y verduras” (Uruchurtu, 1964: 131), así como la existencia de los famosos elefantes amaestrados que re-

presentaban una diversión familiar que atraía a un público numeroso debido a las funciones gratuitas ofrecidas diariamente (Uruchurtu, 1964: 128). Tal espectáculo era parte de las actividades de Jean Schoch, domador suizo quien hacia 1955 llegó al zoológico de Chapultepec como técnico en el manejo, crianza y educación de fieras, según relató a *Novedades* en una entrevista otorgada a Enrique Alfaro, en la que también señaló la llegada de “dos tigres de Manchuria, un oso polar, un rinoceronte negro, dos leopardos de la India, un canguro, cuatro grullas marabú y una cebrá de Grant,” que se sumaron a la colección de 2653 animales exhibidos en Chapultepec hacia 1964 (Alfaro, 1964).

El testimonio de Schoch también da cuenta de los cinco mil pesos mensuales para alimentar a los animales en aquél entonces, gastos que incluían un rastro propio donde sacrificaban a tres caballos diarios, así como la curiosa convivencia entre “Princesa” (una tigresa) y “Príncipe” (un perro), y también la presencia de dos veterinarios que dentro del zoológico erradicaron parásitos, rabia y moquillo entre otras enfermedades. Al respecto, resulta revelador que Schoch resaltara el profesionalismo de los cuidadores de zoológico en Europa y Estados Unidos, donde “cursan una carrera de cuatro años, antes de obtener un diploma para determinada especialidad. En México no hay tal y sólo se improvisa a los cuidadores” (Alfaro, 1964) al tiempo que declaraba el propósito de adquirir seguros de vida para ciertos animales del zoológico, y concluía que las atracciones máximas de Chapultepec eran “los monos, por su similitud con el hombre; las focas, por sus movimientos rápidos, y los felinos por su atractivo salvaje” (Alfaro, 1964). Las aseveraciones de Schoch sobre la profesionalización de los guardanimales mexicanos resultan intrigantes, sobre todo al considerar los registros fotográficos de veterinarios en el zoológico de Chapultepec desde 1952, o que desde la UNAM Luis Antonio Hernández Barba ya había hecho críticas sobre la necesidad de que fuera un médico veterinario quien dirigiera el zoológico de Chapultepec (Hernández, 1959), principalmente por los retos de aclimatación y alimentación de los animales de otras latitudes, así como la utilidad de estas instituciones para evitar la extinción, a lo que añadió los riesgos zoonóticos (*i.e.* transmisión de enfermedades entre humanos y animales).

El segundo zoológico posrevolucionario en la Ciudad de México encuentra su emplazamiento en el bosque de San Juan de Aragón, bosque de pradera reforestado por iniciativa de Miguel A. de Quevedo durante el gobierno de Francisco I. Madero (Cejudo, 2017: 312). Tras la recuperación forestal del paisaje de tolveneras y salitre del que fuera el lago de Texcoco, el Zoológico

de San Juan de Aragón se entiende mejor al considerarlo inserto en la política de urbanización de Uruchurtu al frente del DDF, periodo que además de ser peculiarmente transexenal también significó una modernización entendida a través del entubamiento de los cuerpos de agua de la Ciudad de México, tanto para ingresar agua potable como para drenar las residuales. De manera demagógica, Uruchurtu da cuenta del proyecto de habitación popular en San Juan de Aragón emprendido durante su gestión: diez mil casas con “agua, drenaje, alumbrado, pavimento, mercados, escuelas, parques, fuentes, hospitales, campos deportivos [...] inmensas áreas jardinadas, dieciocho plazas y sus modernas fuentes. Con apego al pensamiento presidencial, así se entiende, en la práctica, la Revolución Mexicana” (Uruchurtu, 1964: 187).

En el reporte de su proyecto habitacional, Uruchurtu incluye un par de fotografías sobre los espacios recreativos, cuyos pies de foto señalan “Un paraje del Bosque [de San Juan de Aragón] en el recorrido del ferrocarril escénico infantil, que constituye sana diversión para los millares de niños que viven en la Zona Noreste de la Capital”, así como la “Vista área que muestra los trazos y las obras del nuevo Zoológico con que cuenta la ciudad. Su concepción, audaz y singular, constituye uno de los grandes atractivos del Bosque de San Juan de Aragón” (Uruchurtu, 1964: 195). Tales testimonios son evidencia de la política con la que el DDF dispuso el modelo del jardín zoológico en el bosque urbano como espacio recreativo, entendido como lugar de paseo y descanso, tanto en el circuito cultural de Chapultepec como en la unidad habitacional de San Juan de Aragón.

El Zoológico de San Juan de Aragón fue inaugurado el 20 de noviembre de 1964 por Adolfo López Mateos, con una colección inicial de 1 650 ejemplares de 135 especies, distribuidas en una concepción arquitectónica de “Diseño Radial” (que recuerda la estructura del panóptico), donde los albergues contaban con pisos de concreto bajo criterios higiénicos para el cuidado animal. En palabras del médico veterinario Gerardo López Islas, “Aragón era extenso, espacios abiertos, jardines, pasillos con camellones. Espacio para caminar, bancas para platicar. Encierros circulares, fosas que contenían al animal y permitían verlos directamente sin rejas molestas. Aragón fue diseñado para corregir los defectos de Chapultepec” (López, 2017).

Tras la salida de Uruchurtu, Alfonso Corona tomó la regencia del DDF y continuó con la perspectiva de su predecesor, pues consideró el mantenimiento de los jardines zoológicos como una obra de ornato, que incluía ferrocarriles escénicos, juegos mecánicos y lanchas en los lagos como atractivos para el pa-

seante. En las memorias de su gestión en 1967, Corona señala que “los parques zoológicos ponen al alcance del ser humano de cualquier edad, diversión, esparcimiento y cultura gratuitas”, por lo que los zoológicos del Distrito Federal disponían de jaulas y albergues apropiados para cada animal, “con objeto de que en su confinamiento no tengan incomodidad y se maltraten ocasionándose heridas graves”, y enfatiza el “especial cuidado de que el paseante esté protegido con el espacio necesario, para contemplar cómodamente la pieza, sin peligro ni riesgo” (Corona, 1967: 56-57). En ese mismo año, bajo auspicio del DDF, la Ciudad de México fue sede el Congreso Mundial de Zoológicos, donde, a decir de Corona, destacó la discusión sobre la conservación de la fauna silvestre mexicana, las problemáticas de los acuarios mexicanos y tropicales, así como los elogios recibidos por el funcionamiento, instalaciones y medidas de seguridad de los zoológicos del Distrito Federal para atender 24 millones de visitantes anuales.

El modelo de bosque urbano como espacio recreativo de nuevo fue replicado a inicios de la turbulenta época de 1970, cuando el DDF decidió comprar el Cerro de Zacayucan a la Fábrica de Papel Loreto y Peña Pobre, predio también conocido como La Corona de Zacayucan, el cual había sido recuperado para sembrar pino, ocote, oyamel, encino, eucalipto y cedro blanco con fines de explotación industrial. En noviembre de 1968 el DDF “adquirió [el cerro] ‘a un magnífico precio’, según se dijo el año pasado, para convertirlo en un parque semejante en belleza y extensión al del Desierto de los Leones”, según lo relatado en el periódico *Excelsior* por Alejandro Ortiz (1970) en el reportaje “Otro Chapultepec en el Pedregal”, una de las pocas fuentes localizadas sobre el tercer zoológico de la Ciudad de México, el Bosque Zoológico de Tlalpan, el cual estuvo ubicado en un predio de 304 hectáreas acondicionadas “con zoológico, ferrocarril escénico, campamento para niños, cenadores de hornillas, mesas para meriendas, restaurante con mirador y otros atractivos” (Ortiz, 1970).

El reportaje de Ortiz, entre otras cosas, relata la relación del predio con los jinetes del lienzo charro del Pedregal, quienes con sus caballos hacían uso del bosque, y brinda datos sobre la colección animal, como los venados que fueron los primeros moradores del proyecto zoológico, además de los albergues “para leones del nuevo Parque del Pedregal. Cercados por un muro de piedra y una tela malla, los felinos vivirán casi en su ambiente natural”, ambas especies provenientes del zoológico de Chapultepec. Junto a las obras de jardinería y reforestación del lugar, el guardabosque Cirilo Reyes Peralta, reportó a Ortiz que “durante el porfirismo era un cerro plagado de nopales y magueyes. Cuando

se hizo el reparto agrario, unos y otros desaparecieron y quedó un cerro pelón” (Ortiz, 1970). Además de mencionar la construcción de una tubería para riego y puentes de madera para aprovechar un arroyo como atractivo, Ortiz declara que el guardabosque tenía para su servicio una bocina de aire en caso de incendio, así como una escopeta, pues pese a las obras aún seguían “bajando del monte gato montés, zorra y conejo, éste en grandes cantidades” (Ortiz, 1970), así como la instalación de jaulas para diversas aves.

Las instalaciones se inauguraron el 18 de noviembre de 1970 como lugar para la recreación, el deporte, la convivencia y la conservación de una reserva natural, con una colección animal conformada principalmente por bison americano (*Bison bison*) y león africano (*Panthera leo*) (Mora y Suárez, 1988). Aunque esta institución tenía proyectos científicamente relevantes, como la novedosa Unidad de Ecología en 1983, “siendo la primera en su género en un área natural protegida en nuestro país” (Mora y Suárez, 1988: 61), o también la planeación de un felinario y un aviario con fauna endémica, hacia la década de 1990 las huellas del jardín zoológico de Tlalpan se fueron borrando hasta desaparecer.

Pese al modelo recreativo que el DDF implementó en los zoológicos de la ciudad o, tal vez, gracias al énfasis lúdico del mismo, en 1975 el Zoológico de Chapultepec “Alfonso L. Herrera” comenzó con éxito su incursión en el programa de reproducción en cautiverio del panda gigante (*Ailuropoda melanoleuca*), derrotero que con el tiempo —y un ganchito— condujo a la instalación de un Banco de Germoplasma. El éxito reproductivo de los pandas en la Ciudad de México es un pasaje de claroscuros debido a la ausencia de información oficial, sin embargo, podemos reconocer la capacidad de personajes como el domador “Johnny” Schoch y el médico veterinario Juan Téllez Girón, cuyos logros contribuyeron a modificar las políticas de conservación del panda a nivel internacional. La República Popular de China, “en noble gesto de amistad donó al pueblo mexicano los dos ejemplares de osos panda que aquí se exhiben” (la hembra Ying Ying y el macho Pe Pe), según reza una placa en el actual albergue de los pandas que está fechada el 10 de septiembre de 1975, en la que se exaltó el privilegio de “contar con tan bellos y excepcionales especímenes,” cuya biología animal era desconocida para la época. En tales circunstancias, resultó relevante el nacimiento y supervivencia de Tohui en 1981, la primera panda nacida en cautiverio fuera de China, éxito reproductivo logrado por Téllez Girón a través del cambio en la dieta de los pandas y la aplicación de los desparasitantes utilizados en otros úrsidos del zoológico (Islas, G. y

Pacheco, N., comunicación personal, 16 de enero de 2019), innovaciones zootécnicas que coinciden con la modificación del estatus legal de los pandas como patrimonio genético chino, cuyas consecuencias patrimoniales y comerciales han canalizado el carisma de la especie al rentar cada panda por un millón de dólares al año, además de articular la llamada diplomacia del panda, estrategia del gobierno chino que consiste en la donación de pandas para establecer lazos internacionales.

Con este evento que vincula lo local con lo global podemos identificar el ocaso de una época y el surgimiento de otra en los jardines zoológicos de la Ciudad de México, transición caracterizada por el paso del nacionalismo posrevolucionario al neoliberalismo como la práctica administrativa dominante en todas las instituciones del Estado mexicano, por lo que conviene hacer un corte de caja para identificar que entre 1923 y 1981 los zoológicos capitalinos fueron instalados como jardines públicos posrevolucionarios, donde destaca el uso público de Chapultepec para la investigación y enseñanza de la evolución. Asimismo, el surgimiento del DDF significó la reorganización del espacio con fines recreativos e incluso se replicó el modelo del jardín zoológico dentro del bosque urbano en tres emplazamientos diferentes (Chapultepec, San Juan de Aragón y Tlalpan), cada cual con sus construcciones para pasear y divertirse. Cabe mencionar que las diferentes administraciones vieron a la fauna silvestre como recurso natural y espectáculo, tal conceptualización expresa su propia historicidad en los abruptos cambios sexenales, actualizando la arquitectura del dispositivo de cautiverio de acuerdo con criterios personales y las capacidades técnicas disponibles, entre las que destaca la influencia de Jean “Johnny” Schoch en la dirección técnica de Chapultepec y la paralela profesionalización de veterinarios mexicanos en fauna silvestre. Asimismo, el DDF difundió entre el público mexicano la contemplación de los animales como una práctica familiar y didáctica, enfatizada por las miradas privilegiadas de fotógrafos oficiales como los Casasola y Nacho López, o periodistas como Enrique Alfaro y Alejandro Ortiz. Por último, tanto la DEB como el DDF aprovecharon el carisma de especies exóticas y en peligro de extinción, desde una política de exhibición pública que transformó a los animales en ejemplos evolutivos, unidades biológicas y emisarios diplomáticos. Esta manera de entender los jardines zoológicos en la Ciudad de México cambió con el fin de siglo, cuando los consensos sobre su profesionalización se materializaron en arquitecturas y códigos bioéticos acordes a los nuevos tiempos globalizados.

V. TRANSICIONES (1982-2018): CAMBIO DE PARADIGMA EN LOS JARDINES ZOOLOGICOS DE CHAPULTEPEC "ALFONSO L. HERRERA", SAN JUAN DE ARAGON Y LOS COYOTES

Según lo descrito hasta el momento, las consideraciones sobre los animales no se mantienen fijas en el tiempo, lo que se hizo evidente en la transición administrativa del DDF a la DGZVS, cuando los animales de los jardines zoológicos pasaron de considerarse explícitamente bienes zoológicos a implícitamente seres sintientes. Este cambio responde, en lo general, a la reorganización institucional producida por la coyuntura política en la Ciudad de México que a finales del siglo XX recuperó la práctica democrática y, en lo particular, al cambio político dentro de las instituciones zoológicas operado por la perspectiva experta de médicos veterinarios y biólogos, quienes al asumir la dirección de los jardines zoológicos institucionalizaron su poder mediante la actualización deontológica de las instituciones e instalaciones según el paradigma de la conservación y desarrollo sostenible. Esta profesionalización de los jardines zoológicos, visible tanto en discursos como en arquitecturas, también es una manifestación de la crisis ambiental agravada durante el siglo XX, cuya escala planetaria motivó un cambio de paradigma a finales del siglo, giro conceptual sintetizado en los objetivos del *Convenio sobre la Diversidad Biológica* (CDB) celebrado en Río de Janeiro hacia 1992, a partir de los cuales se estableció un compromiso internacional para perseguir:

La conservación de la diversidad biológica, la utilización sostenible de sus componentes y la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos, mediante, entre otras cosas, un acceso adecuado a esos recursos y una transferencia apropiada de las tecnologías pertinentes, teniendo en cuenta todos los derechos sobre esos recursos y a esas tecnologías, así como mediante una financiación apropiada (Organización de Naciones Unidas, 1992: 3).

Más allá de la terminología utilitaria del discurso sostenible,²² es notable el papel específico que se le asigna a instituciones como los jardines zoológicos dentro del proyecto de conservación de la biodiversidad, ya que el Artículo 9. Conservación *ex situ* señala:

Cada Parte Contratante, en la medida de lo posible y según proceda, y principalmente a fin de complementar las medidas *in situ*:²³

22. Según el cual por diversidad biológica "se entiende la variabilidad de organismos vivos de cualquier fuente, incluidos, entre otras cosas, los ecosistemas terrestres y marinos y otros ecosistemas acuáticos y los complejos ecológicos de los que forman parte; comprende la diversidad dentro de cada especie, entre las especies y de los ecosistemas;" por conservación *in situ* "se entiende la conservación de los ecosistemas y los hábitats naturales y el mantenimiento y recuperación de poblaciones viables de especies en sus entornos naturales y, en el caso de las especies domesticadas y cultivadas, en los entornos en que hayan desarrollado sus propiedades específicas"; y por conservación *ex situ* "se entiende la conservación de componentes de la diversidad biológica fuera de sus hábitats naturales" (Organización de Naciones Unidas, 1992: 3-4).

23. Las cuales contemplan crear y reglamentar sistemas de áreas protegidas, proteger ecosistemas y mantener poblaciones viables de especies en entornos naturales, rehabilitar y restaurar ecosistemas degradados, recuperar especies amenazadas, controlar los riesgos de organismos biotecnológicamente modificados y especies exóticas, utilizar la biodiversidad en términos sostenibles, conservar los conocimientos y prácticas de las comunidades indígenas, así como el financiamiento de todas estas actividades (Organización de Naciones Unidas, 1992: 6-7).

169

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

- a) Adoptará medidas para la conservación *ex situ* de componentes de la diversidad biológica, preferiblemente en el país de origen de esos componentes;
- b) Establecerá y mantendrá instalaciones para la conservación *ex situ* y la investigación de plantas, animales y microorganismos, preferiblemente en el país de origen de recursos genéticos;
- c) Adoptará medidas destinadas a la recuperación y rehabilitación de las especies amenazadas y a la reintroducción de éstas en sus hábitats naturales en condiciones apropiadas;
- d) Reglamentará y gestionará la recolección de recursos biológicos de los hábitats naturales a efectos de conservación *ex situ*, con objeto de no amenazar los ecosistemas ni las poblaciones *in situ* de las especies, salvo cuando se requieran medidas *ex situ* temporales especiales conforme al apartado c) de este artículo; y
- e) Cooperará en el suministro de apoyo financiero y de otra naturaleza para la conservación *ex situ* a que se refieren los apartados a) a d) de este artículo y en el establecimiento y mantenimiento de instalaciones para la conservación *ex situ* en países en desarrollo (Organización de Naciones Unidas, 1992: 7-8).

La perspectiva utilitaria del CDB, filtrada por el concepto de sostenibilidad que supone una interdependencia viable entre economía, medio ambiente y sociedad, es un parteaguas en la gestión global del medio ambiente al establecer una política internacional posterior al fin de la guerra fría y la reconfiguración mundial tras el reconocimiento del calentamiento global. El CDB fue posibilitado por esfuerzos previos en la conservación, como los de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (1948, International Union for Conservation of Nature, IUCN por sus siglas en inglés), la mayor red ambiental que funge como autoridad global sobre el estatus del mundo natural, y como tal establece las medidas necesarias para salvaguardarlo a partir de seis comisiones de expertos dedicadas a la supervivencia de especies, leyes ambientales, áreas protegidas, políticas sociales y económicas, gestión del ecosistema, educación y comunicación (IUCN, 2019), entre cuyos logros está la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (1974, Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora, CITES por sus siglas en inglés).²⁴

24. La CITES "(Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres) es un acuerdo internacional concertado entre los gobiernos. Tiene por finalidad velar por que el comercio internacional de especímenes de animales y plantas silvestres no constituye una amenaza para su supervivencia" (CITES, 2018).

En consonancia con tales esfuerzos se encuentra la Asociación Mundial de Zoológicos y Acuarios (World Association of Zoos and Aquariums, WAZA por sus siglas en inglés), cuyos antecedentes están en la Asociación Internacional

de Directores de Jardines Zoológicos fundada en Basilea hacia 1935 y refundada en Rotterdam en 1946 tras la Segunda Guerra Mundial como la Unión Internacional de Directores de Jardines Zoológicos (International Union of Directors of Zoological Gardens, IUDZG por sus siglas en inglés), organización que en 1948 fue miembro fundador de la IUCN. Desde 2002 la IUDZG se transformó en la WAZA para actualizarse con las expectativas globales sobre los problemas del desarrollo sostenible, contaminación marina, comercio ilegal, bienestar animal y cambio climático, de manera que participa en los foros internacionales como voz de la comunidad de zoológicos y acuarios (WAZA, 2018). De manera local, desde 1985, la Asociación de Zoológicos, Criaderos y Acuarios de la República Mexicana (AZCARM), una Asociación Civil, reúne a directivos, especialistas e interesados en la vida silvestre para promover el desarrollo institucional en las áreas de investigación, educación ambiental y conservación:

A través de la implementación de altos estándares de operación y mejores prácticas en el manejo de la fauna silvestre, consolidando a sus instituciones miembros como centros comprometidos con la conservación, la generación de conocimiento, la educación ambiental y el bienestar animal [...] en un marco de ética y compromiso social (AZCARM, 2018).

Cabe mencionar que los actuales jardines zoológicos de la Ciudad de México están o se encuentran en proceso de acreditación de la AZCARM, y por lo tanto alineados a los criterios deontológicos de la WAZA. Asimismo, conviene señalar que la relación operativa entre las instituciones zoológicas y acuerdos internacionales tiene fundamentos científicos que establecen una agenda de investigación acorde a una ecología moral de lo silvestre guiada por el principio de precaución ante el riesgo de extinción. Tal perspectiva científica ha sido socializada localmente por médicos veterinarios y biólogos mexicanos, quienes multidisciplinariamente han incorporado nuevas áreas profesionales, como la bioética o la etología, para brindar condiciones de cautiverio más dignas.

Este proceso de profesionalización tiene su correlato en la administración de los jardines zoológicos de la Ciudad de México, donde los gestores de origen político fueron relevados por especialistas en medicina veterinaria o biología. Presumiblemente este relevo comenzó hacia la década de 1980 cuando, acorde al contexto de desconcentración neoliberal en todas las estructuras del gobierno mexicano, los jardines zoológicos del entonces Distrito Federal pasaron a la administración delegacional, modelo organizacional que derivó en cuidados

asimétricos entre los espacios, como lo muestran las memorias de los delegados de Miguel Hidalgo, Gustavo A. Madero y Tlalpan para el periodo 1982-1988.

Por ejemplo, la administración del Bosque de Chapultepec en la delegación Miguel Hidalgo tenía como fin planear, “dirigir y controlar las acciones de conservación y mantenimiento de todas las instalaciones recreativas, equipo, zonas verdes y especies, a fin de preservarlas y brindar al público usuario un sano esparcimiento” (Duque, 1988: 29), por lo que el delegado Roberto Duque reporta la construcción de una jaula de cóndor, un módulo sanitario, un albergue para los leones marinos, la remodelación del hospital y del albergue de los pandas, así como la instalación de un equipo de sonido y la compra de maquinaria de alta presión y desinfección para el zoológico durante la coordinación del bosque por Antonio Maldonado.

Por su parte, la delegación Gustavo A. Madero, a cargo de Pedro Bartilotti, ante el crecimiento de la mancha urbana, reporta principalmente retos de abastecimiento, agua y drenaje; agravados tras los sismos de 1985, por lo que la atención al zoológico de Aragón queda sólo implícita en las labores de reforestación y plantación de piezas de ornato en el Bosque de San Juan de Aragón, así como en los vagos reportes de la gestión del veterinario Noé Palomares al frente de la Subdirección de Parques, según la mención de un inventario de los bienes zoológicos para “avanzar en el conocimiento oportuno de los incrementos en las existencias ya sean por donaciones o por nacimientos” (Bartilotti, 1988: 125) y que en 1986 condujo a la gestión de “los trámites relativos a la regularización de bajas por defunción de especies, existiendo 450 bajas por concepto de fallecimiento. Asimismo, se atendieron quince solicitudes de donación que fueron presentadas por diversos zoológicos y centros de reproducción” (Bartilotti, 1988: 128).

Según Guillermo Orozco, delegado en Tlalpan, la gestión del Bosque Zoológico de Tlalpan fue delineada bajo criterios ecológicos y de aprovechamiento de los recursos naturales acorde a la política implementada por Carlos Garduño para los parques y jardines de la demarcación, dándole prioridad a la reforestación de áreas verdes, motivo por el cual se instaló un vivero para “poder satisfacer los requerimientos necesarios de árboles, ya que producen las especies nativas de la zona que permiten mayor adaptación” (Orozco, 1988: 69), acción contraria a la plantación de 870 cerezos por el 90 aniversario de la migración japonesa en México, dinámica diplomática y ambiental celebrada en el jardín zoológico por la coordinación interinstitucional entre la Delegación Tlalpan y la Dirección General de Reordenación Urbana y Protección Ecológica.

A finales del siglo XX comenzó la actualización de la perspectiva científica en los zoológicos capitalinos, efectuada entre el 24 de junio de 1992 y el 1 de agosto de 1994 a través del proyecto “Rescate Ecológico del Zoológico de Chapultepec”, el cual consistió en la remodelación total asesorada por un grupo multidisciplinario (diseñadores, ingenieros, biólogos, veterinarios) guiado por los objetivos de recreación, educación, investigación y conservación de la fauna silvestre. La innovación arquitectónica consistió en la recreación de zonas bioclimáticas para representar los climas del bosque templado y litoral, pradera, selva húmeda tropical, zonas áridas y sabana, regiones presentes en la geografía de México. A decir de los veterinarios Fernando Gual y Juan Garza, los exhibidores se construyeron intentando recrear en forma muy natural el hábitat de cada especie, lo que da al visitante una mejor comprensión de la naturaleza y brinda al animal enriquecimiento ambiental (Gual y Garza, 2001: 1433-1436) cuya apuesta es relacionar al visitante con la idea de ecosistema.

Desde entonces la institución heredada por Herrera se profesionalizó progresivamente, como ya daba indicios un manual sobre el mejor organigrama para su administración en tiempos de Manuel Camacho Solís (Bernal, 1994), gestión que asoció los jardines zoológicos con bienestar social (DDF, 1994: 42). También, acorde a los tiempos del estado mínimo, se posibilitó la concesión de espacios a particulares, que desde entonces ofrecen tanto comida rápida como acceso a la observación de reptiles, anfibios e insectos con fines de lucro.²⁵ Al respecto, conviene notar que los altos costos del mantenimiento de las colecciones animales bien podrían justificar la apertura a nuevas formas de ingresos para los jardines zoológicos, sin embargo, estas presentan el riesgo latente de privatizar el espacio público.

Con la desaparición del DDF en 1997 y el consecuente surgimiento del Gobierno del Distrito Federal, se antoja plausible la hipótesis de que, ante la reconfiguración del poder político, la comunidad de médicos veterinarios y biólogos se organizó para dirigir institucionalmente los jardines zoológicos de la ciudad. Lo cierto es que, durante el primer Gobierno del Distrito Federal, la Secretaría de Desarrollo Social fue la encargada de administrar los zoológicos de la ciudad y en su seno surgió la Unidad de Zoológicos (UZ), una entidad cuya figura legal data de 1995, pero que sólo hasta 1998 pudo concretarse en la práctica. La UZ tuvo por finalidad integrar administrativamente los zoológicos de Chapultepec y San Juan de Aragón, así como la apertura de Los Coyotes bajo la misión de “fomentar actividades de educación e investigación que propicien que los animales de las colecciones se mantengan sanos, se re-

25. Como los herpetarios concesionados a la empresa Prozoo (2018).

produzcan y con ello lograr su conservación” (UZ, 1999: 8). También resulta importante destacar los programas de la Dirección Técnico-Académica para la medicina preventiva, nutrición, reproducción, enriquecimiento ambiental y enriquecimiento del comportamiento, además de la instalación de una Comisión de Bioética el 19 de marzo de 1998. Esta transformación administrativa es testimonio de la emergencia de los médicos veterinarios y biólogos como una comunidad políticamente activa, entre cuyas demostraciones de poder está el grabar en piedra sus logros, como lo testifica la placa conmemorativa por el Laboratorio de Reproducción “MVZ Juan Tellez Girón E.”, colocada el 25 de mayo de 1998 en las instalaciones del albergue de las pandas mexicanas en el jardín zoológico de Chapultepec.

Asimismo, la UZ diagnosticó la popularidad de las instalaciones zoológicas en Chapultepec y San Juan de Aragón, donde encontró señalética inadecuada, deficiencias en protección civil, insuficiencia de servicios sanitarios, presencia de fauna nociva, animales castrados y vasectomizados, desvinculación con instituciones académicas, rezagos administrativos, insuficiencia de personal, así como incumplimiento de la normatividad con registros y permisos vencidos (UZ, 1999: 5). Como parte de la reorganización administrativa, la UZ incorporó la estructura financiera de un fideicomiso (FIUZ), mientras que la Comisión de Bioética se enfocó en promover la conservación, protección y educación ambiental en fauna silvestre, objetivos que han guiado convenios con la SEP para la asistencia de grupos escolares a los zoológicos de la ciudad, además de incluir exposiciones, capacitar personal y establecer relaciones de colaboración con instituciones de educación superior.

Es en el reporte de la UZ donde se han encontrado las últimas noticias del Bosque Zoológico de Tlalpan, espacio en el que hacia 1999 se pensaba instalar un Proyecto de Granja Interactiva con especies productivas, situación que nunca se concretó. Ya entrado el siglo XXI el Bosque de Tlalpan fue declarado Área Natural Protegida por los servicios ambientales para la recarga de mantos acuíferos, captación y filtración de agua, regulación de la temperatura, conservación de fauna y flora, así como la reducción de contaminación sonora. No obstante, al día de hoy las instalaciones ya ruinosas de lo que fuera un jardín zoológico aún permanecen como lúgubre advertencia sobre los efectos de la extinción.

Bajo influjos de los nuevos tiempos, la Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno del Distrito Federal permitió que la UZ se volviera la Dirección General de Zoológicos (DGZ) hacia 1999. De esta gestión cabe destacar el diag-

nóstico particular del Zoológico de San Juan de Aragón, ya que desde una perspectiva psicosocial identificó el uso del espacio por parte de grupos familiares y estudiantes de educación media, comunidades que visibilizaron la falta de vigilancia, situación que permitía a los visitantes ofrecer alimento, gritar, golpear rejas y alambrados, con el propósito de que los animales se movieran o acercaran a ellos, lo que a su vez se debía a la falta de información sobre las conductas de los animales (Reidl, 1999: 146); así como la necesidad de mejorar la comunicación entre institución y visitantes, desde una señalética adecuada hasta educación sobre las especies exhibidas. Este diagnóstico justificó que entre 1999-2002 se realizaran obras de remodelación parcial para aplicar los conceptos de inmersión y secuencia de vistas (DGZ, 2001: 5).

Las obras de remodelación parcial incluyeron la construcción de los senderos para recrear los climas de México, América y África, cuya arquitectura paisajista inmersiva contrasta con los tradicionales albergues del llamado Zoológico Antiguo, caracterizados por el uso de rejas como mecanismo de contención. Sin embargo, uno de los mayores logros de la actualización del Zoológico de San Juan de Aragón se encuentra en los programas de educación ambiental, entre los que destaca un marcado mensaje en contra del tráfico ilegal de especies, como la demostración de vuelo de aves rapaces, en la que además de ofrecer información sobre la biología de los animales y las técnicas de condicionamiento operante (útiles para realizar protocolos médicos rutinarios),²⁶ aprovechan la fascinación causada por la presencia de águilas, halcones y búhos para exhibir las consecuencias del tráfico de especies con ejemplares decomisados, los cuales carecen de alguna extremidad debido a las pésimas condiciones de captura, transporte y distribución en el mercado negro, por lo que tras su decomiso el jardín zoológico llega a acogerlos como animales embajadores para involucrar a los visitantes con el tema y promover acciones a favor de la conservación.

Por último, pero no menos importante, tenemos la rehabilitación del Zoológico Los Coyotes, la cual estaba planeada desde la UZ en 1999 bajo un proyecto de conservación de fauna local y endémica. Este emplazamiento está ubicado en la sureña zona del estrecho de Culhuacán, entre las faldas del Cerro de la Estrella y el Pedregal de Santa Úrsula, casi en la frontera de Coyoacán con Iztapalapa. En la barda perimetral del zoológico hay una placa con logotipos de la delegación Coyoacán y el DDF fechada en diciembre de 1984, en la que se puede leer:

26. Una de las innovaciones técnicas para realizar protocolos médicos consiste en el condicionamiento operante, que es una metodología de trabajo entre guardanimales y animales para promover comportamientos que permitan la atención médica sin necesidad de contención química ni estrés, a la vez que despiertan interés en los animales con lo que se reducen estereotipias por aburrimiento. En tanto técnica especializada, además de abonar experiencias para el desarrollo de la etología como especialidad veterinaria, el condicionamiento operante despierta una inquietud sobre la validez de su uso lúdico, el cual puede resultar significativo para los visitantes.

Escuela Ecológica Comunitaria Los Coyotes.

Hemos defendido nuestros recursos naturales de la ambición extranjera pero no hemos sabido defenderlos de nosotros mismos. Los asentamientos humanos irregulares, la explotación irracional de bosques y selvas, la contaminación de origen industrial de tierra, aire y agua, reclaman una acción no sólo del gobierno sino de toda la sociedad. Debemos desarrollar una conciencia ecológica nacional y respetar en toda obra, pública o particular, las normas y criterios que rigen la conservación de los recursos naturales. Los seres humanos, para realizarse deben mantener una relación de interdependencia y no de competencia con la naturaleza y el resto de la humanidad.

Sin embargo, los sismos del 19 de septiembre de 1985 dañaron las instalaciones de dos lagos artificiales, lo que provocó una fuga de agua hacia el subsuelo y un deterioro general de las instalaciones. Tras diez opacos años, hacia 1995 la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE, actual Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, SEMARNAT) utilizó las instalaciones como Centro de Decomiso de Fauna Silvestre por un periodo de dos años, hasta que el centro fue trasladado a los Reyes la Paz en el Estado de México hacia 1997.²⁷ Posteriormente el parque quedó en el abandono hasta 1998, cuando las autoridades capitalinas adscribieron el recinto a la UZ, bajo un proyecto de remodelación con miras a concretar un Centro de Educación y Comunicación Ambiental (Gual et al, 2006:18), que actualmente funciona como un zoológico multimodal que también ofrece instalaciones deportivas y recreativas a la comunidad. Para la inauguración del Zoológico Los Coyotes, en correspondencia con el inciso b del Artículo 9 de la CDB, se enviaron:

[...] 141 animales de 18 especies, cabe destacar que la distribución original de todas estas especies abarca el Valle de México. Entre los mamíferos que recibirá este zoológico se cuentan 40 animales de 4 especies, donde se incluye un grupo grande de venados cola blanca (22 animales) y dos grupos de coyotes (5 animales). El mayor número de animales lo constituyen aves de presa, palomas y aves de ornato (101 animales de 14 especies) (UZ, 1999: 13).

Además de los espacios recreativos, como palapas y áreas de juegos, en el Zoológico Los Coyotes resalta la presencia de un área dedicada especialmente al bienestar animal, así como otra de carácter museístico dedicada a promover la “educación ambiental no formal dirigida a todos los visitantes a través de pláticas, talleres, actividades lúdicas y proyección de documentales, entre otros,

27. Actualmente funge como Centro para la Conservación e Investigación de la Vida Silvestre (CIVS) “Los Reyes”, donde eventualmente reciben ejemplares decomisados al tráfico ilegal de especies como: coati (*Nasua nasua*), coyote (*Canis latrans*), mono araña (*Ateles geoffroyi*), puma (*Puma concolor*), caracara (*Polyborus plancus*), cotorra cabeza roja (*Amazona viridigenalis*), guacamaya verde (*Ara militaris*), boa (*Boa constrictor*), cascabel (*Crotalus* sp), cocodrilo de pantano (*Crocodylus moreletti*), cocodrilo de río (*Crocodylus acutus*), víbora de cascabel (*Crotalus* sp.), entre otros (SEMARNAT, 2017).

con la finalidad de fomentar el conocimiento sobre la biodiversidad y los beneficios obtenidos al conservarla” (Müller, 2018: 198). Recientemente, en mayo de 2017, el caso del Zoológico Los Coyotes actualizó la tensión entre los polos de conservación y recreación en los zoológicos contemporáneos, ya que, por un lado, resulta fundamental la colección basada en fauna del Valle de México, mientras que, por otro, promueve espacios de convivencia como “un *skatepark* [...] para la sana distracción de la juventud y sus familias. En este parque se incluyeron áreas abiertas o *streets* con obstáculos como rampas, rieles, escaleras y cajones” (Müller, 2018: 207), infraestructura que expresa un giro en la valoración del espacio público.

Con el siglo XXI, durante la administración de Andrés Manuel López Obrador, la DGZ fue reasignada en 2002 a la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, reacomodo institucional que permitió a los zoológicos desarrollar el enfoque prioritario hacia la conservación *ex situ*. Esta perspectiva puede rastrearse desde 1986 en el curso optativo “El Zoológico como Centro de Conservación”²⁸ impartido por el médico veterinario Guillermo Islas y Dondé quien, desde el zoológico de San Juan de Aragón, introdujo la temática dentro de la licenciatura de Biología en la Facultad de Ciencias de la UNAM. Mas la institucionalización de la conservación *ex situ* se logró durante la gestión de la DGZ por parte de Fernando Gual, quien tituló su informe de actividades como *Centros de Conservación del Siglo XXI. Los Zoológicos de la Ciudad de México. Memorias 2001-2006*, el cual contiene información valiosa —especialmente los anexos— útil para comprender el funcionamiento de los protocolos científicos en el jardín zoológico. En retrospectiva, el propio Gual da cuenta de la transformación profunda que esto significó para la tradición de los zoológicos, incluidos los de la Ciudad de México, ya que:

A mediados del siglo XX, los parques zoológicos sufrieron importantes transformaciones, desarrollando temas como la ecología, los hábitats de los animales y la biología del comportamiento. Surgió el interés por el manejo cooperativo de las especies y el desarrollo profesional de estas instituciones. Los exhibidores se desarrollaban a manera de dioramas o simples escenarios, con muy poca interacción de los animales con los elementos del mismo. Actualmente en el siglo XXI los zoológicos continúan evolucionando y son considerados verdaderos centros de conservación, desarrollando una temática ambiental sobre los ecosistemas y la sobrevivencia de especies, las relaciones sustentables del ser humano y la naturaleza, los valores de los ecosistemas y la necesidad de conservar la biodiversidad. La forma de mostrar a los animales

28. Originalmente impartido como “El Zoológico como Centro de Investigación Biológica”.

es a través de exhibidores de inmersión, diseñados con ambientes naturalistas “compartidos” dentro y fuera de los exhibidores, mediante los cuales el ser humano siente que forma parte del mismo ambiente en el que habitan los animales como una unidad inseparable. Esto constituye uno de los mensajes educativos fundamentales de cualquier zoológico (Gual, 2017).

El legado del jardín zoológico como centro de conservación *ex situ* amplió sus alcances cuando en 2007 la Secretaría del Medio Ambiente renombró la DGZ como DGZVS al atribuirle la gestión de la fauna silvestre de la ciudad. Bajo la nueva organización institucional se ha implementado el proyecto del Bienestar Animal para la Conservación de la Biodiversidad, el cual supone las libertades animales desde la Comisión de Bioética y Bienestar Animal, “órgano bioético clínico o de asistencia que vigila los derechos de los animales en cautiverio y asegura especialmente la promoción del bienestar de la colección de especies animales” (Lechuga, 2012: 79). Asimismo, en el Zoológico de Chapultepec “Alfonso L. Herrera” se inauguró el Laboratorio de Genómica de la Conservación y el Biobanco de Tejidos y de Germoplasma el 25 de febrero de 2010, financiado por el Instituto de Ciencia y Tecnología del Distrito Federal con tres millones de pesos (Pastor, 2018) con la finalidad de instalar:

Equipamiento para trabajar la extracción de ADN, y se ha realizado la estandarización de las técnicas que se emplearán en el desarrollo de las líneas de investigación previamente definidas, que son: “Estudios sobre la consanguinidad del conejo de los volcanes (*Romerolagus diazi*)”, “Detección y estimación de la hibridación del ajolote de Xochimilco (*Ambystoma mexicanum*)” y “Sexado de aves monomórficas”, esta última con avances en la estandarización de las técnicas de biología molecular (Lechuga, 2012: 48).

La presencia de un laboratorio y biobanco de germoplasma en el zoológico de Chapultepec y sus consecuencias para el futuro de la conservación, entre ellas la aplicación del principio de precaución ante el constante deterioro ambiental o la intervención técnica para el manejo y resguardo de material genético frente al riesgo de extinción, llevan a reflexionar sobre la pérdida de la condición silvestre en los jardines zoológicos y, más bien, a la generación de bioartefactos. Estas consideraciones son un buen puerto para desembarcar ciertas anotaciones sobre el cambio de paradigma en la conservación de la biodiversidad, particularmente del lugar asignado a los animales en los zoológicos de la Ciudad de México entre 1982 y 2018. En primer lugar, el uso urbano de los zoológicos

demuestra su contingencia acorde a los proyectos políticos en turno, evidente en la desaparición del Bosque Zoológico de Tlalpan y la rehabilitación de la Escuela Ecológica Comunitaria Los Coyotes, proyectos contrastantes que han ofrecido un lugar para la recreación pública y que como tal se mantienen. En seguida, tenemos la visible transformación de las arquitecturas de cautiverio que fueron actualizadas desde la perspectiva científica, ya sea a través de representaciones naturalistas con fines didácticos, o mediante enriquecimiento ambiental para estimular comportamientos naturales en los animales bajo cuidado humano. Asimismo, se percibe la permanencia de la conceptualización de la fauna silvestre como recurso natural, sin embargo, progresivamente se ha ampliado la consideración de los animales como seres sintientes, poseedores de ciertas libertades que en cautiverio deben garantizarse.

Este cambio conceptual de los animales está ligado a la profesionalización de las prácticas institucionales, que han incorporado los valores de la medicina veterinaria y la biología a la gestión del zoológico como paseo recreativo. Al respecto de este proceso en los zoológicos capitalinos, tradicionalmente gestionados por hombres, conviene destacar la presencia de mujeres en puestos directivos desde 1982 hasta la fecha, tales como la periodista Marielena Hoyo en Chapultepec durante las décadas de 1980 y 1990, las veterinarias Rosalía Pastor en Los Coyotes a principios del siglo XXI, y recientemente Julieta Méndez en Aragón, donde ha sido sucedida por Lilia Ruiz, así como la bióloga Adriana Fernández tanto en Chapultepec como en Los Coyotes y, finalmente, la veterinaria Claudia Lewy al frente de la DGZVS, cuyas administraciones brindan elementos para entender el papel de las mujeres dentro de la comunidad de practicantes. Por su parte, los públicos de los jardines zoológicos se mantienen vigentes bajo la forma de grupos familiares o escolares, principalmente, los cuales siguen utilizando el espacio público de forma recreativa, que en su variante más lúdica se percibe en las resbaladillas, columpios y pasamanos dispuestos en las áreas de juegos; aunque cabe precisar que la observación de los públicos es un área por mejorar en el análisis desde el dispositivo de cautiverio, ya que allende los discursos oficiales, cada vez son más visibles los grupos pro liberación animal y en contra de la existencia misma de los zoológicos, sean éstos profesionales o no. En este escenario, los animales en cautiverio han sido revalorados a través del cambio de paradigma sobre la biodiversidad y el desarrollo sostenible, en el cual su condición de seres vivos se reconoce como parte de los recursos biológicos cada vez más escasos, pero también como individuos conscientes.

VI. CONCLUSIONES

La principal característica del jardín zoológico es el cuidado humano de fauna silvestre, práctica ancestral que recientemente se ha especializado a partir de la convergencia disciplinaria entre biología y medicina veterinaria, cuya articulación institucional genera espacios para la producción de conocimiento científico. En este punto conviene atender un poco más el elemento animal dentro del dispositivo de cautiverio, su valoración como animal de zoológico, cuyo encuentro resulta una experiencia fuera de lo cotidiano dentro de los contextos urbanos, experiencia envuelta en una fascinación atribuible a la lógica de disponibilidad. Pero la carencia de fauna silvestre en la vida urbana no basta para explicar la maravilla provocada por su presencia, pues existe una poética de los animales como detonadores de interpretaciones que nos hacen imaginar y reconocer los límites de la comunicación interespecie. Helen Macdonald nos brinda una heurística útil para comprender tal maravilla a partir de la cetrería, una técnica de domesticación en la que las aves rapaces le han enseñado los límites del antropocentrismo y, con base en su experiencia, enfatiza que:

Utilizamos a los animales como ideas para ampliar aspectos de nosotros mismos y los convertimos en refugios para cosas que sentimos y que a menudo no podemos expresar [...] Los animales no existen para enseñarnos cosas, pero eso es lo que siempre han hecho, y gran parte de lo que nos enseñan es lo que creemos saber acerca de nosotros mismos (Macdonald, 2017).

Desde una perspectiva similar, June Dwyer (2007: 73-89) argumenta que tanto la tendencia humana a la generalización de casos particulares como la influencia de las memorias infantiles que acompañan una profunda afinidad animal, son evidencias de la interacción emocional entre humanos y animales, misma que conlleva grados de amor, admiración y deseos de ayudar que –desafortunadamente en el caso de la fauna silvestre– se encuentran mediados por relaciones unilaterales emocionalmente cargadas por un amor no correspondido, el cual puede conceptualizarse como la pena del antropomorfismo. Para dicha pena, Dwyer ofrece una alternativa que consiste en el amor profesional de investigadores y guardanimales, quienes buscan brindar la mejor oportunidad de supervivencia a los animales, reto cuya complejidad presenta serios límites ecológicos y emocionales.

En tales límites se encuentra la paradoja de que la finalidad actual del dispositivo de cautiverio consiste en liberar a los animales que alberga o, mejor

dicho, a las especies que conserva. En los jardines zoológicos de la Ciudad de México, tal paradoja puede rastrearse a partir del exitoso caso del lobo mexicano (*Canis lupus baileyi*). Y es que acorde a los principios de la conservación de la biodiversidad que priorizan la recuperación de especies nativas para su reintroducción, resulta invaluable la participación del Zoológico de San Juan de Aragón a favor de la causa del lobo mexicano, ya que desde 1987 recibió la primera pareja en México del Proyecto Biológico de Recuperación del Lobo Mexicano de la SEDUE para reproducir a la especie en cautiverio, compromiso federal binacional hecho con Estados Unidos que data desde 1976 (Lechuga, 2012: 30), evidentemente después del exterminio *in situ* consentido por ambos gobiernos durante las décadas previas. En 1995 se certificó genéticamente al linaje San Juan de Aragón y con ello se amplió la base genética del programa y sus posibilidades de éxito, lo que ha ido acompañado por el registro de 139 crías de lobos nacidos en los zoológicos capitalinos hasta 2012. Asimismo, el Zoológico Los Coyotes recientemente ha contribuido con una camada de 7 y otra de 8 crías en 2018, esta última la más numerosa registrada en los zoológicos de la ciudad, gracias a la reproducción de la hembra Pearl proveniente del Zoológico de Guadalajara y el macho Yoltic, quien nació en la primera camada de Los Coyotes en 2011 (Müller, 2018: 195). Estos esfuerzos se ven recompensados con las reintroducciones exitosas de manadas criadas *ex situ*, que desde 2014 a 2018 han registrado siete camadas en vida libre (Cruz, 2018), como la de cuatro crías que nacieron en las montañas de Chihuahua en 2017 (La Redacción, 2017).

El caso del lobo mexicano resulta emblemático, ya que también presenta el dilema de la conservación especista en un país megadiverso, es decir, la elección de ciertas especies y discriminación de las demás dentro de los proyectos de conservación. La imposibilidad práctica de extender los proyectos de conservación a todos los seres vivos que componen un ecosistema, lleva a pensar sobre la necesidad de generar una ecología moral de lo silvestre acorde a un contexto megadiverso, en el que la conservación *ex situ* representa un seguro de vida dadas las tendencias globales. Desde dicho horizonte, los jardines zoológicos de la Ciudad de México se corresponden deontológicamente con las medidas de recuperación, rehabilitación y reintroducción de las especies amenazadas; no obstante, al liberar a los individuos de una especie en su territorio histórico se presenta el reto de su adaptación a las nuevas condiciones ecológicas, que para los lobos mexicanos se traducen en los riesgos de un territorio con fuertes intereses agroindustriales y redes de narcotráfico fronterizo, amenazas compartidas con el resto de la sociedad mexicana.

De cara al futuro en México, en el que ojalá haya lobos mexicanos silvestres, las descripciones históricas presentadas atestiguan una transformación de la ecología moral de lo silvestre en la sociedad mexicana durante la transición del siglo XX al XXI, en la que los jardines zoológicos y la fauna en cautiverio han permitido elaborar discursos para la gestión de los recursos naturales en el presente, ya sea para la obtención de placer contemplativo o para el desarrollo sostenible. Debido a las oscilaciones entre los proyectos recreativos y científicos en la gestión de los zoológicos, con las consecuentes rupturas y pérdidas de memorias, se reconoce la utilidad del dispositivo de cautiverio como herramienta analítica que permite articular la ecología moral de lo silvestre expresada en las evidencias de su desarrollo histórico. En este sentido, dada la influencia de las ciencias de la vida en la disposición del cautiverio, se detecta la necesidad de estudiar los procesos de profesionalización de los médicos veterinarios y biólogos que han participado en la gestión de los zoológicos, cuyos resultados prácticos se encuentran en la generación de políticas públicas a nivel federal como la Norma Mexicana NMX-165-AA-SCFI-2014 de la Secretaría de Economía, en la que participaron los Zoológicos de Chapultepec “Alfonso L. Herrera”, San Juan de Aragón y Los Coyotes como parte de las instituciones consultadas para su elaboración, ya que de manera práctica cuentan con experiencia para prescribir los requisitos de certificación respecto al bienestar animal, conservación, investigación, educación y seguridad de animales en condiciones de cuidado humano.

Si bien los resultados presentados hasta el momento ayudan a esbozar una genealogía de los jardines zoológicos de la Ciudad de México, su justificación social y ambiental requiere pormenorizar la suficiencia, o no, que dichas instituciones presentan frente al paradigma del bienestar animal para la conservación de la biodiversidad, es decir, contrastar las condiciones de posibilidad con los requerimientos del ideal. Para ello se requiere profundizar en los procesos de profesionalización de los cuidados para la salud física, mental y genética de la fauna en cautiverio, bajo el entendido de que los animales deben tener condiciones para mantener salud física definida como ausencia de enfermedades; salud mental, a partir de la expresión de sus comportamientos naturales y la ausencia de estereotipias; así como salud genética que garantice variabilidad genotípica suficiente para que una población sobreviva en el largo plazo.

El *quid* de una agenda para estudiar tales procesos consiste en cuestionar los criterios establecidos sobre la salud animal considerada viable para la reintroducción, así como el entramado de intereses y prioridades para la conser-

vación *in situ*, ante lo que conviene analizar las prácticas científicas para el bienestar animal desde la cultura material que las instancias, tales como las arquitecturas médicas, de exhibición, de contención, de conservación, de casas de noche y de enriquecimiento ambiental con fines etológicos e inmersivos. Asimismo, la reproducción en cautiverio ha sido vista como signo evidente de bienestar animal, cuyos éxitos sin duda representan contribuciones estratégicas a la conservación de las especies; sin embargo, su dimensión social requiere analizar el –cuestionable pero efectivo– uso de las crías nacidas *ex situ* para atraer públicos al zoológico. Por último, las interpretaciones sobre los usos del espacio público requieren profundizar en las prácticas de los visitantes, en su significación del lugar, tanto por factores epistémicos tales como los convenios interinstitucionales con fines educativos, como por las prácticas recreativas en las que contemplar animales favorece la experiencia de convivencia.

Finalmente, las nada alentadoras perspectivas sobre el deterioro ambiental nos invitan a actuar bajo el principio de precaución, por lo que provisoriamente los jardines zoológicos pueden verse como una medida preventiva y remedial frente a los riesgos de la extinción masiva de especies. No obstante, el éxito de las instituciones zoológicas también requiere socializar los dilemas bioéticos de la conservación *ex situ*, cuyas respuestas caritativamente significan una apuesta por brindar las mejores condiciones para la supervivencia de la biodiversidad. Este proyecto requerirá transformar nuestra ecología moral de lo silvestre acorde a las oportunidades que construyamos para no comprometer la supervivencia de las generaciones futuras.

BIBLIOGRAFÍA

- Agamben, G. (2014). *¿Qué es un dispositivo?* Buenos Aires: Adriana Hidalgo editora.
- Alfaro, E. (1964, 3 de julio). El Zoo de Chapultepec tiene el séptimo lugar en el mundo, por su importancia. *Novedades*. Copia en el Archivo Económico de la Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada.
- Beltrán, E. (1968). Alfonso L. Herrera (1868-1968). “Primera figura de la Biología Mexicana”, en *Revista de la Sociedad Mexicana de Historia Natural*, 29.
- Blanco, A., G. Pérez, B. Rodríguez, N. Sugiyama, F. Torres y R. Valadez (2009). “El zoológico de Moctezuma ¿Mito o realidad?”, en *Asociación Mexicana de Médicos Veterinarios Especialistas en Pequeñas Especies*, 20 (2).
- Bostock, S. (1993). *Zoos and Animal Rights. The ethics of keeping animals*. Londres: Routledge.

- Cejudo, M. (2017). “Miguel Ángel de Quevedo: La incluyente profesión de ingeniero”, en S. Huerta, P. Fuentes y I. Gil Crespo, *Actas del Décimo Congreso Nacional y Segundo Congreso Internacional Hispanoamericano de Historia de la Construcción*. Madrid: Instituto Juan de Herrera.
- Collins, H. (2001). “What is tacit knowledge”, en T. Schatzki, K. Knorr Cetina y E. Savigny, *The practice turn in contemporary theory*. Londres: Routledge.
- Cuevas, C. (2015). “El zoológico de Chapultepec”, en *Relatos e historias de México*, 88.
- Cuevas, C. y I. Ledesma (2006). “Alfonso L. Herrera: controversias y debates durante el inicio de la biología en México”, en *Historia Mexicana*, LV (3).
- Díaz y de Ovando, C. (1972). *La Escuela Nacional Preparatoria. Los afanes y los días 1867-1910*, México: UNAM, Instituto de Investigaciones Estéticas.
- Dwyer, J. (2007). “A Non-companion Species Manifesto: Humans, Wild Animals, and ‘The Pain of Anthropomorphism’”, en *South Atlantic Review*, 72 (3).
- Foucault, M. (2008). “Of other spaces”, en Michiele Dehaene & Lieven De Caeter (eds.), *Heterotopia and the city: public space in a postcivil society*. EUA: Routledge. [Conferencia original de 1967].
- Giere, R. (2002). “Scientific cognition as distributed cognition”, en P. Carruthers, S. Stich y M. Siegal (eds.), *The Cognitive Basis of Science*. Cambridge: Cambridge University Press.
- (2004). “The problem of agency in scientific distributed cognitive systems”, en *Journal of cognition and culture*, 4 (3-4).
- Giere, R. y B. Moffat (2003). “Distributed Cognition: Where de Cognitive and the Social Merge”, en *Social Studies of Science*, 33 (2).
- Gual, F. (2018, 29 de mayo). *Conservación de las especies ex situ*. Trabajo presentado en Primera Jornada de la Conservación de Fauna Silvestre *Ex Situ*, UNAM, Facultad de Ciencias, Ciudad de México.
- Gual, F. y J. Garza (2001). “Zoológico de Chapultepec, Alfonso L. Herrera”, en C. Bell (ed.), *Encyclopedia of the World's Zoos*. Chicago: Fitzroy Dearborn Publishers.
- Guevara, R. (2010). “Entre continuidades y rupturas: la biología mexicana más allá de 1910”, en R. Ruiz, A. Argueta y G. Zamudio (eds.), *Otras armas para la Independencia y la Revolución. Ciencias y humanidades en México*. México: UNAM / Universidad Autónoma de Sinaloa / Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo / Historiadores de las Ciencias y las Humanidades/ FCE.
- Guillo, D. y P. Hamilton (2015). “What is the Place of Animals in the Social Sciences? The Limits to the Recent Rehabilitation of Animal Agency”, en *Revue française de sociologie (English Edition)*, 56 (1).
- Hernández, L. (1959). *Función del médico veterinario en la organización y manejo de un parque zoológico*. Tesis de licenciatura. UNAM.
- Herrera, A. (1896). Les musées de l'avenir. En *Memorias de la Sociedad Científica ‘Antonio Alzate’*, IX, pp. 221-252.

- Hochadel, O. (2005). "Science in the 19th-century zoo", en *Endeavour*, 29 (1).
- Hutchins, E. (1995). *Cognition in the Wild*. Massachusetts: MIT Press.
- Isenberg, A. (2002). "The Moral Ecology of Wildlife", en N. Rothfels, (ed.). *Representing animals*. Indianapolis: Indiana University Press.
- Karasavvidis, I. (2002). "Distributed Cognition and Educational Practice", en *Journal of Interactive Learning Research*, 13 (1).
- Lechuga, J. (coord.) (2012). *Los zoológicos de la Ciudad de México*. México: SEDEMA.
- Mellor, D., S. Hunt y M. Gusset (2015). *Cuidando la fauna silvestre: La Estrategia Mundial de Zoológicos y Acuarios para el Bienestar Animal*. Gland: Oficina ejecutiva de WAZA.
- Mora, J. y Suárez, G. (1988). *Diseño de un Centro de Educación Ambiental en el Bosque Zoológico de Tlalpan*. Tesis de licenciatura. UNAM.
- Müller, T. (2018). *6 Glosa Informe de Gobierno*. México: SEDEMA.
- Nadal, L., A. Carmona y M. Trouyet (2003). *Tráfico ilegal de vida silvestre*. México: Semarnat.
- Ortiz, A. (1970, 9 de noviembre). Otro Chapultepec en el Pedregal. *Excelsior*. Copia en el Archivo Económico de la Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada.
- Pastor, R. (2018, 28 de mayo). *Genética de la Conservación*. Trabajo presentado en el curso optativo *El Zoológico como Centro de Conservación*, Sesión 24, UNAM, Facultad de Ciencias, Ciudad de México.
- Reidl, L. (coord.). (1999). *El Zoológico de San Juan de Aragón desde el punto de vista psicosocial*. México: UNAM, GDF, DGZ.
- Ritvo, H. (2007). On the animal turn. En *Daedalus*, 136 (4).
- Shaw, D. (2013). A way with animals. En *History and Theory*, 52.
- Skabelund, A. (2013). Animals and Imperialism: Recent Historiographical Trends. En *History Compass*, 11 (10).

Archivo Histórico de la Ciudad de México

- Bartilotti, P. (1988). *Memoria de gestión del periodo diciembre de 1982 a noviembre de 1988. Delegación Gustavo A. Madero*. México: DDF.
- Bernal, A. (1994). *La administración del Zoológico de Chapultepec*. México: DDF.
- Corona, A. (1967). *Memoria de labores del 1° de septiembre de 1966 al 31 de agosto de 1967*. México: DDF.
- DDF (1994). *Memorias de gestión 1988-1994*. México: DDF.
- DGZ (2001). *Zoológico de San Juan de Aragón: Antecedentes y perspectivas*. México: GDF.
- Duque, R. (1988). *Memoria de gestión del periodo diciembre de 1982 a noviembre de 1988. Delegación Miguel Hidalgo*. México: DDF.
- Gobernación (1903-1914a). *Expediente 9*. Obras Públicas (Junta Superior de Bosque de Chapultepec, vol. 1241, f. 11). AHCM, Ciudad de México.
- (1903-1914b). *Expediente 23*. Obras Públicas (Junta Superior de Bosque de Chapultepec, vol. 1241, f. 9). AHCM, Ciudad de México.

- (1903-1914c). *Expediente 34*. Obras Públicas (Junta Superior de Bosque de Chapultepec, vol. 1241, f. 2). AHCM, Ciudad de México.
- (1903-1914d). *Expediente 35*. Obras Públicas (Junta Superior de Bosque de Chapultepec, vol. 1241, f. 6). AHCM, Ciudad de México.
- (1907-1908). *Expediente 202*. Obras Públicas (Oficinas, vol. 1250, f.4). AHCM, Ciudad de México. AHCM, Ciudad de México.
- (1911). *Expediente 185*. Obras Públicas (Junta Superior del Bosque de Chapultepec, vol. 1276, f. 25). AHCM, Ciudad de México.
- Orozco, G. (1988). *Memoria de gestión del periodo diciembre de 1982 a noviembre de 1988. Delegación Tlalpan*. México: DDF.
- Gual, F., J. Riveras, R. Tinajero et al. (2006). *Centros de Conservación del Siglo XXI. Los Zoológicos de la Ciudad de México. Memorias 2001-2006*. México: GDF.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1924). *Album [de] las obras materiales de mayor importancia hechas por la federación durante el gobierno constitucional del C. General Álvaro Obregón*. México. México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
- UZ (1999). *Unidad de Zoológicos de la Ciudad de México: Actividades durante 1998-1999*. México: GDF, Secretaría de Desarrollo Social.
- Uruchurtu, E. (1964). *La Ciudad de México. Departamento del Distrito Federal 1952-1964*. México: DDF.

Sistema Nacional de Fototecas, Fototeca Nacional del Instituto Nacional de Antropología e Historia

- [Fotografía de Colección Archivo Casasola]. (Ciudad de México, ca.1910). *Gente camina por el zoológico de Chapultepec* [fotografía]. Sinafo-INAH, Pachuca, Hidalgo. Recuperado el 10 de noviembre de 2018 de <http://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A51679>.
- [Fotografía de Colección Archivo Casasola] (Ciudad de México, ca.1925). *Gallo en una jaula en el Zoológico de Chapultepec* [fotografía]. Sinafo-INAH, Pachuca, Hidalgo. Recuperado el 10 de noviembre de 2018 de <https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A3766>.
- [Fotografía de Colección Archivo Casasola] (Ciudad de México, ca.1930). *Paloma en un zoológico* [fotografía]. Sinafo-INAH, Pachuca, Hidalgo. Recuperado el 10 de noviembre de 2018 de <https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A218703>.
- [Fotografía de Colección Archivo Casasola] (Ciudad de México, 1930). *León de dos años y visitante en Chapultepec* [fotografía]. Sinafo-INAH, Pachuca, Hidalgo. Recuperado el 10 de noviembre de 2018 de <https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A4123>.

- [Fotografía de Colección Archivo Casasola]. (Ciudad de México, 1950-1955). *Domadador dando un espectáculo de elefantes en el zoológico de Chapultepec* [fotografía]. Sinafo-INAH, Pachuca, Hidalgo. Recuperado el 10 de noviembre de 2018 de <https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A106814>.
- [Fotografía Colección Archivo Casasola]. (Ciudad de México, 1960-1965). *Familia observa animales en el zoológico de Chapultepec* [fotografía]. Sinafo-INAH, Pachuca, Hidalgo. Recuperado el 10 de noviembre de 2018 de <https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A106843>.
- [Fotografía Colección Culhuacán]. (Ciudad de México, ca.1910). *Alfonso Herrera, profesor, retrato* [fotografía]. Sinafo-INHA, Pachuca, Hidalgo. Recuperado el 5 de noviembre de 2018 de <https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A314018>.
- [Fotografía Colección Nacho López]. (Ciudad de México, ca.1952). *Veterinario da de comer a becerros en el zoológico de Chapultepec* [fotografía]. Sinafo-INHA, Pachuca, Hidalgo. Recuperado el 5 de noviembre de 2018 de <https://mediateca.inah.gob.mx/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A330545>.

Recursos electrónicos

- AZCARM. (2018). *Quiénes somos* [en línea]. Recuperado el 11 de noviembre de 2018 de <<http://www.azcarm.com.mx/>>.
- Castillo, N. (2018, 8 de noviembre). Frans de Waal y sus experimentos para comprender la inteligencia animal [en línea]. *Ciencia UNAM*. Recuperado el 18 de noviembre de 2018 de <<http://ciencia.unam.mx/leer/805/frans-de-waal-y-sus-experimentos-para-comprender-la-inteligencia-animal>>.
- Conabio. (2012). “¿Qué es un país megadiverso?” [en línea]. Recuperado el 9 de noviembre de 2018 de <<https://www.biodiversidad.gob.mx/pais/quees.html>>.
- CITES (2018). ¿Qué es la CITES? [en línea]. Recuperado el 11 de noviembre de 2018 de <<https://www.cites.org/esp/disc/what.php>>.
- Cruz, A. (2018, 24 de septiembre). El complejo retorno a casa del lobo mexicano [en línea]. *La Crónica*. Recuperado el 3 de febrero de 2019 de <<http://www.cronica.com.mx/notas/2018/1094929.html>>.
- Duarte, R. “‘El zoológico del porvenir’: narrativas y memorias de nación sobre el Zoológico de Chapultepec, Ciudad de México, siglo XX”, en *Historia Crítica*, 72, doi: <<https://doi.org/10.7440/histcrit72.2019.05>>.
- Forbes Staff. (2017, 26 de septiembre). 7 de cada 10 hogares en México tienen una mascota. *Forbes México*. Recuperado el 18 de noviembre de 2018 de <<https://www.forbes.com.mx/7-de-cada-10-hogares-en-mexico-tienen-una-mascota/>>.

- Gual, F. (2017, junio). Repensando los zoológicos [en línea]. *Nexos*. Recuperado el 17 de noviembre de 2018 de <<https://www.nexos.com.mx/?p=32492>>.
- IUCN. (2019). *Breve Historia de la UICN* [en línea]. Recuperado el 8 de febrero de 2019 de <<https://www.iucn.org/about/iucn-brief-history>>.
- IPBES. (2019, 6 de mayo). Media Release: Nature's Dangerous Decline 'Unprecedented'; Species Extinction Rates 'Accelerating' [en línea]. Recuperado el 17 de mayo de 2019 de <<https://www.ipbes.net/news/Media-Release-Global-Assessment>>.
- La Redacción (2018, 21 de noviembre). Académicos piden a AMLO no construir el Tren Maya [en línea]. *La Jornada*. Recuperado el 21 de noviembre de 2018 de <<http://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/11/19/academicos-solicitan-a-amlo-que-no-construya-el-tren-maya-3020.html>>.
- (2017, 7 de julio). Nacen cuatro lobos mexicanos en vida libre; suman 31 ejemplares libres [en línea]. *La Jornada*. Recuperado el 3 de febrero de 2019 de <<https://www.jornada.com.mx/2017/07/07/sociedad/033n4soc>>.
- López, C. (1922). *Importancia de algunos Cérvidos en la alimentación. Introducción y aclimatación de ciertas especies exóticas. Domesticación de las aborígenes*. México: Secretaría de Agricultura y Fomento, DEB. Copia digital en el repositorio Smithsonian Libraries, recuperado el 15 de noviembre de 2018 de: <<https://library.si.edu/digital-library/book/importanciadealg00lpez>>.
- (2017, junio). Veterinario de zoológico. *Nexos*, Recuperado el 15 de noviembre de 2018 de <<https://www.nexos.com.mx/?p=32591>>.
- Macdonald, H. (2017, 23 de mayo). Lo que me enseñaron los animales sobre ser humana [en línea]. *The New York Times*. Recuperado el 22 de agosto de 2018 de <<https://www.nytimes.com/es/2017/05/23/animales-ser-humano-revista/?smid=fb-espanol&smtyp=cur>>.
- Mora, K. (2018, 22 de octubre). Agrandan familia de zoológicos [en línea]. *24 horas*. Recuperado el 18 de noviembre de 2018 de <<http://www.24-horas.mx/2018/10/22/agrandan-familia-de-zoologicos/>>.
- OIE. (2018). Bienestar animal de un vistazo [en línea]. Recuperado el 27 de noviembre de 2018 de <<http://www.oie.int/es/bienestar-animal/el-bienestar-animal-de-un-vistazo/>>.
- Organización de Naciones Unidas (1992). *Convenio sobre la Diversidad Biológica*. Naciones Unidas. Recuperado el 16 de febrero de 2017 de <<https://www.cbd.int/doc/legal/cbd-es.pdf>>.
- Prozoo (2018). *Herpetario de Chapultepec* [en línea]. Recuperado el 10 de noviembre de 2018 de <<http://www.prozoo.com/espanol/chapultepec.html>>.
- Semarnat (2017). *Manejo de especímenes en Centros para la Conservación e Investigación de la Vida Silvestre, 2017* [en línea]. Recuperado el 17 de noviembre de 2018 de <http://dgeiawf.semarnat.gob.mx:8080/ibi_apps/WFServlet?IBIF_ex=D3_BIODIV04_10&IBIC_user=dgeia_mce&IBIC_pass=dgeia_mce>.

- UNEP (2019). *La naturaleza está en un declive peligroso y sin precedentes: la tasa de extinción de especies se acelera* [en línea]. Recuperado el 20 de agosto de 2019 de <<https://www.unenvironment.org/es/news-and-stories/comunicado-de-prensa/la-naturaleza-esta-en-un-declive-peligroso-y-sin-precedentes>>.
- WAZA (2018). *History* [en línea]. Recuperado el 11 de noviembre de 2018 de <<http://www.waza.org/en/site/about-waza/history>>.
- Wilson, R. y L. Foglia (2017). “Embodied Cognition” [en línea], en *The Stanford Encyclopedia of Philosophy*. Recuperado el 27 de septiembre de 2018 de <<https://plato.stanford.edu/archives/spr2017/entries/embodied-cognition/>>.

Arquitecturas del agua. Cambios en la huella urbana y la percepción social

- María del Carmen Bernárdez de la Granja¹

UAM-AZCAPOTZALCO
DEPARTAMENTO DE EVALUACIÓN

1. mcbernardez@gmail.com, bdmc@azc.uam.mx

INTRODUCCIÓN

Las transformaciones del servicio de agua potable en la Ciudad de México ocurridas a principios del siglo XX tienen su origen en varios factores: el crecimiento de la población, el surgimiento de nuevos usos higiénicos y el incremento en los requerimientos industriales llevaron a un aumento de la demanda en un contexto de reducción de los caudales. La causa de esta disminución puede encontrarse en la sobreexplotación de las fuentes, en el mal estado de los acueductos, y de la red general de distribución, en la contaminación de los recursos acuíferos y en los problemas jurídicos en la posesión de algunos manantiales.

La visión modernizadora del régimen de Porfirio Díaz, sumada a la influencia del positivismo y el higienismo, determinó que los servicios de infraestructura fueran revisados minuciosamente para generar una serie de proyectos que llevaron a una transformación profunda del funcionamiento del ciclo urbano del agua. El plan de intervención sobre el sistema del agua urbana se subdividió en dos grandes proyectos, el de obras de saneamiento, a cargo del ingeniero Gayol, que fue realizado en 1891 y el de las obras de agua potable, a cargo del ingeniero Marroquín, que se terminó en 1901 y cuya construcción inició en 1905.

1. EL ACUEDUCTO DE XOCHIMILCO

En 1900, una de las opciones estudiadas para el aprovisionamiento de agua a la ciudad fue la de los manantiales del sur, localizados dentro de la cuenca hidrográfica de los lagos de Chalco y Xochimilco y que se alimentaban de las filtraciones producidas en la Sierra del Ajusco y en menor medida de la Sierra Nevada. Estos manantiales fueron extensamente estudiados por Marroquín y

191
Las ciudades observadas por
sus contemporáneos. Servicios urbanos
y obra pública

la Comisión Hidrográfica del Valle de México, y por sus características fueron considerados como la elección más factible entre las examinadas, ya que de los análisis se dependía una relación óptima entre costo-beneficio para la construcción de este nuevo acueducto.

1.1. Características y situación de los Manantiales

Los manantiales del grupo Central eran los más numerosos y los que mayor cantidad de agua proporcionaban. Al norte de ellos se encontraban las extensas ciénagas de la Ex hacienda de San Juan de Dios. Muy cerca de estas ciénagas se localizaban los manantiales de Tepépam y de la Noria que nacían al pie de la corriente de basalto que rodea la sierra de Xochitepec. En el centro del circo se encontraban los manantiales de Quetzapa y Nativitas (o de San Juan) que eran los principales alimentadores del lago de Xochimilco. Estos dos manantiales nacían al fondo de dos cubetas de forma de embudo, con un agua completamente limpia y transparente, a pesar de la profundidad de doce metros bajo el nivel del lago.

Hacia el este del circo y al pie de la falda norte del cerro del Teuhtli, se encontraba el manantial de San Luis. Los manantiales de Santa Cruz y San Jerónimo estaban situados al sudoeste del circo, entre los manantiales de Nativitas y San Luis. Menos abundantes que los últimos, nacían al pie de unas mesetas basálticas en las cercanías del pueblo de Santa Cruz.

En los estudios realizados por Marroquín, se definió al manantial de Nativitas como el emisario principal de las aguas subterráneas que se acumulaban en esta región, a través de las grietas basálticas y los suelos permeables.

Uno de los puntos más importantes a favor de la utilización de los manantiales de Xochimilco, lo constituyó el hecho de que las poblaciones localizadas dentro de la cuenca hidráulica del sur, no contaminaban los manantiales, ya que éstos tenían su origen en los escurrimientos del Ajusco, y no estaban sujetos a la contaminación debida al escurrimiento superficial, como ocurría en los manantiales de la Sierra de las Cruces.

1.2. Proyecto del Acueducto

La solución que finalmente se aceptó fue la de construir varias instalaciones de bombas en los manantiales de origen, para que, elevándola a la cota necesaria

a través del uso de bombas eléctricas, pudiera llegar a México por gravedad a través de un acueducto de treinta centímetros de pendiente por cada kilómetro. A su arribo al área de Chapultepec la edificación de otra casa de bombas permitiría generar la presión necesaria para su distribución a través de la red y para llevar el agua a los depósitos de la loma de Dolores.

Se proyectó una instalación de bombas cerca de los manantiales de Nativitas y Quetzapa, de donde se llevaría el tubo hacia una loma en las cercanías del Panteón de Xochimilco, de aquí partiría el acueducto con una altura de 16 m hacia Tepepan, San Antonio, Coapa, Coyoacán, San Borja, la Condesa y Chapultepec. El extremo del acueducto quedaría localizado cerca de las calzadas de Tacubaya y Reforma, de donde saldría el tubo central de distribución a la ciudad. Para incorporar el agua de Chapultepec en este primer anteproyecto, era necesario construir un doble cárcamo, ya que el nivel al que se encontraba la alberca grande quedaría tres metros abajo del nivel de llegada de las aguas de Xochimilco.

En el punto de llegada se construiría una instalación de bombas que se conectaría a través de un tubo al sistema de distribución general y que al mismo tiempo traería las aguas acumuladas en los depósitos de la loma de Dolores para mantener la presión constante.

Para el proyecto se trabajó sobre varias hipótesis de crecimiento de la ciudad, la principal fue que la ciudad crecería mayoritariamente hacia el poniente, la segunda es que la densidad poblacional de las nuevas colonias sería menor a la existente en el área central de la ciudad.

La zona central de la ciudad correspondiente a los cuarteles 3 y 4 fue dejada sin variaciones, ya que en el último censo la población mostraba un decrecimiento; se supuso un aumento de población importante en el circuito A, porque ahí existían en ese momento una gran cantidad de terrenos para hacer nuevas construcciones. Los circuitos D y E también fueron pensados con una población superior, aunque Marroquín consideraba poco probable que la ciudad se expandiera en esta dirección por ser los barrios más degradados, el aumento de población estaba considerado por una mejora de la higiene, lo que disminuiría la mortalidad.

1.3. Arquitecturas e Ingenierías del Agua

El acueducto consistió fundamentalmente en el aprovisionamiento de un volumen de 2 100 litros de agua por segundo producido por los manantiales de

Xochimilco; en la conducción de este volumen hasta las orillas de la ciudad; en el bombeo de las aguas para conducir las a la Casa de Bombas de la Condesa, la construcción de cuatro depósitos construidos en la Loma de Dolores, que almacenarían y regularían los requerimientos de agua diarios y la red de distribución a las viviendas, edificios públicos, parques, etcétera, de la ciudad de México.

Obras de captación

Las obras de captación consistieron en la perforación de pozos brotantes, cuyas aguas fueron conducidas a receptáculos de comunicación a través de bombas eléctricas que elevaban las aguas al acueducto para ser finalmente conducidas a México. La localización de las bombas en las obras mismas de captación, permitió la construcción de un acueducto con pendiente mínima y de un nivel suficientemente elevado, que proporcionaba mayores facilidades de construcción, vigilancia y reparación.

Las bombas colocadas en cada una de las obras de captación eran bombas centrífugas con motores eléctricos, se establecieron a un nivel suficientemente bajo para que estuvieran sometidas a la presión de las aguas y no hubiera que cebarlas al arranque. Cada obra de captación contaba con dos bombas centrífugas y los aparatos eléctricos necesarios, todo por duplicado para evitar la interrupción por algún accidente local.

El sistema Xochimilco constaba de cinco casas de bombas: cuatro corresponden a las obras de captación, La Noria, Nativitas, San Luis y Santa Cruz. La decisión de construir las bombas a un nivel lo suficientemente bajo para que el agua entrara a las bombas con presión, obligó a construir cámaras impermeables que fueron realizadas con grandes precauciones para evitar la filtración de agua través de sus paredes. Estas cámaras fueron hechas de cemento armado y su construcción requirió el empleo de procedimientos adecuados dadas las dificultades con que tropezaban para colocarlas a niveles muy bajos respecto al agua que brotaba en abundancia en las excavaciones donde fueron situadas.

Las Cámaras de las Bombas de San Luis y de la Noria fueron ejecutadas en distinto lugar de aquel que ahora ocupan. La construcción fue hecha de tal manera que pudieran llevarse a sus locaciones definitivas flotando como cascos de barco. Una vez en su sitio fueron lastradas para hacerlas bajar al nivel apropiado.

Descripción arquitectónica

La Casa de Santa Cruz forma, junto a la de San Luis, el punto más alejado del sistema del acueducto. Tiene una planta rectangular con dos elementos claramente diferenciados, la casa principal y la cámara de captación más baja. Se accede a ella a través de una gran puerta metálica, que tiene dos ventanales a los costados, la puerta y las columnas están enmarcadas con elementos de cantera rectangulares y almohadillados. La fachada, de 9 metros de altura, tiene dos columnas que dividen de forma vertical recreando tres cuerpos. De forma horizontal, la fachada posee un basamento de granito, un cuerpo intermedio donde están localizadas la puerta y las ventanas verticales y un cuerpo de remate con elementos horizontales que se rompen en la puerta, creando un fuerte elemento de remate, lo que acentúa la jerarquía de acceso. La estructura es metálica y el techo es a dos aguas, con grandes vigas. La cañería principal sale de forma lateral por debajo del nivel del piso de acceso.

La zona de la cámara de captación está conformada por paredes de concreto armado y cuatro columnas, que sostienen la cubierta, es de menor altura que la casa principal y permite el acceso del agua del lago, captando directamente las aguas del manantial. La zona de las bombas se encuentra en el cuerpo principal, y las dos bombas se encuentran soterradas a 3.70 metros, cada una de forma individual. En el exterior, la casa se encuentra rodeada por una senda de concreto que permitía acceder, rodeando la cámara de captación, a través de una escalinata pequeña, al lago.

La casa de San Luis corresponde a una construcción de carácter porfiriano, de planta rectangular. La fachada principal consiste en un gran acceso a través de una puerta metálica, enmarcada a través del uso de la cantera como elementos rectangulares almohadillados que recrean un marco, la puerta tiene a los costados dos grandes ventanas y presenta una asimetría sobre el lado izquierdo, ya que el carácter rectangular de la planta se ve reflejado aquí en un entre-eje sin ventana. La fachada, de 10 metros de alto, se subdivide en tres grandes cuerpos, el primero es el basamento realizado en granito, el segundo comprende la altura de la puerta, el cerramiento horizontal, enfatizando la viga, más el espacio de ventilas que remata a la puerta principal y a los dos grandes ventanales, por último, la fachada tiene un remate muy bien logrado de elementos horizontales y recrea sobre la puerta un cuerpo de remate escalonado. Las esquinas presentan pequeños rectángulos rematados con elementos piramidales. En planta el edificio tiene un espacio a un costado del acceso donde se localizan los casilleros de la instalación eléctrica y la zona de bombas

se encuentra localizada en un nivel inferior a -6.50 metros, al cual se accede a través de una escalera metálica. La separación entre los dos espacios tiene una estructura con tres grandes arcos.

Si se observa bien el corte se puede apreciar la salida de la gran cañería de agua, por abajo del nivel del piso de acceso, en este plano se observa también algunos de los elementos constructivos del edificio, en la cámara subterránea se utilizó asfalto como impermeabilizante externo y metal desplegado en las paredes para impedir filtraciones. La estructura es metálica y sostiene un techo a dos aguas, que no es visible desde el exterior.



Figura 1. Plano General de Distribución. Fuente: Memoria de las Obras de Provisión, 1910. Se observan los circuitos principales y los distritos.

La casa de Bombas de La Noria es un edificio de planta rectangular al que se accede a través de una gran puerta de metal a un nivel 40 cm más alto que el terreno, existe un primer espacio en este nivel que funciona como vestíbulo, las bombas, como en San Luis se localizan en un nivel inferior. Los muros fueron hechos de ladrillo con columnas y traveses de concreto. La cubierta corresponde a una armadura metálica de arco rebajado. El exterior se encuentra cubierto de piedra y se divide en tres grandes elementos, el basamento liso de piedra más dura, un primer cuerpo donde se encuentran las ventanas verticales, a su vez dividido por una trabe perimetral enfatizada en fachada que permite tener un

sistema de ventilación en la parte superior y finalmente un remate perimetral con cornisa y pretil que está enfatizado en las cuatro esquinas con pequeñas torretas y en el acceso principal encima de la puerta. Las cuatro esquinas también tienen elementos sobresalientes de piedra a modo de pilares. Las ventanas son verticales, de herrería metálica con una pequeña ventila arriba de la primera trabe.

La fachada principal es netamente rectangular, con entrecalles de cantera almohadillada a modo de pilares y posee tres ventanas, dos al costado de la puerta principal y una después de un entre-eje sin ventana. La fachada posterior conserva las mismas características que ésta. La fachada secundaria posee tres grandes ventanales verticales. Tiene una planta de 25 por 12 metros y una altura de 8 metros en fachada.

La casa de Bombas de Nativitas es de todas la que posee un carácter más pintoresco, realizada en estilo ecléctico porfirista, tiene una planta en forma de cruz, ligeramente alargada, posee dos accesos sobre el lateral más corto. Los techos son a dos aguas y rematan en un muro escalonado, lo que le da un aire muy característico. Las fachadas de acceso tienen un oculus encima de la puerta metálica de acceso, dos ventanas laterales la completan. Está constituida por tres cuerpos, el basamento de piedra irregular, con un remate horizontal, un segundo cuerpo donde se encuentran las ventanas, adornado con tiras horizontales de piedra, con acabado irregular, que contrastan con el espacio perfectamente liso entre ellas.

Las ventanas terminan en un arco de medio punto y tienen un marco retraído de cantera. La puerta principal es rectangular y posee una entrecalle muy desarrollada entre ella y el oculus. Este segundo cuerpo remata en friso compuesto por una serie de elementos geométricos semicirculares que sobresalen de la fachada, sobre ellos una línea de cantera recorre toda la geometría del edificio. Finalmente, el muro remata en forma de triángulo con una serie de elementos horizontales enfatizados con pequeñas techumbres inclinadas, realizadas en cantera. En las esquinas más bajas, dos pirámides invertidas cierran el triángulo.

La fachada secundaria posee un oculus en la parte superior y unas pequeñas ventanitas góticas en el segundo cuerpo. Finalmente, el lado más largo de la cruz, diseñado en forma de ábside, posee ventanales verticales en cada una de sus caras terminados en un arco de medio punto. La estructura del techo es metálica y genera dos grandes espacios abovedados al interior, uno sobre la zona del ábside y uno en el eje de los dos accesos laterales, donde se juntan los dos cuerpos de la cruz. El espacio al interior tiene dos espacios diferenciados, el del ábside que da lugar a la cámara de captación y la zona de bombas a las

cuales se accede a través de unas escalerillas laterales. La zona del ábside tenía un acceso al lago.

En el corte del plano se aprecian con claridad las estructuras generadas para poder tener las bombas y la cámara de captación a un nivel muy bajo, lo que generó grandes elementos de concreto armado de más de un metro de espesor.

Acueducto

Entre las Obras de Captación y la Ciudad de México se construyó un acueducto de sección ovoidal, empezaba en el manantial de Santa Cruz y llegaba a la Colonia Condesa, con una longitud de 26 kilómetros. El acueducto presentaba una pendiente de 30 centímetros por cada kilómetro, con una capacidad para llevar 2 300 litros por segundo. Fue realizado en concreto amado, empleando como armadura láminas de metal desplegado.

La construcción del acueducto se inició el 18 de julio de 1905 y se terminó el 22 de julio de 1908. A lo largo del acueducto se construyó una línea férrea de 90 cm que transportaba los materiales para el acueducto y las otras obras.

El acueducto presentaba columnas de ventilación que servían tanto para permitir la entrada y salida de aire y como postes que marcan las distancias recorridas. Cada cinco kilómetros aproximadamente se realizó una construcción especial en donde había un vertedero de demasías, destinado a dejar pasar el agua excedente y a evitar que el nivel del agua por alguna circunstancia subiera a un nivel perjudicial. En cada una de estas cámaras se dejó un desfogador que permitiría llevar las aguas sobrantes al Canal de la Viga.

Entre las obras de captación de Santa Cruz y San Luis, que es la más remota, se estableció un acueducto de menores dimensiones, con una sección circular de 1.40 metros de diámetro, hecho de cemento armado con un doble refuerzo de barras corrugadas.

El sistema presentaba unos anillos de unión, que enlazaban los diferentes tramos, que fueron contruidos diariamente y que intencionalmente se dejaron sin unir, para esperar la acción del tiempo (asentamientos) y la contracción del cemento que se produce en un largo periodo después del fraguado.

Instalación de Bombas N° 1

En terrenos de la Colonia Condesa se construyó la principal estación de Bombeo que servían para dar la presión necesaria a las aguas provenientes del acueducto.

A partir de 1908 se inició el bombeo desde los manantiales de La Noria, que llevó las aguas de Xochimilco a la Alberca de Chapultepec, a través de la cual se distribuyó a la ciudad, mejorándose el suministro de agua. Posteriormente con la Instalación de las Bombas de la Condesa, las aguas de la alberca serían llevadas a través de un gran tubo a esta instalación para de ahí ser distribuidas a la ciudad.

Las aguas del acueducto de Chapultepec suministraban 250 litros por segundo, de manera que en la Estación de Bombas de la Condesa se elevaba un volumen de 2 350 litros por segundo.

La instalación de bombas consistía en cuatro bombas centrífugas, cada una con capacidad para elevar 850 litros por segundo en condiciones normales y siendo capaces de aumentar su trabajo en un 25%, hasta 1 060 litros por segundo, siendo necesarias solamente tres, pero contemplada una cuarta en caso de accidente. En 1910 se habían colocado solamente dos bombas.

En la Condesa como en las Casas de Bomba de las Obras de Captación, se instalaron las bombas a un nivel lo suficientemente bajo para que quedaran dominadas por el nivel del agua, y por esto fue preciso construir una cámara de cemento armado, reforzada en lo debido para poder resistir las presiones del agua exterior.

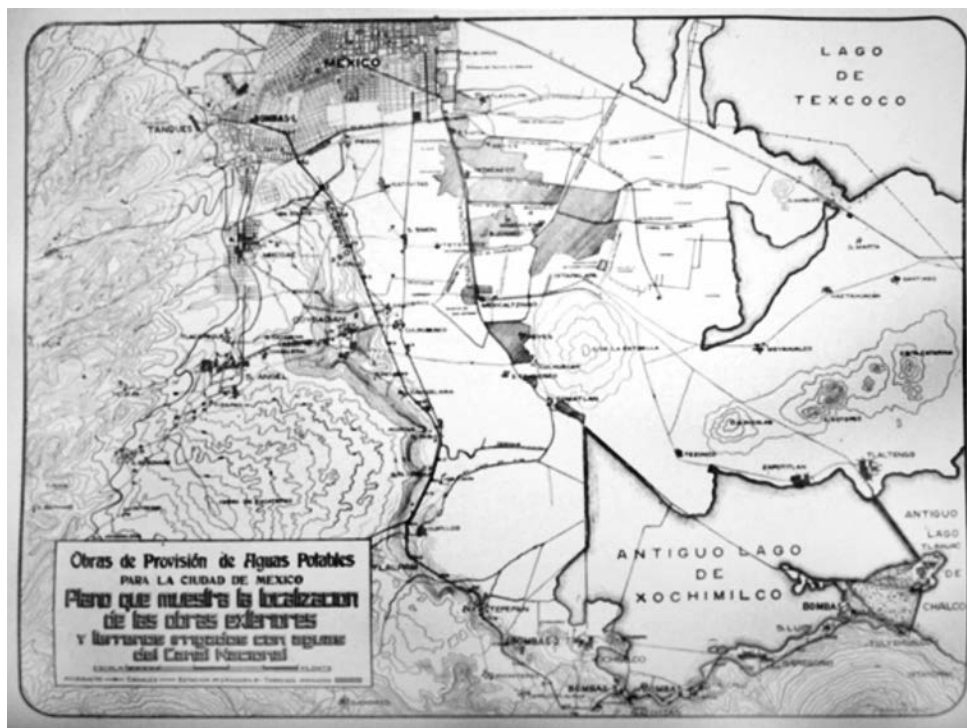


Figura 2. Plano de localización las obras generales del Acueducto de Xochimilco. Fuente: Memoria de las Obras, Marroquín y Rivera, 1914.

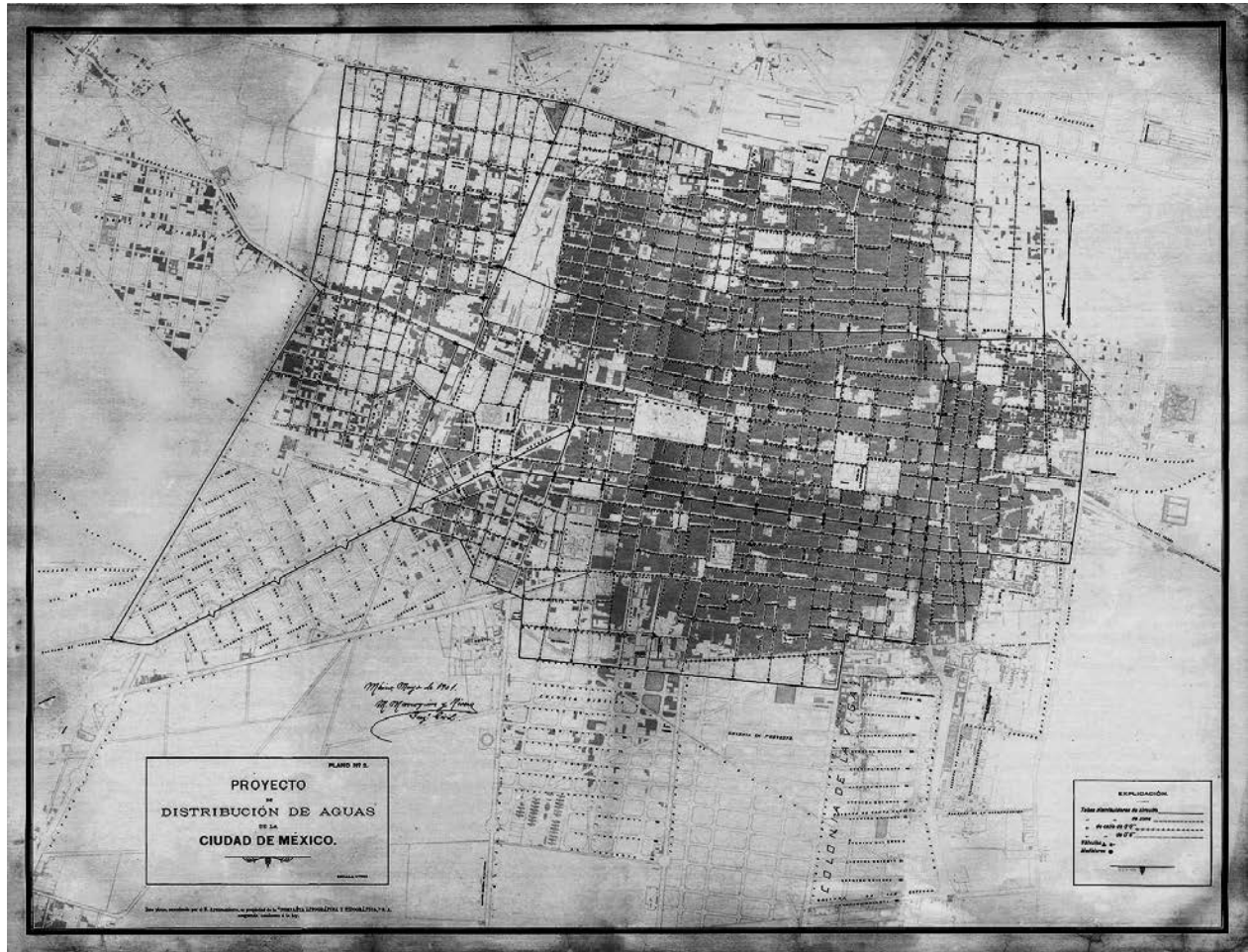


Figura 3. Proyecto de Red de Tuberías, incluye todos los circuitos. Fuente: Marroquín y Rivera, Proyecto de distribución de Aguas de la Ciudad de México, 1900.



Tramo de Acueducto apoyado sólo en sus extremos y con un claro libre de 3 metros.



Construcción de un tramo de Acueducto para experimentar la presión del agua.

200
Las ciudades observadas por
sus contemporáneos. Servicios urbanos
y obra pública

Figuras 4 y 5. Acueducto. Fuente: Marroquín, Memoria de las Obras para la Provisión de Aguas Potables de la Ciudad de México, 1914.

En 1910, la construcción se encontraba casi completa, faltaban de colocar dos bombas centrífugas y las bombas que debían elevar el agua de Chapultepec al mismo nivel de las que llegan de Xochimilco. Contaban con una sola bomba eléctrica para la distribución a la red de tuberías. Faltaban también por terminar las fachadas, sobre todo la principal, donde estaba proyectada una gran fuente, diseñada también por el ingeniero Alberto J. Pani, que finalmente no fue construida. Pani fue encargado también de la decoración interior del edificio. La parte hidráulica y la ejecución de toda la construcción estuvo a cargo del ingeniero Modesto C. Rolland en la parte relativa al proyecto y del ingeniero Guillermo Rode, en la construcción.

Descripción arquitectónica

La casa de las bombas de la Condesa era el edificio más importante y monumental de todo el conjunto del acueducto. Dejó de funcionar en 1940 y en 1975 se demolió para dar paso a la ampliación de las avenida Patriotismo y avenida Alfonso Reyes, la fachada de piedra se trasladó a Tlalpan y se incluyó en la nueva construcción de la Casa de Cultura de Tlalpan, proyecto expresamente diseñado para incluirla, realizado por el arquitecto Pedro Ramírez Vázquez.

La fachada principal se encuentra dividida en tres entrecalles, la principal corresponde al cuerpo central, se encuentra separado de los otros cuerpos por dos grandes pilares, en el centro hay un nicho de grandes dimensiones conformado por cuatro columnas jónicas que sostienen una bóveda semicircular, rematada por un arco de medio punto frontal, es en este cuerpo principal donde en el proyecto original se incluyó una fuente monumental que nunca fue construida. De forma horizontal también se encuentra dividido en tres, presenta un basamento de gran altura, un primer cuerpo constituido por el gran nicho, y un espectacular remate con un primer friso más sencillo y una gran cornisa que sobresale 40 centímetros del paño de fachada y un segundo friso decorado que remata en una cornisa dentada. Los dos pilares tienen una decoración vertical asentada sobre piedra lisa y esculturas que sobresalen del conjunto. En la parte inferior cuenta con dos pequeñas aberturas verticales. Los dos cuerpos laterales, de menor altura, permitían el acceso a través de dos grandes puertas metálicas, encima de ellas y separadas por una entrecalle lisa se localizan las ventilas, del mismo ancho que las puertas y medio metro de altura. Estos dos cuerpos rematan en la parte superior en un friso decorado, en las esquinas del edificio hay dos grandes pilares, también con cantera labrada de forma horizontal, de

menor altura que los del cuerpo central y que rematan en un paralelepípedo decorado, seguido de un pináculo apiramidado que termina en un remate semicircular. La decoración del edificio utiliza motivos como tortugas, serpientes y plantas. Se accedía al conjunto a través de una escalera monumental que permitía acceder y a una plataforma horizontal que daba acceso a las dos grandes puertas laterales y un espacio central donde hubiera estado colocada la fuente. La plataforma rodeaba el edificio, en cuya parte trasera contaba con dos escaleras que permitían acceder al nivel de la calle. En su ubicación actual, en el cuerpo central se abrieron las grandes puertas acristaladas de acceso en el lugar de las entrecalles del nicho y las puertas originales fueron convertidas en ventanas con vitrales, las ventilas superiores fueron cerradas con cantera.

Las fachadas laterales, de menor altura, poseían cinco cuerpos divididos por pilastras, el primer cuerpo corresponde al acceso monumental de la fachada principal y estaba cubierto de cantera trabajada de forma horizontal, en este primer cuerpo había una ventana vertical, este primer cuerpo tenía la misma altura que la fachada principal. En el resto de las entrecalles el edificio presentaba un acabado de aplanado del que sobresalían las pilastras realizadas en cantera y aparejo horizontal, en la segunda y en la quinta se localizaba una ventana vertical con marco de cantera, incluido en un friso horizontal que recorre las tres fachadas secundarias. En la tercera y la cuarta había unas ventilas en la parte superior del friso. Las dos fachadas remataban en una cornisa con un pretil en la parte superior, las pilastras poseían un remate de carácter piramidal terminado en un semicírculo. La fachada posterior se encontraba también dividida en tres cuerpos, en el central se localizaron dos puertas metálicas de acceso con remate de ventilas y marco de cantera, separadas por dos columnas jónicas, en los dos cuerpos laterales tenía dos ventanas verticales, con ventilas en la parte superior y marco de cantera, la fachada poseía cuatro pilastras, dos cerraban el cuerpo principal y dos se encontraban en las esquinas. El edificio tiene como remate una cornisa y un pretil con un friso decorado con tiras horizontales, arriba, en el mismo eje de las dos columnas jónicas, contaba con un remate semicircular .

El edificio, de planta rectangular contaba en el nivel del acceso con un espacio para la localización de los tableros eléctricos sobre el lado izquierdo del rectángulo y unas pequeñas escaleras que descendían al nivel donde se localizaban las bombas, situadas 7 metros abajo del nivel de acceso. Cada par de bombas se conectaba con un tubo de distribución. El techo, de estructura

metálica, consistente en dos arcos rebajados, se apoyaba en una viga asentada sobre columnas al centro del edificio.



Figura 6. Casa de Bombas de la Condesa en su ubicación original. Fuente: <<https://portalacademico.cch.unam.mx/materiales/prof/matdidac/sitpro/hist/mex/mex2/HMII1900-1920/Arquitectura1900-1.htm>>.

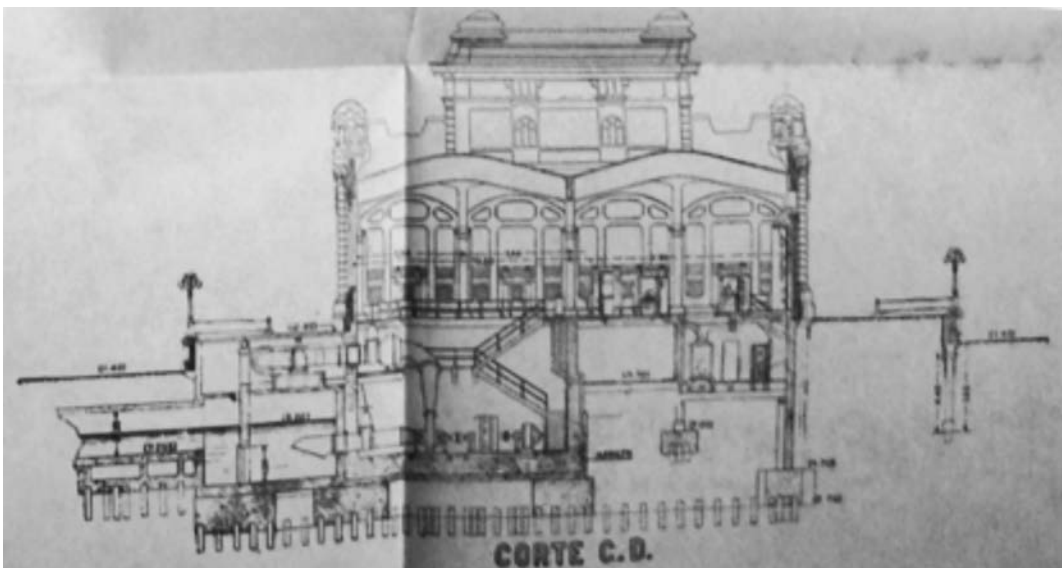


Figura 7. Corte de la Casa de Bombas N°1. Fuente: Marroquín, Memoria de las Obras para la Provisión de Aguas Potables de la Ciudad de México, 1914.

203
Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública



Figura 8. Casa de Bombas N°1, Fuente: Marroquín, Memoria de las Obras para la Provisión de Aguas Potables de la Ciudad de México, 1914.

Cámara de Distribución

De la Instalación de Bombas salían dos cañerías de fierro fundido de 1.20 m de diámetro, sirviendo cada una de ellas como tubo de descarga a un grupo de dos bombas centrífugas. A la llegada de los tubos a la Calzada de Tacubaya, entraban a una cámara donde se alojaban las principales válvulas para la distribución de agua. De esta cámara partían dos tubos de 1.20 de diámetro hacia a los depósitos construidos en la Loma de Dolores, con una longitud de 1 700 metros, y de la misma cámara partían tres grandes tubos para alimentar la red de cañerías de la ciudad, uno de 1.20 metros y los otros dos de 0.90 metros de diámetro.

En la cámara de distribución estaban alojadas nueve válvulas que servían para gobernar el movimiento del agua, ya sea dirigiéndola hacia los depósitos distribuidores, o a la red de distribución de la ciudad. Ordinariamente el sistema funcionaba dejando abiertas todas las válvulas, de tal manera que el agua bombeada podía dirigirse a toda la ciudad y en las horas del día en que el consumo fuera más grande bajara también el agua de los depósitos que se unía a la de la Instalación de Bombeo, en estos casos se podía contar con un gasto medio de bombeo de hasta 5 000 litros por segundo.

Actualmente esta cámara sigue funcionando para la distribución de aguas de la ciudad, dentro de un sistema completamente diferente al descrito. Es una

estructura rectangular de un nivel, con estructura metálica que forma un techo a dos aguas, las fachadas se encuentran aplanadas y pintadas actualmente de blanco y azul (colores del servicio de agua potable), a un costado de la Avenida Patriotismo. Las ventanas tienen marcos y el edificio presenta en su conjunto un estilo Art Decó.

Depósitos distribuidores

Los depósitos tenían como finalidad garantizar una distribución regular del agua y consistían en cuatro taques de 100 metros de diámetro construidos en la Loma de Dolores.

Cada uno de los depósitos tenía una capacidad de 52 000 metros cúbicos lo que daba un total de 208 000 metros cúbicos entre los cuatro. Su localización obedeció a que era el punto más cercano a la ciudad con mayor altura donde se pudo obtener la superficie necesaria para construirlos.

Están localizados en un terreno resistente, por lo que no presentaron complicaciones en su construcción, además de ser un terreno bastante seco, donde el agua de infiltración se encuentra a más de 30 metros de la superficie, por lo que no era de temerse una contaminación por agua proveniente del subsuelo.

Se construyeron los receptáculos cubiertos para impedir también cualquier tipo de contaminación por gérmenes transportados por el aire. Los cuatro receptáculos fueron construidos con cemento armado, revistiéndose el fondo y las paredes con una capa de cemento armado con barras de acero corrugadas. La cubierta fue hecha con el mismo sistema, y descansa sobre columnas construidas al interior de cada depósito, armadas con barras longitudinales y cinchos para aumentar su resistencia. Para la cimentación se construyeron trabes de cemento armado de forma circular concéntricas, ligadas entre sí por nervaduras radiales, aplicándose también refuerzos de barras corrugadas. Sobre las cubiertas de los depósitos se colocó una gruesa capa de tierra vegetal teniendo la idea de hacer posteriormente arreglos de jardinería y de hacer un parque en dicho sitio, para lo cual la junta directiva adquirió un terreno de 60 hectáreas contiguo a los terrenos de Chapultepec, estos terrenos son el origen de la Segunda Sección del Bosque de Chapultepec.

Los depósitos tenían la capacidad de almacenar el agua requerida por la Ciudad para un poco más de 24 horas, por lo que no estaban destinados a servir para un almacenamiento largo, sino exclusivamente para mantener un flujo regular en el aprovisionamiento de aguas. El sistema contemplaba el llenado y

vaciado completo de cada uno de los depósitos, de tal manera que no quedara agua acumulada en ninguno para evitar los efectos nocivos del estancamiento.

Los depósitos se encuentran todavía en la zona de la segunda sección de Chapultepec, aunque no es posible visitar el interior. Se accede a ellos a través de una pequeña puerta metálica localizada al frente de la torrecilla de cada depósito. Las torrecillas, de estilo ecléctico tienen un cuerpo cónico rebajado y terminan en una linternilla con remate, se aprecian actualmente los cuatro accesos en medio de una zona arbolada enfrente del Museo del Niño. Conservan las puertas metálicas y las chimeneas de forma cónica que tienen cada una seis ventanillas con reminiscencias moriscas y rematan en una bóveda cónica con un pináculo circular.



Figura 9. Depósitos Distribuidores en Chapultepec. Fuente: Marroquín, Memoria de las Obras para la Provisión de Aguas Potables de la Ciudad de México, 1914.

Cámara de Válvulas de los Depósitos

Los cuatro depósitos se comunican a través de unos tubos de concreto armado de 1.50 m de diámetro con una cámara circular, en donde se establecieron doce grandes válvulas necesarias para distribuir el agua que llegaba de la Ins-

talación de Bombas o para hacer salir el agua de los depósitos hacia la red de la ciudad.

En la Cámara de las Válvulas de los Depósitos se construyó también una torre circular, que sirve de vertedor general, para evitar que el líquido de los depósitos excediera de cierto límite.

Se tenía la intención de conducir, más tarde, a la misma cámara, las aguas de los manantiales de Santa Fe y quizá también la de los manantiales del Desierto, que podían llegar por su propia gravedad hasta la Cámara de las Válvulas de los Depósitos y aumentar el volumen de suministro a la ciudad, este proyecto nunca se concretó.



Figura 10. Cámara de las Válvulas en Chapultepec. Fuente: Marroquín, Memoria de las Obras para la Provisión de Aguas Potables de la Ciudad de México, 1914.

La Cámara de las Válvulas posee tres puertas de acceso metálicas con una trabe que separa el remate semicircular; entre ellas hay tres ventanas con el mismo sistema de ornato. Sobre este cuerpo hay una cúpula que remata en una linternilla de ventilación que, a su vez, remata en otra cúpula rebajada más pequeña. Esta cámara es el elemento más visible del conjunto de elementos arquitectónicos sobresalientes del sistema Xochimilco, ya que se encuentra a orillas del circuito vial de Chapultepec.

Nueva red de cañerías

Se proyectó una nueva red de distribución, ya que la antigua red, por sus características, no podía utilizarse con este nuevo sistema por la presión a la que estarían sujetas las cañerías. Desde el proyecto fue prevista para dar servicio domiciliario, comercial y público, este último incluía el riego de jardines, las necesidades del cuerpo de bomberos y la limpieza de calles.

Se decidió realizar un sistema reticular que permitía la creación de circuitos; este sistema tiene el inconveniente de requerir un mayor número de válvulas que el sistema de ramales a través de una gran cañería distribuidora, pero permite ir ampliando el servicio de acuerdo con los requerimientos de expansión de la ciudad, sin alterar la distribución de agua. El otro punto fundamental, que decidió la adopción de este sistema por parte del ingeniero Marroquín y Rivera, fue que el agua del sistema podía concentrarse en un punto en caso de incendio, lo que facilitaría la labor de los bomberos, este sistema era utilizado en Estados Unidos, ya que permitía enfrentar los incendios en rascacielos y en áreas bajas extensas por el aumento en la presión del agua.

Se incluyeron también medidores de agua, en los orígenes de los tubos de zona, para determinar las cantidades de agua que pasaban por ellos, con la finalidad de detectar fácilmente las pérdidas de agua, por abuso de los consumidores o por fracturas. Los hidrantes de incendio estarían localizados en las áreas centrales a una distancia máxima de 100 metros y en los nuevos barrios a una distancia de 120 metros, requiriéndose en caso de incendios mayores el uso de bombas de vapor para incrementar la presión. El aseo de calles y arroyos se realizaría también a través del sistema de hidrantes. Para esto los hidrantes se propusieron con dos o tres bocas para incendio y una para riego, de menores dimensiones puesto que éste se realizaría a través de una manguera de 1" de diámetro. En su construcción se emplearon tubos de fierro fundido de 6" con anillos de caucho para reforzar las juntas. En el caso de los tubos de los circuitos con un diámetro de 24", se propuso la utilización de acero recubierto interior y exteriormente con cemento o asfalto para evitar la oxidación, finalmente se optó por el cemento.

En el plano de distribución de cañerías puede verse una distribución territorial homogénea del sistema de agua, contrariamente a lo detectado en otros aspectos por otros investigadores, el Acueducto de Xochimilco presenta una distribución sin desigualdades en los barrios de diferentes estratos sociales.

Los trabajos de distribución de la nueva red se encontraban iniciados en 1910, pensando en terminarlos en 1911, pero la inestabilidad política y econó-

mica de esos años determinó que la red fuera concluida hasta 1913. La mayor parte de la ciudad se alimentaba a través de la antigua red de cañerías, debido a esto, no fue posible aumentar la dotación de agua por la falta de capacidad y los escapes que provocaba la presión en la antigua red. Algunos de los nuevos fraccionamientos que se iniciaron a partir de 1902 tuvieron dotación de agua a través de la perforación de pozos profundos, como complemento de la red de agua potable. En el estudio de la nueva red participaron los ingenieros Luis y José Feuillebois, los ingenieros Joaquín M. Alegre y Fernando Sayago tuvieron a su cargo la ejecución de los planos de las calles de la ciudad y la recolección de los datos necesarios para la ejecución del proyecto.

Galería para el tubo central

El tubo de 1.20 metros que formaba la arteria central de la ciudad se alojó en una galería de concreto armado que se construyó entre la cámara de distribución en la Calzada Tacubaya y el origen del canal en San Lázaro.

La galería fue calculada para resistir el peso de los vehículos que circularían arriba de ella. Estaba destinada a alojar en su interior el tubo central de distribución y canalizaciones eléctricas, permitiendo también la circulación de obreros en caso de inspección del tubo, así como para realizar el mantenimiento y las reparaciones que podían necesitar las juntas.

Las diferentes etapas del Acueducto de Xochimilco son: el tubo principal del acueducto, las casas de bombas de Santa Cruz, San Luis y Nativitas así como las chimeneas de ventilación estuvieron listos en 1908, para 1910 estaban listos los depósitos de Dolores, la cámara de distribución en 1911, al igual que la Casa de Bombas de la Condesa y finalmente, la red de distribución se terminó en 1913.

A partir de ahí el sistema se fue expandiendo con la construcción de nuevos circuitos y se disminuyó la demanda de agua que provenía de pozos artesianos cuya construcción se había iniciado a fines del siglo XIX.

El acueducto se convirtió en una de las mayores obras del Porfiriato aunque no se encontraba terminado en las fiestas del Centenario, la importancia de esta obra para la ciudad se verifica en dos aspectos, el primero se refiere a la voluntad del régimen de generar elementos simbólico-constructivos visibles de esta hazaña técnica y el segundo se expone en la continuidad de las obras durante la etapa maderista y el periodo revolucionario.

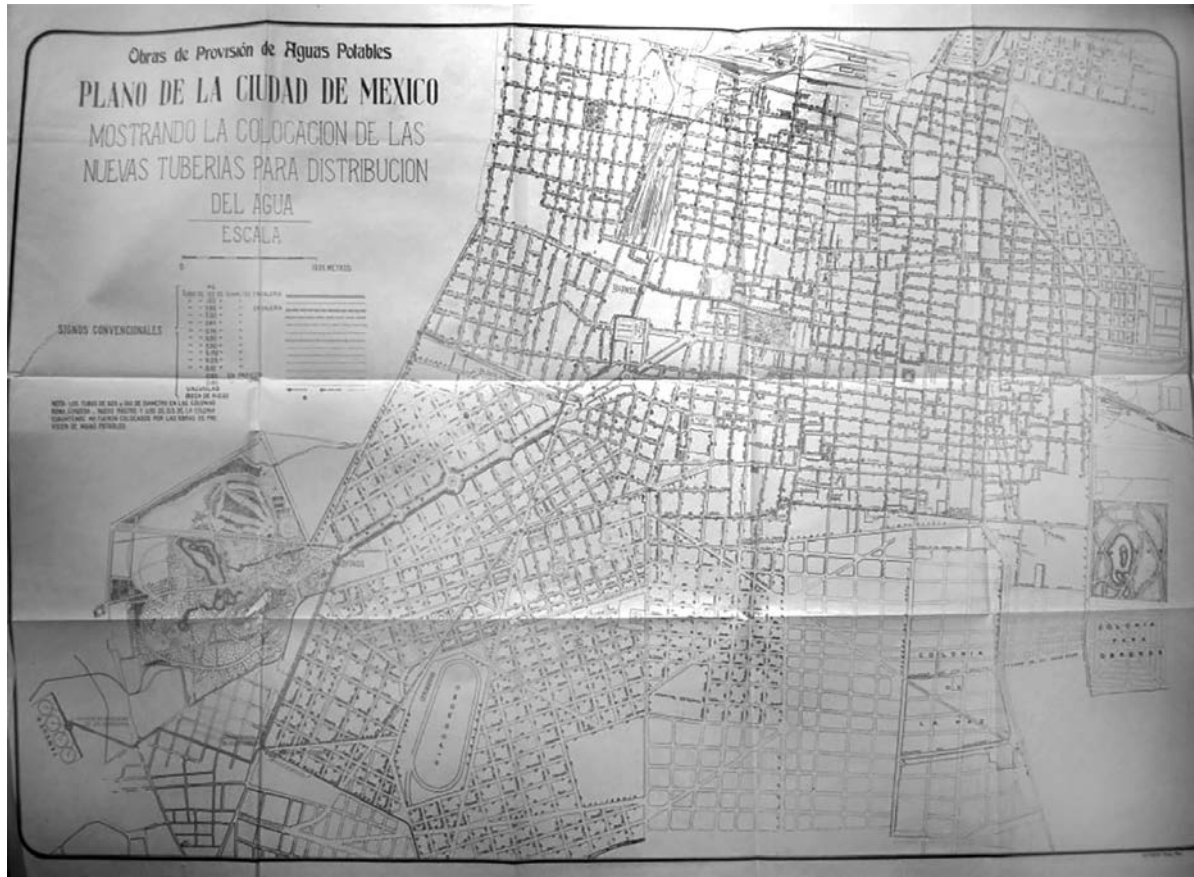


Figura 11. Red de Tuberías. Fuente: Obras de Provisión de Agua Potable para la Ciudad de México, Marroquín y Rivera, 1914.



Figura 12. Construcción de la Galería. Fuente: Memoria de las Obras de Provisión de Agua Potable de la Ciudad de México, 1910.

2. LA MODERNIZACIÓN PORFIRISTA DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y LAS INFRAESTRUCTURAS

El periodo porfirista representa para la Ciudad de México una etapa de profunda modernización urbana, en relación con este aspecto, existe una amplia literatura que afirma que al mismo tiempo la ciudad vio en este lapso cómo se profundizaban las desigualdades sociales y la segregación socio-espacial, es el caso de Patricia Romero Lankao (1991:76-79), en *Historia de las obras de abastecimiento de agua y drenaje y su impacto socioambiental*,² donde afirma que el sistema Xochimilco, a partir de la disposición espacial hacia el poniente y la localización de los depósitos en la Loma de Dolores, permitían una mejor dotación de agua a las nuevas colonias, como la Condesa y la Roma, sin embargo, es claro al analizar el sistema desde el punto de vista técnico que primero los depósitos en el área de Dolores servían sólo como elemento regulador del flujo del agua, ya que el agua de Xochimilco ingresaba directamente a la cañería general de distribución a través del sistema de bombas de la Condesa, y segundo, que los depósitos fueron localizados al poniente después de un estudio entre varias alternativas, por ser ésta una zona alta que permitía efectivamente el uso de la presión por gravedad para incluir las aguas de los depósitos en el sistema de distribución en el momento de máxima demanda. La justificación técnica de la localización de los depósitos es clara, como también lo es el hecho que debía, durante un tiempo, proporcionar agua a través del antiguo sistema de cañerías, que era servido por los manantiales de Chapultepec, Santa Fe y Desierto, por lo que el Acueducto de Xochimilco se conectó en la zona de la Condesa al antiguo sistema.

La construcción del tubo general de distribución permitió conectar el sistema de circuitos a toda la ciudad ya consolidada, lo que incluye varios distritos del oriente de la ciudad, donde se localizaban el barrio de la Merced, la Candelaria de los Patos, etc. Esto define un servicio sin segregaciones socio-espaciales. La ampliación del servicio a partir de 1910 incluyó por secciones los barrios de la Condesa, la Roma Norte, la Doctores y la Obrera.

Los sistemas de agua potable y drenaje se concibieron con una fuerte impronta higienista, es por esto que las condiciones debían ser iguales para prácticamente toda la ciudad, ya que cualquier espacio que fuera segregado del sistema podía convertirse en un foco de infecciones para el resto.³ La dotación de agua, que proporcionaba a los habitantes de la Ciudad de México, 2 200 litros por segundo, se tradujo en una mejoría notable en las condiciones de

2. Para un estudio en profundidad del proceso de segregación socio-espacial en este periodo hay que referirse al artículo de John Lear, "Mexico City. Space and Class in the Porfirian Capital, 1884-1910", 1996.

3. Rodríguez Kuri, hace hincapié en la innovación tecnológica para apoyar también esta hipótesis: "Quizá valga la pena inquirir si un sistema como el de Xochimilco, que supone cierta cuota de innovación tecnológica, contribuyó en alguna medida a contrarrestar el fenómeno de segregación socio-espacial que el desarrollo económico y el modelo político porfiriano habían propiciado en la ciudad" (Rodríguez Kuri, 2005:176).

211

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

salubridad. La opción de utilizar los manantiales de Xochimilco se basa principalmente en la naturaleza de los depósitos subterráneos que recolectaban las aguas de la zona del Ajusco y que permitía prever un flujo continuo de agua aun en época de secas. Otro de los factores fue que estas fuentes estaban localizadas dentro de los límites del Distrito Federal y las obras representaban un costo menor a las calculadas para traer agua de fuentes externas, siempre tomando en cuenta que en este momento era considerado imprescindible obtener el agua directamente de las fuentes, para garantizar su pureza.

El acueducto impactó a la ciudad en su forma física, en varios niveles, marcando la posibilidad de una factible expansión hacia el sur, transformando la percepción de proveniencia del recurso agua. Por otro lado marcó físicamente el territorio con las construcciones y las chimeneas de ventilación, así como con el camino que se desarrolló a lo largo del acueducto y que hoy lleva diferentes nombres: Avenida del Acueducto, que conservó su nombre en Xochimilco, posteriormente los siguientes tramos cambiaron a la actual División del Norte y finalmente la actual Alfonso Reyes, a lo largo de las cuales son fácilmente identificables estas estructuras. Es importante el concepto de desarrollo del acueducto, ya que se refiere a una percepción simbólica histórica que viene de lejos en el tiempo, la construcción de elementos que van marcando diferentes etapas de los acueductos y que culminan con una gran fuente que otorga agua a la ciudad. El canal de desfogue hacia el Canal de la Viga se consolidó como una gran diagonal urbana.

En la zona de los depósitos de la Loma de Dolores se decidió hacer un parque, con la adquisición de 60 hectáreas que se incorporaron al Bosque de Chapultepec, lo que constituyó una parte muy importante de la Segunda Sección de Chapultepec. Está implícita la voluntad de embellecimiento y recreo de la ciudad, que constituyen uno de los puntos fuertes de la acumulación de poder simbólico del régimen.

El acueducto cambió también la percepción de los habitantes del derecho al agua, ya que es uno de los elementos que contribuyó a la concepción del habitante como ciudadano con derecho a los servicios, siendo las autoridades las encargadas de proporcionarlo. Ariel Rodríguez Kuri menciona en su artículo sobre el motín de 1922, que: “Es como si la naturaleza pública del servicio hubiese quedado estatuida en el imaginario político de la ciudad”. Menciona que hubo una experiencia anterior, en 1884, para realizar un contrato de concesión con una empresa privada, sin embargo el Ayuntamiento y posiblemente también Porfirio Díaz se opusieron en 1885, quedando éste sin efecto. Es

posible también que esta opción de las autoridades por un servicio público no concesionado, haya tenido que ver con los conflictos surgidos con los particulares que tenían concesiones de agua para la producción de fuerza motriz y que llevaron al Ayuntamiento a querer asegurar la propiedad gubernamental de los manantiales, ya fuera federal o local a partir de estos años. Rodríguez Kuri afirma que a pesar de haber considerado como sustrato más importante del motín una cuestión política, es claro el origen en la falta de agua de una gran parte de la ciudad y la conciencia violenta que eso desató: “La construcción del sistema Xochimilco (1903-1912), generó en la población la certeza de que se violaba su derecho a recibir el agua en el propio grifo de la casa o del barrio, con todo y que este sistema de distribución en realidad, no tenía más de diez años funcionando en la ciudad” (Rodríguez Kuri, 2005: 178). Este hecho constituye uno de los antecedentes que fue utilizado para restringir la elección democrática de autoridades en el Distrito Federal.

CONCLUSIONES

Los procesos de modernización de la ciudad ocurridos en los siglos XIX y XX, transformaron los procesos productivos, buscaron llevar a la sociedad en su conjunto un cierto número de mejoras urbanas que repercutieron en la salud, en la educación y en la cultura de sus habitantes. El crecimiento urbano del siglo XX, cuyas bases se encuentran en estas transformaciones, terminó desbordando las ideas iniciales con consecuencias no previstas.

El acueducto de Xochimilco significó para la Ciudad de México la introducción de un sistema moderno de distribución de aguas, que garantizaba la calidad y pureza del agua, la comodidad y generalización del servicio, que llegó a colonias de diferentes estratos sociales. Este sistema se constituyó en una verdadera hazaña de la ingeniería y fue desarrollada por un equipo de ingenieros mexicanos y franceses, algunos de los cuales llegaron incluso a formar parte de los equipos que desarrollaron el siguiente sistema de provisión de agua potable de la Ciudad de México, el Sistema Lerma, como es el caso del ingeniero Octavio Dubois.

El equipo de proyecto, a pesar del predominio de los estudios sobre los sistemas de aguas construidos en las ciudades de Estados Unidos, denota la fuerte influencia que tuvo la ingeniería francesa en México desde mediados del siglo XIX y especialmente en el gobierno de Porfirio Díaz.

La realización de esta obra pública, con marcados elementos de influencia francesa también en la arquitectura, reflejó la ambición del régimen de consolidar un Estado Nacional, que tradujo al lenguaje arquitectónico un discurso de poder legitimado a través de la idea de una nación moderna, perteneciente a un conjunto de naciones occidentales civilizadas. Pero es necesario remarcar que esta idea de modernidad urbana está ligada a los procesos de cambio económico que se desarrollaban en el país, aumento de las comunicaciones (ferrocarriles, transporte público, estaciones y puertos), aumento de las exportaciones (minerales, agropecuarias, textiles), mejoramiento de los servicios y de salud, y que no es simplemente un proceso de embellecimiento urbano, es el desarrollo de una multitud de obras que son la base de una profunda transformación económica.

Fue también, para una gran mayoría de la población el inicio del uso del servicio de agua dentro de la vivienda, el impacto del cambio puede apreciarse al revisar las revistas de época, donde se multiplicaron los anuncios de muebles y elementos para el baño, llaves, jabones, etc. También en el surgimiento, desde 1907, de una serie de baños públicos en la Ciudad de México, que permitían el baño diario y baño de vapor y masajes tanto a sectores populares como a las clases media y alta; con la incorporación del servicio a la vivienda individual, el uso de estos baños públicos comenzó a disminuir notablemente a partir de la década de los años cuarenta.

El proceso de transformación del ciclo del agua urbana estuvo muy relacionado al concepto de higienismo, pero como en la construcción de otros acueductos, los proyectos tuvieron una visión mucho más compleja que correspondió a necesidades del desarrollo urbano. No existen apartados específicos en el proyecto de Xochimilco sobre las necesidades de agua de la industria, ésta fue considerada dentro de los supuesto de los requerimientos comerciales y en las decisiones tomadas sobre las opciones de qué manantiales y ríos utilizar, ya que se desecharon varias de las opciones porque eran aprovechadas por la industria, como es el caso del río Magdalena, el río Hondo y el río de Tlalnepantla, en algunos casos esto ha sido considerado como una visión menos moderna sobre el complejo económico productivo de la ciudad, sin embargo, algunos de los discursos sobre el manejo del agua en la Ciudad de México a fines del siglo XIX y principios del XX muestran un sesgo hacia la dotación de agua potable residencial por los constantes problemas de abasto a la población en general. Desde el punto de vista productivo y urbano, la opción de utilizar los manantiales de Xochimilco, marca la incorporación de una serie de recur-

osos acuíferos, que aumentarán los caudales dirigidos a las áreas existentes de la ciudad y que preservarán para ese fin los recursos que en ese momento se utilizaban en la producción.

La intención explicitada en el proyecto de la red de distribución, de otorgar agua de manera homogénea a toda la ciudad que en ese momento se encuentra consolidada se aprecia en el plano de la red de distribución incorporado al proyecto aprobado en 1901. En el plano de proyecto, aprobado por Porfirio Díaz, se puede ver que la red de distribución no tenía circuitos planteados sobre las nuevas colonias Juárez, Condesa y Cuauhtémoc, es posible afirmar entonces que el sistema de distribución fue proyectado para cubrir a la ciudad central de manera homogénea con la posibilidad de crecimientos posteriores que cubrirían a las colonias surgidas desde 1860: Santa María la Ribera, que tenía un circuito que conectaba con la avenida San Cosme y planteado otro para el crecimiento hacia el norte, la colonia Roma Norte, la colonia Doctores y la Obrera.

No obstante, al analizar el plano de 1914, con la construcción de la red hasta 1913, puede observarse que se cubrieron primero circuitos en la colonia Condesa y los de los barrios de la Roma Sur y una parte de los de las colonias Doctores y Obrera estaban sin terminar. Por otro lado, la ciudad en las siguientes décadas presentará un crecimiento extensivo y no intensivo, con una baja densidad de construcción, lo que hará muy costosa la dotación de infraestructuras. A lo largo de estos años se verá en la ciudad que el crecimiento urbano que se sostendrá a través de la construcción de pozos artesianos que fragmentarán el sistema de agua potable en una serie de subsistemas sin comunicación entre ellos. La proliferación de pozos y la extracción de agua del subsuelo se consolidará como el elemento fundamental de la expansión urbana hasta que en los años cuarenta se identificará como la causa mayor del hundimiento de la ciudad, con las consecuencias que este fenómeno presenta sobre las fracturas del sistema de drenaje y agua potable, sobre la estabilidad de los edificios y el incremento de las inundaciones.

El impacto económico y de calidad de vida sobre los habitantes de la Ciudad de México del Acueducto de Xochimilco puede evaluarse con el número de litros diarios por habitante que se consideró adecuado para surtir a la ciudad, que pasó de 30 a 200 litros. El crecimiento de la demanda de agua en todos los sectores sociales puede observarse a través del estudio del accidente de 1922, cuando un error humano inundó las bombas de la Condesa que quedaron inutilizables. La ciudad permaneció más de veinte días sin agua y las

protestas se generalizaron en todos los barrios. El impacto de la falta de agua fue tan importante, que éste está considerado como uno de los factores que se utilizó en la transformación política que llevó a la pérdida de la autonomía del Ayuntamiento de México, manejado dentro de los problemas políticos de jurisdicción entre el Ayuntamiento, el gobernador del Distrito Federal y el gobierno Federal (Rodríguez Kuri, 2005).

La utilización de nuevas tecnologías permitió en el acueducto de Xochimilco un cambio en el sistema constructivo del servicio del agua, de un sistema de gravedad a un sistema impulsado por energía eléctrica y bombas. Esto último dio como resultado que pudieran evaluarse para la dotación de agua potable manantiales en el Valle de México que habían sido desestimados en estudios anteriores, como es el caso de los manantiales de Xochimilco y Chalco.

El descubrimiento de los depósitos naturales de los manantiales del sur, que llevó a pensar que era posible contar con agua de forma infinita, transformó completamente el patrón de desarrollo del servicio de agua potable, del poniente al sur, la dotación de la Ciudad de México estuvo históricamente localizada en el poniente, primero en Chapultepec y después en una serie de manantiales que tenían su origen en la sierra de las Cruces, ya que por sus características geográficas y geomorfológicas poseía múltiples ríos y arroyos, que conformaron los sistemas de Santa Fe y Desierto de los Leones y que permitían, siguiendo la topografía, hacer descender el agua hacia la ciudad. Es factible suponer que esta fuerte presencia simbólica del agua haya influido en la nueva conformación del sistema de Xochimilco, además de las consideraciones técnicas explicadas anteriormente.

La construcción del acueducto, a lo largo de la orilla del lago, determinó que muy rápidamente éste se viera afectado por los hundimientos, con la consiguiente pérdida de presión y fugas de agua, casi desde el inicio del servicio fue necesario realizar reparaciones por los asentamientos. Los problemas constructivos y la disminución del gasto de agua de los manantiales determinaron la obsolescencia del sistema en el transcurso de las siguientes dos décadas.

El acueducto de Xochimilco, sumado a las obras de saneamiento (infraestructura de drenaje y desecación de ciénagas), constituyen la base de la expansión de la ciudad, y la conformación de ésta como un sistema urbano moderno. Esta modernización de la ciudad estableció una nueva relación entre la ciudad y su entorno natural, donde se produjo una diferenciación cada vez más clara entre el sistema urbano y el natural y la subordinación de este último al primero; el sistema urbano se impuso, a través de estas infraestructu-

ras, a un territorio natural mucho más vasto, que integra los recursos hídricos de los manantiales del sur y de los establecimientos industriales y varios de los manantiales estudiados, que se irán incorporando a partir de este proyecto al hinterland de la Ciudad de México.

La utilización de los manantiales de Xochimilco presenta una diferencia importante con las intervenciones anteriores sobre el territorio para solucionar el problema del agua, para la incorporación de los manantiales de Santa Fe y Desierto la ciudad adquirió los manantiales y el bosque circundante, de forma de garantizar la conservación de los ojos de agua. En el caso de Xochimilco, la utilización de los manantiales muestra un uso más intensivo y más apoyado en el desarrollo tecnológico, la confianza en la capacidad del sistema de la alimentación de la Cuenca Sur y el depósito subterráneo llevó a minimizar los impactos sobre el Lago de Xochimilco. Al mismo tiempo, el proyecto liberal de “orden y progreso” priorizó el crecimiento de la agricultura y el saneamiento de las áreas urbanas, sobre la conservación del entorno natural. Es verdad, por otro lado, y varios estudiosos lo han analizado, que el acueducto tuvo un impacto ecológico muy fuerte sobre la zona de Xochimilco, por la sobreexplotación de los manantiales, aunque esta sobreexplotación no es la única causa de los problemas del área, porque como se observa ya en las descripciones de 1901, el uso agrícola presionaba fuertemente la superficie de los lagos.

En el proceso de la construcción del acueducto se observa una disminución de los caudales con respecto a mediciones anteriores, lo que puede tener que ver con varios factores que se dieron simultáneamente, las obras para desecar y “concentrar” áreas extensas de los lagos de Xochimilco y Chalco; la ampliación del sistema de drenaje que profundizó la pérdida de superficie del lago de Texcoco, el incremento de la población tanto en la Ciudad de México como en los pueblos y municipios del valle y los procesos de deforestación asociados al uso industrializado de la madera, al crecimiento de la frontera agrícola-ganadera y al descuido sobre el mantenimiento de los bosques.

El acueducto de Xochimilco generó la incorporación de diversos elementos a la morfología urbana, por un lado, con la creación de hitos urbanos, pero el impacto mayor es quizá la transformación social sobre los usos del agua en la vivienda y la incorporación de prácticas higiénicas privadas, que fue tan rápidamente asimilado por la población de la ciudad que en 1922 se consideraba una vergüenza el hecho de que las clases medias tuvieran que ir a buscar el agua a alguno de los establecimientos industriales que pudieron proporcionarla (Rodríguez Kuri, 2005).

La importancia del acueducto puede medirse en varios aspectos, pese a las dificultades que padeció la Ciudad de México con el cambio de gobierno y el estallido de la Revolución, el acueducto se siguió construyendo y reparando durante estos años. Contrariamente a lo que pueda pensarse, la Revolución no desarticuló los equipos de ingenieros que se ocuparon de los sistemas de aprovisionamiento de agua potable en la Ciudad de México, donde algunos de los avances obtenidos con el desarrollo del Acueducto de Xochimilco y la construcción de pozos artesianos fueron la base que permitió, a mediados de siglo XX, vencer las limitaciones tecnológicas que habían impedido obtener el agua de los manantiales del Lerma en el periodo porfirista.

A pesar de haber desarrollado un sistema de distribución por red, con uno de los conceptos más modernos de principios de siglo, el tipo de expansión del tejido urbano de la Ciudad de México, de carácter fragmentario y disperso, determinó que muchos de los nuevos crecimientos recibieran agua a través de pozos artesianos, que fueron considerados una solución mucho más económica y segura que la expansión del sistema de distribución del Acueducto de Xochimilco.

En los últimos años, la mayor sensibilidad ante los problemas ecológicos derivados del desarrollo ha configurado un enfoque muy negativo sobre las consecuencias que la construcción de cada uno de los acueductos de la Ciudad de México tuvo sobre el medio ambiente en la zona de los manantiales de origen. La visión del impacto ambiental generado en estas áreas permea casi todos los análisis e investigaciones sobre los acueductos. A pesar de esto, la Ciudad de México y cualquier otra ciudad del mundo tiene una relación ambivalente sobre el tema, la ciudad no puede vivir sin agua, en una estrecha simbiosis con su entorno, la respuesta técnica en cada uno de los casos analizados muestra que existía la conciencia de que había que preservar las fuentes de origen a través del cuidado de las áreas boscosas, cosa que fue posible hacer durante 400 años en el caso de los acueductos de Chapultepec y Santa Fe.

Es claro el origen multifactorial del proceso de secamiento de los manantiales, pero el discurso ambientalista ha tendido a demonizar a las ciudades y sus procesos de desarrollo productivo como el origen del mal que impactó en estas zonas, sin matizar los aspectos positivos de los sistemas de distribución de agua. Al mismo tiempo ha generado un discurso simplificador sobre el maltrato a las poblaciones rurales en el caso de estos acueductos, sin embargo, las memorias de los proyectos muestran el desarrollo de negociaciones para dotar de agua potable a los pueblos; en el caso de Xochimilco existen elementos para

determinar el interés de un sector de la población rural por los proyectos de desecamiento de las lagunas —anteriores a los acueductos—, ya que estos proyectos liberarían tierras para la agricultura que pasarían a ser parte de los terrenos ejidales de los municipios.

Una visión más objetiva sobre los procesos de integración regional, desde un punto de vista económico y urbano, no puede dejar de lado por supuesto los impactos ambientales de los acueductos, pero ayudaría a iniciar una discusión sobre bases reales que permitiera analizar los impactos de las diferentes actividades, la industrialización descontrolada, los vaivenes en la capacidad de negociación de los municipios y la capacidad de las autoridades para hacer cumplir las leyes y normas. Todos ellos, factores que dieron lugar a las afectaciones sociales y ambientales que conocemos. A partir de esto sería posible vislumbrar algunas soluciones a futuro, que no se centren exclusivamente en el vector agua, separado de las condiciones necesarias para el crecimiento urbano y económico regional.

La respuesta desde las infraestructuras al desarrollo y los requerimientos urbanos pasa por recuperar una mirada sin miedo al futuro, que ponga la tecnología al servicio de las demandas sociales y ambientales. En el caso estudiado puede afirmarse que la constitución de una huella urbana pasó por el propósito manifiesto de producir un hecho urbano y arquitectónico que se basa en una voluntad de creación de significados simbólicos de las estructuras arquitectónicas o urbanas que forman parte del conjunto, sin esta voluntad, que se manifiesta en estructuras de un notable valor estético, la construcción por sí misma no adquiere significados y se pierde en la masa edilicia. Desde esta óptica, y de acuerdo con los análisis desarrollados por Aldo Rossi en su libro *La Arquitectura de la Ciudad*, además de la traza, que puede responder a cuestiones topográficas, simbólicas o económicas, las infraestructuras pueden ser concebidas como parte de las arquitecturas de la ciudad y permanecer como huella física y simbólica y generar ejes de crecimiento, integración del medio ambiente natural y construcción de ciudad.

La velocidad de los cambios de la sociedad actual ha producido, por un lado, una disminución de los vínculos sociales y, por otro, un aumento de la angustia por el futuro: respuestas negativas individuales ante los cambios y creación de visiones colectivas de condena a los procesos de la modernidad y específicamente de la modernidad urbana. La recuperación de la confianza en la capacidad de la humanidad para enfrentar los retos que le plantea el desarrollo implica, desde mi punto de vista, una visión que rescate los conceptos de

modernidad de Marshall Berman y un cuestionamiento a algunas perspectivas apocalípticas que ponen en crisis las respuestas que pueden darse desde la tecnología y la sociedad organizada a estos retos.

BIBLIOGRAFÍA

- Ávila González, Salvador (coord.) (1997). *Guía de Fuentes Documentales para la historia del agua en el Valle de México (1824-1928)*. México: CIESAS-IMTA
- Ayuntamiento Constitucional de México (ACM) (1886, 1887, 1888, 1889 y 1900). Memoria documentada de los trabajos municipales.
- Bribiesca Castrejón, Luis (1959). *Ingeniería hidráulica en México*. México [s. e.]
- Dávalos, Marcela (1994). “La salud, el agua y los habitantes de la Ciudad de México. Fines del siglo XVIII y principios del XIX”, en Regina Hernández Franyuti (comp.), *La Ciudad de México en la primera mitad del siglo XIX*, t. II: Gobierno y política, sociedad y cultura. México: Instituto Mora.
- Davies, Keith A. (1972). “Tendencias demográficas urbanas durante el siglo XIX en México”, en *Historia Mexicana*, vol. 21, núm. 3.
- Denton Navarrete, Thalía (2006). *El agua en México. Análisis de su régimen jurídico, México*. Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades-Posgrado-UNAM.
- Easton, David (1953). *The Political System: An Inquiry into de State of Political Science*, Nueva York: Alfred A. Knopf.
- Habermas, Jürgen (1989). *El discurso filosófico de la modernidad*. Madrid: Taurus Humanidades.
- Heidenheimer, Arnold J. et al. (1990). *Comparative Public Policy: The Politics of Social Choice in America, Europe, and Japan*. Nueva York: St Martin's Press.
- Jiménez Cisneros, Blanca, María Luisa Torregrosa y Armentia y Luis Aboites Aguilar (eds.) (2010). *El agua en México: cauces y encauces*. México: AMC-Conagua.
- Marroquín y Rivera, Manuel (1901). *Proyecto de abastecimiento y distribución de aguas potables para la Ciudad de México*. México: Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento.
- (1910). *Memoria descriptiva de las obras de provisión de agua potable para la Ciudad de México*. México: Imprenta dirigida por Juan Aguilar Vera.
- (1914). *Memorias de las obras de aprovisionamiento de agua potable de la Ciudad de México*. México: Ayuntamiento de la Ciudad de México.
- Neri Seneri, Simone (2007). “The Construction of the Modern City and the Management of Water Resources in Italy, 1880-1920”, en *Journal of Urban History*, vol. 33. Disponible en: <<http://juh.sagepub.com/cgi/content/abstract/33/5/813>>.

- Parsons, Wayne (2007). *Políticas públicas. Una introducción a la teoría y la práctica del análisis de políticas públicas*. Buenos Aires / México: FLACSO.
- Pineda Mendoza, Raquel (2000). Origen, vida y muerte del acueducto de Santa Fe. México: IIE-UNAM.
- Río de la Loza, Leopoldo, y E. Z. Craveri (1854). *Opúsculo sobre los pozos artesianos y las aguas naturales de más uso en la Ciudad de México*. México: M. Murguía y Compañía.

Nomenclatura urbana en el Porfiriato: polémica sobre un proyecto dilatado¹

• María Esther Sánchez Martínez²

UAM-AZCAPOTZALCO
DEPARTAMENTO DE EVALUACIÓN

1. Agradezco los comentarios y sugerencias de los colegas que con sus dictámenes enriquecieron el texto final.

2. Correo electrónico: mesm@azc.uam.mx

INTRODUCCIÓN

Garrapata, Meleros, Espantados, La pulquería de Palacio, Ratas, Moscas, Golosas, Capuchinas, Sepulcros de Santo Domingo son nombres de calles que ahora nos resultan raros y extravagantes, pero durante el siglo XIX eran usuales, formaban parte de la cotidianidad de los habitantes de la Ciudad de México. Eran nombres que ahora suenan jocosos. Encarnan o revelan las distintas maneras de apropiarse del espacio urbano, de caracterizar los rumbos o identificar a los barrios; constituyen relatos de lo que ahí sucedió. En contraparte también estaban los que hacían referencia al pasado glorioso o fundacional de la nación, por ejemplo: Hidalgo, Bartolomé de las Casas, Morelos, Puente de Alvarado, Juárez, Degollado, Escobedo, Zaragoza. En la capital porfiriana los nombres de las calles conformaban un relato heterogéneo que daba cuenta de la religiosidad, de las anécdotas de la vida cotidiana, de los sitios emblemáticos. Algunos de esos nombres no son sinónimo de cosmopolitismo, de elegancia y refinamiento, por el contrario, son evidencia de lo ordinaria y anodina que resulta la existencia. También son ejemplo de cómo la historia oficial se va incrustando en las calles de la ciudad a través de los nombres de los grandes acontecimientos o de los personajes ilustres.

La definición de los nombres de las calles es una tarea que puede implicar una gran significación, sobre todo si se hace en el contexto de las celebraciones del Centenario de la Independencia. En este sentido, se pone en juego *la invención de la tradición*, (Hobsbawn, 1983: 8) es decir, a través del uso de recursos cívico-patrióticos, como la nomenclatura urbana, se le da forma a la estructura simbólica del régimen en el ámbito cotidiano y a la construcción de la historia oficial del régimen para legitimar los logros materiales, la paz social y el progreso material. La puesta en marcha de un proyecto para renombrar las calles, en las últimas décadas del siglo XIX y los primeros años del siguiente, por ende,

223

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

generó diversas oposiciones entre los actores involucrados. Las críticas de rechazo o las posturas a favor son muestra de cómo se va confeccionando el ideal de una ciudad sin necesidad de incidir sobre la parte material sólo apelando a la dimensión política y simbólica.

Para Azaryahu una lectura superficial de la nomenclatura urbana puede ser una ilustración de representaciones ostensiblemente mundanas y, en apariencia, obvias. Subraya, asimismo, una expresión del ejercicio del poder sobre el espacio urbano. Los nombres de las calles, sin duda, cumplen una función práctica, ayudan a situarse en el espacio e identificar lugares, o bien, se convierten en una herramienta para el control administrativo del territorio. Mas no por eso dejan de ser testimonios de autoridad ante una función simbólica muy relevante: mantener la versión autorizada de la historia oficial y configurar el discurso del poder en turno (1996: 311-12).

Aquí se quieren explorar las controversias que se generaron en los periódicos o publicaciones oficiales durante el Porfiriato en torno al proyecto de nomenclatura urbana que debía ponerse en marcha. Este hecho nos recuerda que, para transformar una iniciativa, los nombres de las calles de la Ciudad de México significan algo más que su pura designación. Más bien se relacionan con la construcción del ideal de una ciudad moderna, con la legitimación del régimen y con el ejercicio de poder expresado en la imposición de las políticas urbanas.

Las condiciones propicias para emprender un proyecto de reforma total de los nombres de las calles en la ciudad, no ocurrieron sino hasta el Porfiriato porque fue el momento en que el país llegó a un periodo de estabilidad social, bonanza económica y centralización del poder, de manera particular en la capital mexicana. El proyecto de nomenclatura para la Ciudad de México es parte de un conjunto de acciones que sirvieron de apoyo para consolidar el Estado-nación y la historia oficial, y se puso en marcha para que coincidiera con las celebraciones del Centenario de la Independencia.

DOS PROYECTOS DE NOMENCLATURA: UN MISMO PROPÓSITO

Sin duda en las postrimerías del siglo XIX y en los albores del XX la Ciudad de México fue escenario de grandes proyectos de infraestructura (como el del desagüe y el saneamiento) o de equipamiento que transformaron el paisaje urbano de la capital en vísperas de la celebración del Centenario de la Independencia. En esa época se edificaron obras monumentales como el Hospital General, el

rastró de Peralvillo, la Penitenciaría del Distrito Federal,³ el hospital psiquiátrico La Castañeda; se construyeron algunos mercados como el de Loreto o el de San Cosme.⁴ También se erigieron el Palacio Postal, el edificio de Comunicaciones y Obras Públicas.⁵ En el eje Juárez-Reforma se centró la atención en los proyectos de edificios emblemáticos como el del Teatro Nacional,⁶ el Palacio Legislativo⁷ y la columna de la Independencia. Se iniciaron trabajos de remodelación del Bosque de Chapultepec,⁸ además muchas plazas públicas dejaron de ser espacios yermos y se transformaron en lugares jardinados.⁹ En el rubro de la estatuaría se erigieron “el Monumento a Pasteur, en el Jardín de la Estación del Ferrocarril Nacional; Monumento a Garibaldi en la Plaza de Orizaba, colonia Roma; Monumento a Isabela Católica en Chapultepec; Monumento a Humboldt, en San Agustín [...]” (Curiel, 2009: 358). También se realizaron conmemoraciones efímeras, las cuales consistían en desfiles, bailes públicos y privados; decoración con luminarias de los espacios públicos; arcos triunfales, carros alegóricos y reuniones con diplomáticos, en muchas de las cuales era común escuchar discursos alusivos al pasado mexicano. (Pérez, 2010: 186 y Guedea, 2009: 22-23)

Las edificaciones antes descritas evidencian el cambio en el paisaje arquitectónico y la morfología urbana; exhibe, también, cómo la obra pública conmemorativa y las celebraciones efímeras tuvieron como fin articular y materializar la versión de la historia oficial. Al respecto Zárate explica que el Estado se dio a la tarea de homogeneizar la memoria o los hechos, dejando de lado “todos aquellos que cuestionan su legitimidad e intereses”.¹⁰ Un vehículo idóneo para ese propósito, fue la publicación de guías turísticas o comerciales, notas periodísticas, planos de la ciudad y mapas de la República Mexicana, muchas de éstas en aras de legitimar al régimen y sus logros, o bien, mejorar su imagen hacia el exterior.¹¹ Para la celebración del centenario aparecieron múltiples textos que dejaron constancia de las actividades realizadas para el festejo (Guedea, 2009: 23). Tenorio advierte que este sistema de propaganda “resultó caro e ineficaz, pero lo cierto es que México nunca en su historia independiente había sido retratado con tan moderna y brillante imagen” (1998: 97). También hubo otras publicaciones que no estaban financiadas por el Estado, como las guías de calles,¹² que tuvieron un propósito claramente comercial, y pese a eso se insertaron dentro de ese ambiente de justificación y exaltación histórica. De estas últimas destaca la *Nomenclatura actual y antigua de las calles de la Ciudad de México, 1891* editada por la Casa Monturiol, la cual incluye un plano de la Ciudad de México aprobado oficialmente por el Ayuntamiento.¹³

3. En la actualidad, el Archivo General de la Nación.

4. Para ampliar el tema se sugiere la consulta de Barbosa, Mario (2013), “El mercado de San Juan y la descentralización del abasto en México”, en Alicia Salmerón y Fernando Aguayo, *Instantáneas de la Ciudad de México. Un álbum de 1883-1884*, (pp. 109-123), México: Instituto Mora, UAM Cuajimalpa, t.II, y “Rumbos de comercio en las calles: fragmentación espacial en la Ciudad de México a comienzos del siglo XIX”, en *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. X, núm. 218 (84), Barcelona, recuperado de: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-84.htm>>, 2006. También el de Olvera Moctezuma, Verónica Arcelia (2014), *Reordenamiento y organización de los mercados públicos en el espacio comercial de la Ciudad de México, 1880-1912*, México: UAM-Iztapalapa, Tesis de Maestría en Humanidades.

5. Hoy es el Museo Nacional de Arte (Munal).

6. Es decir, el Palacio de Bellas Artes.

7. En nuestros días es el Monumento a la Revolución.

8. Para ampliar el tema, véase: Bolívar Moguel, Clara Cecilia (2013), *Chapultepec: paseos de fin de siglo. Una experiencia decimonónica*, México: Universidad Iberoamericana, tesis de Maestría en Historia.

9. Para profundizar se pueden consultar los textos de Pérez Bertuy, Ramona Isabel (2003). *Parques y jardines públicos de la Ciudad de México, 1881-1911*, México: Colmex, tesis de Doctorado en Historia y “Obras emblemáticas del Primer Centenario de la Independencia Nacional”, en *Boletín del IIB*, vol. XV, núms. 1 y 2, primer y segundo semestres de 2010, México: UNAM; de Tovar y de Teresa, Rafael (2010). *El último brindis de Don Porfirio. 1910: Los festejos del Centenario*, México: Taurus, Fundación Azteca, Círculo Editorial Azteca, Proyecto 40.

10. Verónica Zárate Toscano, “El lenguaje de la memoria a través de los monumentos históricos en la Ciudad de México (Siglo XIX)”, en *Revista Nuevo Mundo. Mundos nuevos*, recuperado de <<https://journals.openedition.org/nuevomundo/214>>.

225

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

11. Riguzzi advierte que el objetivo de esas publicaciones era diluir la “imagen desastrosa” que se tenía del país en el extranjero, y para promover una “imagen positiva y progresista del país” a través de la difusión de materiales propagandísticos, los cuales eran elaborados por periodistas, personalidades y asociaciones financiados por el gobierno donde expresaban la postura de un país con grandes perspectivas económicas y con una política conciliatoria (1996: 139).

12. Entre las guías de nomenclatura que se editaron están: (1886) *Nomenclatura actual de las calles del plano de la Ciudad de México*, México: Debray Sucesores; Adolfo Barreiro (1889) *Nomenclatura comparada de las calles de la Ciudad de México*, México: Antigua imprenta de Murguía; (1891) *Nomenclatura actual y antigua de la Ciudad de México. Plano Oficial*, México: Montauriol y Cía. (ya mencionada arriba); Ibarra, Juan Crisóstomo (1896) *Guía de la Ciudad de México con los nombres de las calles antiguos y modernos. Tarifa de coches, Templos, Casas de Huéspedes, salida y llegada de los trenes, etcétera*, México: Imprenta de la Escuela Correccional (1899); *Nomenclatura actual y antigua de las calles de la Ciudad de México, 1899-1900. Plano Oficial*, México: Compañía Litográfica y Tipográfica, S. A., Antigua Casa Montauriol. A. Prantl y J. L. Grosó, *La Ciudad de México: novísima guía universal de la Capital de la República Mexicana. Directorio clasificado de vecinos y prontuario de la organización y funciones del gobierno federal y oficinas de su dependencia. Obra ilustrada con fotograbados de Ulde-rigo Tabarracci, tirados aparte, y acompañada de un plano topográfico de la ciudad*, Juan Buxó y compañía (eds.), Librería Madrileña, México (mapa encartado), 1901.

13. El *Plano Oficial de la Ciudad de México, 1891*, es importante porque estuvo bajo la dirección de Roberto Gayol, quien para realizar el proyecto de desagüe y saneamiento necesitaba un “plano exacto” de la capital. La *Compañía Tipográfica y Litográfica, antigua Casa Montauriol*, en 1899, hizo una actualización de ese documento sobre el cual se representaron, una vez más, los dos sistemas de nomenclatura. De este plano existe una versión para difusión comercial y otra para uso exclusivo del Ayuntamiento. En la primera se dejaron asentados los dos tipos de nomenclatura y en la segunda, se estableció sólo la propuesta del ingeniero Roberto Gayol (Sánchez, 2010: 217).

Las guías de calles servían para ubicarse en la ciudad, localizar sus nombres con facilidad o planificar recorridos teniendo en cuenta los dos sistemas de nomenclatura urbana existentes: el *actual* y el *antiguo*.¹⁴ Los planos exhibían de manera gráfica las tensiones que el tema de la modificación de los nombres de las calles generaba al interior del Ayuntamiento y que pudo resolverse con acciones concretas a partir 1907, año en el que se iniciaron los trabajos para la organización del Centenario de la Independencia.¹⁵ El plano de 1891, el cual dio origen al tema de este trabajo, dejó constancia gráfica del inicio de la controversia entre dos posturas que persiguen igual propósito, pero por derroteros distintos.¹⁶ Como señala Azaryahu, no es para menos, renombrar las calles de la ciudad es un acto político y administrativo de gran trascendencia, lo cual no excluye su función práctica: ubicarse sobre el territorio de la ciudad. Lo anterior pone de manifiesto los intereses que compiten por el control simbólico del ámbito público (1996: 312).

En este contexto la polémica más importante se suscitó entre dos proyectos; uno propuesto por Roberto Gayol, el otro por la comisión de nomenclatura en la que participaban Jesús Galindo y Villa, Miguel Ángel de Quevedo y Nicolás Mariscal. Si la iniciativa de reformar la nomenclatura urbana no es un simple cambio de nombres, entonces, cuáles fueron los objetivos de su modificación. El primero se propuso sistematizar la nomenclatura para tener el control administrativo, financiero y judicial del territorio, así como para la definición de proyectos de infraestructura y equipamiento; el segundo fue emular a las naciones más adelantadas de la época; el tercero fue confeccionar la historia oficial y legitimar al régimen a través de sus nombres. La transformación abarcó un tiempo dilatado que confrontó ideas, fijó posturas, pero en todos los casos apuntaba a introducir “una versión de la historia en entornos ordinarios” (Azaryahu, 1996: 312), aunque no tiene una incidencia sobre la parte material de la ciudad, el proyecto de modificación de nombres de las calles forma parte de la construcción del corpus simbólico que acompañará a las celebraciones del Centenario de la Independencia. Adoptar un sistema de nomenclatura sistematizado se convirtió en sinónimo de modernización, esta última a finales del siglo XIX y principios del XX, era “entendida, como desarrollo económico y científico armonioso, a la vez que como progreso” (Tenorio, 2017:38).¹⁷

En términos urbanos y arquitectónicos ser moderno obligaba a adoptar, como advierte Tenorio, “las formas, estilos, fachadas” que marcaban la tendencia internacional, lo mismo que construir una infraestructura no sólo con la tecnología del momento, sino que resolviera los problemas a los cuales se

enfrentaban las nuevas ciudades industrializadas. Estas exigencias requerían tener una arquitectura edificada con las nuevas técnicas constructivas y los criterios vigentes para el diseño de equipamiento (mercados, rastos, hospitales, parques, escuelas).¹⁸ El proceso de modernización significaba concebir a la urbe con todos los servicios urbanos: pavimentación, electrificación, drenaje, red hidráulica, recolección de basura y transporte.¹⁹ Lo mismo sucedía con el tema de la vivienda y la creación de nuevos fraccionamientos alejados del centro de la ciudad creados a partir de los criterios urbanísticos de su época.²⁰

El proyecto de reforma de la nomenclatura urbana para la Ciudad de México se incrustó en esta atmósfera de modernización, el cual no estuvo exento de polémicas; algunas veces tirantes, otras con matices jocosos involucraron a diversos actores entre ellos funcionarios, ciudadanos o periodistas que expresaban su posición a través de distintos canales. El más visible se exhibió en los diarios de circulación capitalina. El Ayuntamiento también publicó textos donde se resumía el debate entre las diferentes posturas; las palestras fueron ocupadas para refrendar apoyo o para denostarlo en diversos tonos. Los proyectos de nomenclatura en pugna exhiben los ideales y los intereses de quien los propone; los nombres de las calles devienen en el relato de las aspiraciones de un grupo y en el vehículo para construir el rostro autorizado del régimen. Las iniciativas que entraron en pugna fueron el numérico (oficial) y el nominal (tradicional), como veremos más adelante. Cada uno tuvo sus defensores o detractores. Las dos propuestas ambicionaban dejar su impronta de racionalidad, orden y progreso por rutas distintas, aunque ambas coincidían en la necesidad de erradicar lo “vulgar” e “irracional” de los nombres en la Ciudad de México.

LOS PROYECTOS DE NOMENCLATURA

El tema de la nomenclatura no era un asunto menor; a finales del siglo XVIII formó parte del conjunto de las reformas urbanas borbónicas, emprendidas por la Corona española, para mantener el control de sus territorios americanos y aumentar la riqueza de la monarquía. Con esto se dio inicio a un proceso de modernización en la Nueva España; el primero en tomar la batuta fue el virrey de Fuenclara (1742-1746) y continuó hasta el mandato del virrey segundo conde de Revillagigedo en 1794; las reformas incluyeron cambios comerciales, administrativos, políticos, sanitarios y urbanos.

14. Mendoza señala que las guías urbanas producidas a finales del siglo XVIII y durante el XIX son “una producción cultural que impone a los viajeros una percepción espacial de la Ciudad de México” (2016: 90). Algo similar ocurre con los planos de la capital de la República mexicana, los cuales se convierten en la versión cartográfica de la historia oficial del régimen.

15. Más referencias acerca de la historia o el análisis del plano de 1891 como “objeto de estudio en sí mismo” se sugiere la consulta de Sánchez (2010).

16. El tema de la nomenclatura urbana en la Ciudad de México, en general, es un tema escasamente estudiado; Verónica Zárate Toscano lo ha trabajado en “La patria en las paredes o los nombres de las calles en la conformación de la memoria de la Ciudad de México en el siglo XIX”, *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Matériaux de séminaires, 2005, document 2005, mis en ligne le 21 novembre 2005, recuperado de: <<http://nuevomundo.revues.org/1217>>, y en “Nomenclatura y nacionalismo: la materialización de la memoria en la Ciudad de México en el siglo XIX” (2007), en Nicole Giron (coord.), *La construcción del discurso nacional, un anhelo persistente (siglos XIX y XIX)*, (pp. 329-384) México: Instituto Mora. Para el caso de la ciudad de Hermosillo está el texto de Gutiérrez C., Andrés Abraham (2016) “Abreviaturas del poder porfirista en el espacio urbano hermosillense” en *Región y Sociedad*, año XXVIII, núm. 65, (pp. 46-79) México: El Colegio de Sonora. Incluso en la prensa periódica de la Ciudad de México del siglo XIX el tema de la transformación de los nombres de las calles en otros estados ocupaba un lugar insignificante.

17. El mismo autor advierte que la idea de moderno era “una abstracción más o menos armoniosa, la imagen se articulaba y se desarrollaba de manera independiente de las visiones y hechos del mundo. Después de todo lo que se ha visto como moderno nunca ha sido referencia al mundo real, sino a la noción de lo que se considera el mundo más avanzado y óptimo, según la inteligibilidad pública de las élites económicas, políticas e intelectuales les han dado” (Tenorio, 2017: 38).

18. Para ampliar el tema se sugiere la consulta del siguiente texto: Vasallo, Roberta (2013) *La arquitectura del hierro en México durante el Porfiriato*, México: UNAM, tesis de Doctorado en Historia del Arte.

227

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

19. Parte de la bibliografía sugerida es: Marcela Dávalos (1989) *De basuras, inmundicias y movimiento: o de cómo se limpiaba la Ciudad de México a finales del siglo XVIII*, México: Cien Fuegos; Lillian Briseño Senosiain (2017) *La noche develada. La Ciudad de México en el siglo XIX*, España: Ediciones Universidad Cantabria; Manuel Vidrio, "Sistemas de transporte y expansión urbana: los tranvías" en Alejandra Moreno Toscano (Coord.), *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia. Seminario de Historia Urbana*, (pp. 201-224) México: SEP-INAH, Colección Científica 61; Esteban Sánchez de Tagle (1976), *Los dueños de la calle*, México: DDF-INAH: 1998; Diego López Rosado (1976), *Los Servicios Públicos de la Ciudad de México*, México: Porrúa.

20. Para este tema consúltense: Federico Fernández Christlieb, *Europa y el urbanismo neoclásico en la ciudad de México: antecedentes y esplendores (I. 1. 1)*, México, UNAM-Instituto de Geografía/Plaza y Valdez Editores, 2000; Jorge Jiménez Muñoz, *La traza del poder*, México, Dédalo-Codex, 1993; Morales, María Dolores, "Expansión urbanística entre 1858 y 1910", en Gustavo Garza, *La ciudad de México en el fin del segundo milenio*, México, Gobierno del Distrito Federal: El Colegio de México, pp. 116-123, 2000; Ernesto Aréchiga Córdoba, *Tepito: del antiguo barrio de indios al arrabal*, México, Frente del Pueblo-Sociedad Nacional de Estudios Regionales-Unidad Obrera y Socialista, 2003.

21. Azaryahu advierte que a partir de la segunda mitad del siglo XVIII y parte del XIX ciudades como Estocolmo (1763 y 1885), Londres (1765), Berlín (1789), Viena (1803), Helsinki (1819) y París (1806) emitieron decretos para renombrar las calles y numerar las casas, (1996: 313).

En el rubro urbanístico, Sánchez de Tagle advierte que, para las autoridades ilustradas del Virreinato, la Ciudad de México reflejaba la posibilidad de poner en marcha una serie de transformaciones que en Europa resultaban impracticables. Esta pretensión fue suficiente para suponer que las emisiones de ordenanzas y mejoras bastarían para poner en marcha los cambios deseados; el centro de sus inquietudes lo acaparó la calle. En la severidad de la trama urbana y la rectitud de las calles los ilustrados vieron un signo irrefutable de autoridad, control y racionalidad (1997: 20).

Su diagnóstico era que el descuido en el que se encontraba la capital de la Nueva España se debía a una ausencia de gobierno y de rigor. En consecuencia, se dieron a la tarea de organizar la urbe de acuerdo con las características del equipamiento, de reglamentar las actividades de sus habitantes en el espacio público, con lo cual las calles pasaron a ser competencia exclusiva de las autoridades (1997: 40). Como consecuencia, los nombres de éstas también debían ceñirse a una serie de normas que fueran reflejo de racionalidad y de buen gobierno.²¹ Modificar el uso que se les daba a las calles, sin embargo, no se reducía a una aplicación llana de la normatividad, el tema era más complejo; en principio, los cambios debían darse en "la concepción de la ciudad y, sobre todo, [en] una transformación del comportamiento y la sensibilidad humanas: un difícil paso adelante en el errático proceso de la civilización occidental" (: 35).

Al mismo tiempo, Sánchez de Tagle explica que la ciudad que fue concebida bajo una racionalidad estricta desde el siglo XVI, pero en los hechos tomaba formas que para la mentalidad ilustrada dejaban mucho que desear. Debido al modo de apropiación, por ejemplo, el trazo rectilíneo de las calles se fue desdibujando

[...] habían perdido el reconocimiento y el trato específico, distintivo, que se les brindó en tiempos de la fundación: con ser tan estrictas, y a pesar de atravesar muchas de ellas la ciudad de extremo a extremo, ninguna mereció nombre propio, un nombre que la denominara en su integridad. Tenían, sí múltiples nombres, que les prestaban casi siempre las casas construidas a lo largo de ellas: calle de Santo Domingo o calle del torno en Regina; o tomados de los oficios de los vecinos: de Talabarteros, de Cordobanes. Cuando no, eran denominaciones improvisadas que cambiaban como los acontecimientos a que hacían referencia, como la de Tumbaburros que por estar siempre mojada era siempre resbalosa. Con todo, muy rara vez lograban mantener ese nombre más allá de la esquina (1997: 59).

Ahora atendamos la voz de un intendente corregidor que en 1792 solicitó a la Junta de Policía, a través de un ocurso la creación de un padrón general “para numerar las casas y rotular con azulejos los nombres de las calles de manera permanente”.²² En otro documento se consigna que entre las razones de tal solicitud estaba la dificultad de localizar a las personas en sus domicilios y cobrar las contribuciones, así lo advertía un miembro del Ayuntamiento:

Si no se tienen las señas precisas de su habitación es imposible dar con ellas y, de consiguiente, no puede tener efecto el cobro. Multitud de calles hay en México que no tienen el rubro del nombre con que son conocidas y los vecinos les dan el que les acomoda, con lo cual se confunde el que trata de indagar el verdadero. Por otra parte, es infinito el número de casas que no tienen ni señal alguna que las distinga entre sí y cuando se busca un individuo en una casa cuya seña sea no tener el número el que va en su solicitud se encuentra con que hay muchas en este caso en la misma calle, y aunque en todos lo solicite generalmente no se encuentra ni quien dé razón de su paradero. Se pide al gobernador de Distrito que se sirva a disponer que en todas las calles y callejones de la ciudad se pongan los rubros de sus nombres con el propósito de regularizar el cobro referido para se realicen padrones.²³

Ese mismo año el virrey segundo conde de Revillagigedo decretó, mediante un oficio, que se hiciera un padrón de la capital para que las casas de la ciudad fueran designadas con nombre y número de “un modo ordenado y permanente”. El proyecto estaría bajo la dirección del capitán Dragón don Diego García Conde (1760-1825) y los costos irían por cuenta del dueño de la finca o de la ciudad en los parajes públicos, según consta en el expediente.²⁴ Es una incógnita desentrañar cómo se desarrolló esta propuesta; no se ha localizado información en el Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCM) que dé cuenta de los meandros que conllevó la iniciativa. A pesar de eso los planos de la época muestran que la nomenclatura siguió más o menos igual a finales del siglo XVIII y gran parte del XIX (figura 1).

Las condiciones políticas, económicas y sociales del país impidieron que muchas iniciativas urbanas prosperaran; durante la Reforma no se registraron cambios cuantitativos ni cualitativos en la construcción de nuevo equipamiento ni en la extensión del territorio. Durante el Porfiriato se alcanzó la paz y el orden necesarios para impulsar las iniciativas que habían quedado pendientes durante la segunda mitad del siglo XVIII; además la coincidencia con la celebración del Centenario propició un terreno fértil para el desarrollo y aplica-

22. AHCM, Fondo Ayuntamiento, Sección Calles-Nomenclatura general, 1887-1898, vol. 484, exp. 1.

23. AHCM, Fondo Ayuntamiento, Sección Calles-Nomenclatura general, 1887-1898, vol. 484, exp. 10.

24. AHCM, Fondo Ayuntamiento, Sección Calles-Nomenclatura general, 1887-1898, vol. 484, exp. 1.

ción de un proyecto de reforma a la nomenclatura urbana y la numeración de las casas. Este momento fue la oportunidad para inventar la tradición a la que alude Hobsbawn y legitimar las obras públicas y políticas urbanas emprendidas durante ese periodo. La Ciudad de México fue –o al menos una parte de ella– el gran escenario de la representación del progreso material y la estabilidad social alcanzados en los albores del siglo XX con Porfirio Díaz.

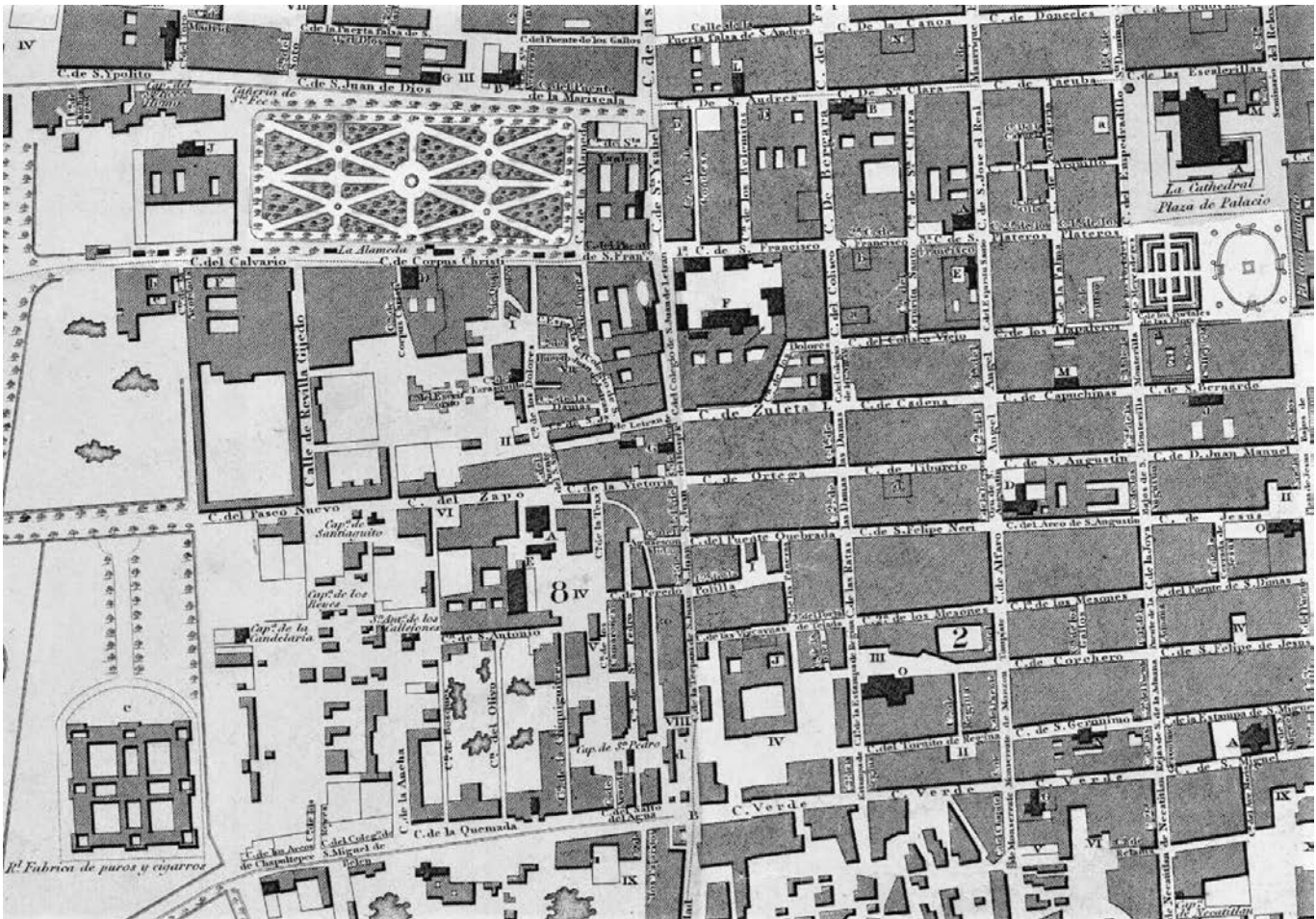


Figura 1. Detalle del *Plan General de la Ciudad de México*, levantado por el Teniente Coronel Don Diego García Conde en el año de 1793. Y gravado en miniatura en Londres por Eduardo Mogg, el año 1811. Es observable que cada calle tiene un nombre distinto, con excepción algunas se repiten sobre la misma línea. Al oriente de la Alameda tenemos las calles de sur a norte de Tecpan de San Juan, San Juan, del Hospital, Colegio de San Juan de Letrán, Santa Ysabel. Una calle más abajo, en la misma dirección, podemos observar: Estampa de Regina, Ratas, Damas, del Coliseo, de Bergara, por mencionar sólo unas cuantas. La situación se repite en todo el territorio de la ciudad.

Fuente: Mapoteca Orozco y Berra.

Desde la perspectiva decimonónica, el tema de la nomenclatura urbana era un problema que había persistido por largo tiempo; los nombres de las calles eran muchos y diversos, los cuales ya no correspondían con el ideal de ciudad moderna y ordenada. Las iniciativas y las discusiones sobre la nomenclatura urbana abarcaron de modo enfático el último tercio del siglo XIX y los primeros del XX. Entre ellas están las del escritor y político Eduardo Zárate (1853-1913) quien propuso, en 1875, que los nombres de las calles se asignaran según su ubicación cardinal como se hizo en Nueva York; su propuesta no provocó diferencias y se conservó su testimonio según los documentos del Archivo Histórico de la Ciudad de México (AHCM). En 1881 José Yves Limantour sostuvo, como regidor del Ayuntamiento, que la iniciativa para cambiar el nombre de las calles debía respetar la tradición y la historia; Roberto Gayol, director de Obras Públicas, afirmó en 1886, en cambio, que la nueva nomenclatura de las calles debía eliminar cualquier referencia histórica o hechos anecdóticos. Gabriel Mancera (1839-1925), el político e ingeniero, finalmente, sugirió en 1893 que los nombres de las calles se asignaran con base en cierto orden alfabético.

La controversia se diluyó cuando en los primeros años del siglo XX comenzó a gestarse el proyecto definitivo de nomenclatura y numeración de casas. Esa nueva iniciativa surgió en 1903 en el seno de la Comisión Especial de Nomenclatura de Calles y Numeración de Casas de la Ciudad integrada por Jesús Galindo y Villa, Miguel Ángel de Quevedo y Nicolás Mariscal quienes dictaminaron que el Proyecto de Roberto Gayol no reunía las condiciones para mantenerse vigente. En el informe que rindió la comisión sus miembros hicieron una crítica puntual sobre las ventajas y desventajas del sistema de nomenclatura oficial, además de definir las directrices generales para un proyecto nuevo. La orden para formar esta comisión provino de la Secretaría de Estado y el Despacho de Gobernación, quien en 1904 solicitó al Ayuntamiento se volviera a formar otra comisión para elaborar un dictamen que ratificara el anterior; esta vez los integrantes fueron Miguel Iturbe, Alberto Best y Alberto Robles Gil. A partir de esos dictámenes, en 1905 la Secretaría de Gobernación emitió un decreto para integrar una comisión permanente que trabajara en el proyecto definitivo de nomenclatura de las calles y numeración de las casas. La puesta en marcha comenzó en 1907, concluyó en 1911 tras un proceloso recorrido y de larga duración, si consideramos que la inquietud estaba presente desde finales del siglo XVIII.

UN CAMINO DILATADO, DOS MODERNIDADES CONFRONTADAS

25. José Yves Limantour fue un político y principal artífice de la economía mexicana durante el Porfiriato. Perteneció al grupo de los Científicos, así llamado porque promovían que la política mexicana debía conducirse con base en métodos científicos y éstos debían ser aplicados al estudio de la sociedad. El líder político de los Científicos era Limantour y Justo Sierra su líder moral. La visión del positivismo del grupo de los Científicos era la spenceriana o evolucionista “[...] y para ser más exactos, su evolucionismo social, fue la filosofía que dio forma a la concepción sobre el ser humano, la sociedad y la historia que fue utilizada para justificar el régimen [...]”. (Hurtado, 2009: 237) Limantour fue ministro de Hacienda entre 1893 y 1911.

26. AHCM, Fondo Ayuntamiento, sección Calles, Nomenclatura general, 484, exp. 75 y *El Municipio Libre*, tomo VI, núm. 34, 8 de septiembre de 1881.

27. Dolores Morales advierte que la Ciudad de México en el periodo de 1858-1910 registró cambios relevantes, en especial durante el Porfiriato. En 1858 el área de la capital era de 8.5 kilómetros cuadrados; en 1910 se había ampliado 4.7 veces y ocupó una superficie de 40.5 kilómetros cuadrados. Su crecimiento demográfico pasó de 200 mil a 471 mil habitantes. Al mismo tiempo sufre el proceso de conurbación con los pueblos aledaños. (1978: 190).

232

Las ciudades observadas por
sus contemporáneos. Servicios urbanos
y obra pública

En 1881 José Yves Limantour (1854-1935) planteó un esbozo de propuesta para poner en orden la nomenclatura de la capital;²⁵ señalaba que existía una profunda necesidad de cambiar el sistema heredado de los españoles, el cual no habría tenido problemas si se hubieran seguido las normas de alineamiento, ampliación de calles o el trazo de nuevas manzanas propuestos durante su fundación. Las zonas de reciente creación no se apeaban a los criterios de orden de la ciudad vieja; se distinguían por la “completa irregularidad en la dirección, dimensiones y forma de las calles y manzanas”. Según Limantour, lo anterior había sido un síntoma de indiferencia y abandono por parte de las autoridades, por ende, advertía la necesidad de atender el problema del alineamiento de las calles antes de emprender cualquier proyecto de nomenclatura.²⁶ Esto significaba que no sólo había que regularizar el trazo de las calles; era necesario, además, incorporar las nuevas propuestas de planificación urbana y estratificación social; los nombres asignados a las calles de la capital lo van a reflejar con toda claridad.

A los ojos del político el problema mayor era la ausencia de sistematicidad en la manera de denominar las calles de la capital, eso evidenciaba la multiplicidad de nombres en distintos puntos de la ciudad y dificultaba su localización precisa. Para Limantour, un hombre cosmopolita y alejado de las clases populares, dicha nomenclatura carecía de lustre e importancia, la cual revelaba su origen en las anécdotas nimias, vulgares o ridículas que los habitantes incorporaban al momento de su designación. Los nombres rudimentarios –al final de cuentas– ponían de manifiesto el rostro plebeyo de la capital y la falta de control del Estado sobre el tema de la denominación de las calles. Limantour insistía en que la reforma era apremiante debido al incremento de turistas extranjeros que estaban visitando la ciudad, las facilidades que ofrecía el ferrocarril y al aumento en la red de transporte para viajar más rápido a lugares cada vez más lejanos agudizaba la situación. A su juicio, resultaba comprensible una propuesta para renombrar las calles de la capital si se consideraban los esfuerzos que había emprendido el gobierno de Porfirio Díaz para promover, entre otros aspectos como ya se ha dicho, la imagen y las bondades del territorio nacional a través de publicaciones diversas, asistencia a exposiciones universales y mapas.²⁷

Limantour en ningún momento aludió al trabajo de Zárate, pero entre líneas su planteamiento muestra la disyuntiva entre la nomenclatura numérica o

nominal. La primera opción implicaba decidirse por nombres alfanuméricos, en esta propuesta se privilegiaba la función práctica por encima de la simbólica: es la representación de una modernidad que deja de lado no sólo la tradición sino la posibilidad de confeccionar la historia oficial del régimen a través de sus calles. El sistema de nomenclatura numérica aplicado a algunas ciudades de Estados Unidos consistía en nombrar las calles a partir de su ubicación cardinal, designarle un número y aplicarlo por series de tramos. Limantour observaba que una ciudad con un amplio margen de regularidad en la traza urbana y con una ausencia de “tradiciones y costumbres seculares que respetar” era ideal para una nomenclatura numérica. En el caso de México tal iniciativa era “impracticable y perjudicial”, se preguntaba, al mismo tiempo, si los habitantes serían capaces de adaptarse a aquel sistema. A lo cual respondía: “No sería conveniente que se perdiera en nuestra capital hasta el recuerdo de ciertos nombres históricos que todo pueblo culto debe procurar perpetuar”.²⁸ Limantour apela a la “tradición”, deja claro entre líneas que en una ciudad moderna este rasgo no significa la pérdida de referentes históricos; lo cierto es que gracias a estas circunstancias se permite tejer el relato oficial de la capital y, asimismo, ordenar y controlar la ciudad. En ninguna propuesta se eludió el aspecto práctico, pero el político porfiriano aprovechó el privilegio de su posición para marcar la directriz que debería emprenderse para el diseño de un nuevo proyecto acorde con las ideas del régimen. Esta iniciativa tardó en llevarse a cabo.

En su informe propuso líneas generales para la puesta en marcha, además de la formación de una comisión para dar un seguimiento puntual a calle por calle. La comisión se formó por orden del gobernador de Distrito según el periódico conservador *La Voz de México* en 1881,²⁹ pero no se encontró ningún registro que diera cuenta de los trabajos.³⁰ Tal vez debido a esa ausencia, la iniciativa no prosperó ni pasó a la aprobación superior del Gobierno del Distrito. El tema se congeló hasta que en 1886 el presidente del Ayuntamiento el general Manuel González Cosío presentó un proyecto de nomenclatura numérica; se sometió a la aprobación del Cabildo quien lo turnó en 1887 a la Comisión de Obras Públicas, donde Roberto Gayol (1857-1936) lo reformó.³¹ antes de su aprobación en septiembre de ese mismo año se integraron algunas modificaciones. A partir de 1888 la propuesta se sometió al escrutinio público, de ahí surgieron críticas tanto para defenderla como para denostarla. Con todo, en 1889 se iniciaron los trabajos de sustitución de nomenclatura bajo el sistema numérico a pesar de las oposiciones.

28. AHCM, Fondo Ayuntamiento, sección Calles, Nomenclatura general, 484, exp. 75 y *El Municipio Libre*, tomo VI, núm. 34, 8 de septiembre de 1881.

29. *La Voz de México* fue un medio de expresión de las ideas políticas del ala conservadora que pertenecía a la Sociedad Católica. En sus colaboraciones se manifestaban contra de la secularización de la política y mostraban una actitud crítica frente al gobierno liberal, promovía la puesta en marcha de los valores morales católicos y de un ambiente de paz para garantizar el cumplimiento de las leyes. (Vieyra, 2008).

30. *La Voz de México*, tomo XII, núm. 163, 22 de julio de 1888.

31. Roberto Gayol fue un ingeniero civil que tuvo una participación profesional muy activa durante el régimen de Porfirio Díaz; fue director de Obras Públicas, también confeccionó el proyecto del sistema de saneamiento y desagüe de la Ciudad de México. Participó junto con Eduardo Liceaga en el diseño del Hospital General y se encargó, entre muchas otras, de la obra civil del monumento a la Independencia. Sus ideas se inscriben dentro de ese grupo de ingenieros y médicos llamados higienistas que pretendieron poner en marcha una serie de políticas sanitarias para mejorar las condiciones de salubridad de la ciudad y de sus habitantes.

233

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Desde su fundación hasta el momento en que realizó su informe y proyecto (1887), para Gayol, los nombres de las calles de la Ciudad de México no obedecían a ningún principio racional; éstos se consideraban extravagantes, absurdos y arbitrarios. Para el ingeniero el trabajo racional era la única vía que conducía a la prosperidad y estaba fundado en el trabajo científico y axiomático. De este dependía el “progreso moral y material de nuestra Patria” (1896: 253-254). La gran mayoría de las asignaciones, sostenía, se originaban de anécdotas que con el tiempo perdieron su significado; muchas de éstas aludían a un hecho lejano en el tiempo, a un templo religioso, al nombre de algún vecino prominente o de un puente que ya no existían. Gayol aseveraba que la multiplicidad y repetición de nombres producía confusión no sólo a los habitantes de la ciudad sino a los visitantes nacionales y extranjeros; la nomenclatura antigua había funcionado en su momento “cuando se vivía en familia”.³² El ingeniero con seguridad tenía en mente el notable crecimiento demográfico, la expansión territorial, el aumento de las comunicaciones y los problemas que trae consigo la puesta en marcha de los servicios urbanos. Habrá que añadir que los números de las casas causaban la misma desazón, “pues se podrían citar muchos casos en que uno o más números se repiten varias veces en la misma cuadra”.³³

Para Roberto Gayol, autor del proyecto del desagüe y saneamiento de la Ciudad de México, era claro que una nomenclatura sistematizada redundaría en la organización y dotación de servicios de infraestructura, situación, en particular, delicada si se recuerda que un gran problema aún no resuelto en la capital era el de las inundaciones continuas, lo cual hacía perentorio un sistema de atarjeas para desalojar las aguas pluviales y de desecho de la capital que, al mismo tiempo, se conectara con el Gran Canal (Perló, 1999: 223). Aunque hasta 1888 se le comisionó para diseñar el proyecto de saneamiento y desagüe, se puede decir que prácticamente lo desarrolló de manera paralela al de nomenclatura.

Para el Ayuntamiento y para el gobierno federal era evidente que una propuesta de nomenclatura urbana beneficiaría a la administración para la recaudación de contribuciones, la formación del catastro, la repartición de correspondencia, incluso en la localización de los delincuentes o infractores de la ley.³⁴ “La clasificación metódica de las calles y de las casas”, era sinónimo de orden y control.³⁵

Gayol expresaba que los nombres de las calles de la ciudad no eran “un libro de historia abierto”; esa visión correspondía con un punto de vista “más poético que práctico”. Es comprensible que su perspectiva técnica respecto del tema lo hiciera proclive a elegir un sistema numérico adecuado, según él, con

32. Azaryahu (1996: 313) asevera que “La práctica de otorgar nombres no locales se introdujo en París con la construcción de la *Place de L’Odeon* en 1779. Más tarde las agendas políticas convergieron en el sometimiento formal de los nombres de las calles en general, y el procedimiento de nomenclatura en particular, al control oficial. Un resultado directo y significativo fue que se cortó el vínculo tradicional entre el nombre y la topografía local o la historia local de la calle” (Traducción propia).

33. AHCM, Fondo Ayuntamiento, sección calles-nomenclatura, vol.478, Documentos: 13, exp. 1.

34. Al respecto, Piccato (2010: 86) advierte que para la policía era más difícil localizar a los delincuentes en una ciudad de nombres tan diversos, situación que los malhechores aprovechaban para evadir la justicia.

35. AHCM, Fondo Ayuntamiento, sección Calles, Nomenclatura general, vol. 478, exp. 1.

las necesidades de transformación de la urbe sobre la cual iba a tener una incidencia directa. Además, el funcionario advertía que la nomenclatura de las calles: “[...] debe servir única y exclusivamente para definir, con cuanta claridad sea posible, la ubicación de cada uno de los elementos de que se compone una ciudad, prescindiendo de cualquiera otra consideración que obligue a sacrificar alguno de los requisitos que debe tener una nomenclatura racional”.³⁶

Las tensiones que provocó la iniciativa se expresaron con precisión de manera gráfica en el *Plano Oficial de la Ciudad de México, 1891*. Schlögel expresa que “[...] los mapas no son sólo copia pasiva, impresión o expresión de un tiempo sino construcción, proyecto y proyección en el futuro” (2007:90). En este sentido, para Gayol, la cartografía fue un instrumento para poner de manifiesto su visión científica e ingenieril de la urbe. En ese plano de su autoría quedó plasmado el proyecto de nomenclatura urbana que evitaba toda referencia a la historia nacional y privilegiaba los aspectos técnicos (figura 2). El sistema numérico le daba un carácter de precisión a los nombres de las calles, en la ubicación del territorio y en la definición puntual de los servicios urbanos. Los nombres de las calles quedan, por tanto, subordinados al aspecto práctico, lo cual no significa que el sistema esté carente de simbolismo, en su visión de la modernidad la historia y los personajes ilustres no tenían cabida.

La iniciativa denominada nomenclatura oficial o numérica de Gayol consistía en dividir la ciudad en cuatro secciones a partir de dos ejes que irían de Norte a Sur (Santa Isabel-Puente de la Mariscala)³⁷ y de Oriente a Poniente (Mariscala y Puente de San Andrés).³⁸ Las calles de Oriente a Poniente se llamarían Avenidas, las de Norte a Sur, Calles. Las calles y avenidas adoptarían el nombre del rumbo hacia donde se dirigieran a partir del punto de intersección. Las avenidas situadas al Norte y las calles al Oriente tendrían números impares. Las avenidas al Sur y las calles al Poniente números pares. La numeración de las casas se haría dividiendo cada cuadra en fracciones de cinco metros a partir de su esquina próxima al eje y a cada fracción se le pondría un número de orden impar a la derecha y par a la izquierda.³⁹ Por ejemplo, el tramo correspondiente a la calle Sur, que era uno de los ejes centrales que dividía a la ciudad en cuatro, iba a eliminar nueve nombres, a saber: Convento de Santa Isabel, San Juan de Letrán, Colegio, Hospital Real, 1^a, 2^a y 3^{era} de San Juan, San Ignacio, Plaza San Juan, calle del Niño Perdido y calzada del Niño Perdido. Lo mismo sucedería para todo el conjunto de la ciudad (figura 3).

36. AHCM, Fondo Ayuntamiento, sección Calles, Nomenclatura general, vol. 478, exp. 1.

37. En la actualidad, Eje Central, Lázaro Cárdenas.

38. Actuales avenidas Tacuba e Hidalgo.

39. AHCM, Fondo Ayuntamiento, sección Calles, Nomenclatura general, vol. 478, exp. 1 y *El Municipio Libre*, tomo XIII, núm. 113, 11 de octubre de 1887.



Figura 2. Detalle del Plano Oficial de la Ciudad de México, 1891. Levantado de orden del H. Ayuntamiento por la Comisión de Saneamiento y desagüe en 1889 y 1890. En la litografía se incluye en ambas nomenclaturas: “la actual” propuesta por Gayol y “la antigua”. Se muestra el cruce de las avenidas Norte-Oriente y Sur-Norte, actualmente: Av. Hidalgo-Tacuba y el Eje Central. Fuentes: AHCM y Mapoteca Orozco y Berra.

El tema de los nombres de las calles fue una discusión que abarcó varias décadas e involucró a distintos actores interesados en configurar el rostro de modernidad de la capital. Detrás de esta polémica surge la pregunta ¿cuál es el sistema de nomenclatura más adecuado para una urbe que aspira a ser moderna? Si aceptamos que “La capacidad de controlar los significados de dichos entornos es una expresión importante de poder” (Entrinkin, 1979: 207 en Azaryahu, 1996), todo depende de quién o quiénes tengan la posición privilegiada para decidir cuál es el proyecto que conviene a sus intereses. La nomenclatura urbana no opera un cambio físico sobre el territorio como lo haría la edificación de un monumento, cualquier obra pública conmemorativa o la construcción de infraestructura. No obstante, a través de los nombres asignados a las calles podemos leer la historia oficial y examinar cómo se ejerce el poder o cómo se organiza administrativamente.

Los involucrados de manera directa y con posibilidad de incidir, pese a ser todos adeptos al régimen, mantienen posturas encontradas que se desgranaban en las sesiones de Cabildo; algunas de ellas se exhiben en los diarios capitalinos. Junto a la propuesta de Gayol se encuentra la que expresa que los nombres de la ciudad deben perpetuar la tradición, mantener el respeto por la historia, por los hechos memorables y los personajes ilustres. En su momento ésta fue la línea que defendió Limantour y, más tarde, la seguirían Jesús Galindo y Villa, Nicolás Mariscal y Miguel Ángel de Quevedo.⁴⁰

40. Tenorio (2017: 38) señala que en 1910 se conjugaron cuatro ideales: el ideal de modernización; la consolidación de la nación Estado; la obsesión por el cosmopolitismo y, por último, el festejo de la paz.



Figura 3. Detalle del Plano Oficial de la Ciudad de México (1899), en la versión que sólo correspondía al Ayuntamiento. Se muestra exclusivamente la propuesta de nomenclatura numérica propuesta por Gayol. Se observa el cruce de las avenidas Norte-Oriente y Sur-Norte, en la actualidad Avenida Hidalgo-Tacuba y el Eje Central. Fuentes: Archivo Histórico de la Ciudad de México y Mapoteca Orozco y Berra.

Tanto Gayol como Limantour y la comisión de nomenclatura enfatizaron que los nombres de las calles son múltiples y repetidos, muchos de los cuales son “ridículos”, “pomposos”, “estrambóticos”, “inadecuados”, “vulgares” o “groseros”. *El Imparcial* así lo dio a conocer:

Esa nomenclatura [donde] se junta el Coyote con San Antonio, la Garrapata con San Miguel, las Ratas con las Damas, el Sapo con las Lagartijas, San Lucas

237
Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

41. *El Imparcial*, tomo VIII, núm. 1342, 23 de mayo de 1900.

42. *El Municipio Libre*, tomo XIV, núm. 243, 29 de octubre de 1888.

43. AHCM, Fondo Ayuntamiento, sección calles-nomenclatura, vol. 478, exp. 1 y *El Municipio Libre*, tomo XIII, núm. 122, 11 de octubre de 1887.

44. *El Municipio Libre* fue el vocero oficial del Ayuntamiento de la capital, su lema era “consagrado a la defensa de la municipalidad y de los derechos e intereses de la Ciudad de México”. El director y propietario fue Ignacio Bejarano, quien ocupó diversos puestos políticos como: Oficial Mayor del gobierno del Distrito Federal, regidor de la Municipalidad de México, diputado federal. (Salmerón, 2014: 178)

45. *El Municipio Libre*, tomo XV, núm. 237, 10 de octubre de 1889.

46. *El Tiempo*, año VI, núm. 1536, 13 de octubre de 1888.

47. *El Tiempo*, año 9, núm. 2464, 20 de noviembre de 1891.

con el Hormiguero, la Buena Muerte con el Basilisco, las Moscas con los Me-
leros, el Cuervo con los Palomares, los Hombres Ilustres con la Polilla, Tumba-
burros con San Juan, Santo Tomás con las Viboritas, el Espíritu Santo con el
Diablo [...] esa nomenclatura no puede ser defendida razonablemente en nin-
guna época, pero menos a fines del siglo que se ha llamado de las luces (*sic*).⁴¹

Si el nombre de las calles se criticaba por su “falta de racionalidad” y siste-
matización, el tema de los números de las casas no se quedaba atrás, también
generaba discusiones, aunque en menor proporción, no por ello deja de ser
importante. Gayol apuntaba que la numeración era confusa y en muchas oca-
siones se repetían las cifras dentro de una misma calle o los números se fraccio-
naban debido a la subdivisión de los inmuebles; por ejemplo, había números
como: $7\frac{1}{2}$ o $4\frac{1}{4}$.⁴²

La instalación de las placas con los nombres nuevos y el retiro de las an-
tiguas provocó, en 1889, inconformidad en algunos habitantes de la ciudad,
quienes se decidieron a enviar una petición a la municipalidad de la Ciudad
de México para solicitar la colocación nuevamente de las placas antiguas.⁴³ En
algunos casos estos trabajos resultaban inútiles, al menos así lo consigna el por-
tavo del Ayuntamiento, *El Municipio Libre*:⁴⁴

Se ha notado que las placas que en algunos sitios tales como la calle del Coli-
seo, callejón del Ratón, Puente del Palacio, etcétera, indican la nueva nomen-
clatura están cubiertas con las fachadas de madera de las casas de comercio o
con los anuncios que con distintos objetos se fijan en las paredes.⁴⁵

El Tiempo, un diario católico que pertenecía a Victoriano Agüeros, mantuvo
una postura crítica frente al nuevo proyecto y señaló un año antes: “Según sa-
bemos el vecindario de la capital se propone no hacer caso de tal nomenclatu-
ra [...] Todos seguiremos llamando a las calles por sus antiguos nombres pese
al Ayuntamiento y al contratista de placas”.⁴⁶ También expresaba que no toda
innovación era un progreso y el proyecto de nomenclatura oficial, contrario a
lo que se pretendía, era un signo de atraso, si se consideraba que la mayoría de
la población de la ciudad carecía de una instrucción básica, según “[...] el últi-
mo censo que se practicó en la capital la mayoría de la población no sabía el al-
fabeto, ni mucho menos la aritmética. De modo que resultaba poco razonable
que trate de imponerse un sistema numérico en una población de analfabetos.
Los sistemas deben ser más sencillos si la ignorancia es mayor”.⁴⁷

En opinión de *La Voz de México* la nueva nomenclatura era un despropósito, insistía en que el Ayuntamiento debía ocuparse en asuntos de mayor interés para la capital relacionados con la higiene, “podemos citar las calles todas de la ciudad a contarse desde la plaza principal hasta la última de los suburbios, por los cuatro vientos, que necesitan una atención constante para dejarlas transitables y para evitar enfermedades que tienden a desarrollarse con las aguas estancadas”.⁴⁸ *El Monitor Republicano*, un periódico liberal y de oposición al régimen, señalaba que un pueblo debe preservar su historia, sus memorias, los hechos gloriosos, cada calle debía ser un monumento con la intención que sus habitantes sepan quiénes son, de dónde vienen y hacia dónde se dirigen. La preservación de la nomenclatura urbana era, escribió *El Monitor*, un asunto de patriotismo. Y se lamentaba de que el Ayuntamiento se hubiera inspirado en el sistema estadounidense –y no en el de alguna nación europea–; Estados Unidos, además, “ha sido históricamente enemiga de nuestra patria”; *El Municipio Libre* respondió a esto que ningún pueblo aprendía historia observando un monumento si no se conoce su significado previamente.⁴⁹

Una observación más al nuevo sistema la hizo *El Pabellón Español* en 1888: se relaciona con el cambio de numeración en las casas, el registro de las propiedades y sus títulos.⁵⁰ El asunto no era menor, pues explicaba el periódico que para la mayoría de la población ignorante sería difícil llevar un registro de los cambios, además de causar un gasto oneroso. *El Municipio Libre* contestó que el Ayuntamiento dispuso de planos y libros de registro en sus instalaciones que podían ser consultados por cualquier propietario para aclarar confusiones.⁵¹ Las polémicas y la oposición originadas tanto al interior como fuera del Ayuntamiento propiciaron que en 1893 se volvieran a colocar las placas con los antiguos nombres sin retirar las nuevas.

En la Ciudad de México, en las postrimerías del siglo XIX, la ambigüedad se mantuvo con la existencia de los dos tipos de nomenclatura; era de esperarse que, frente a los periódicos de oposición, *El Municipio Libre* como vocero del Ayuntamiento fuera el más porfiado en la defensa del sistema de nomenclatura numérico. Con todo y la ambigüedad, la discusión en los periódicos ya perfilaba el proyecto que iba a prevalecer, ese sería aquel que ayudara a construir el relato de un régimen que había conseguido la paz y la prosperidad para una nación, pero habría de esperar algunos años más para verlo realizado.

La puesta en marcha del nuevo sistema de nomenclatura definitivo del Porfiriato se inició con un decreto formal en 1905, durante este año y hasta 1907 se confeccionaron los proyectos para cada uno de los ocho cuarteles en

48. *La Voz de México*, tomo XIX, núm. 250, 30 de octubre de 1888.

49. *El Municipio Libre*, tomo XIV, núm. 168, 2 de agosto de 1888.

50. *El Municipio Libre*, tomo XIV, núm. 258, 17 noviembre de 1888.

51. *El Municipio Libre*, tomo XIV, núm. 258, 17 noviembre de 1888.

52. Jesús Galindo y Villa nació en la Ciudad de México, realizó estudios de ingeniería; ejerció como profesor en diferentes instituciones como la Escuela Nacional Preparatoria, la Escuela de Altos Estudios de la Universidad Nacional, el Conservatorio Nacional de Música y la Escuela Superior de Comercio, ahí impartió clases de historia, geografía y archivonomía. También fue funcionario público: dos veces regidor de la Ciudad de México, director del Museo Nacional de Arquitectura, presidente de la Sociedad de Geografía y Estadística, entre otros. Como historiador publicó: *Historia sumaria de la Ciudad de México*, *Elementos de Historia General*, *Geografía Sumaria de la República Mexicana*, por mencionar algunos (De la Torre, 1967: 128).

53. Miguel Ángel de Quevedo fue ingeniero de profesión, se formó en Francia y su experiencia, su tema de interés, fue la reforestación de la Ciudad de México como medida para mejorar las condiciones de sanidad de la Ciudad de México y de sus habitantes, fue un precursor del urbanismo en México. Recuperado de: <<https://www.gob.mx/conafor/articulos/miguel-angel-de-quevedo-el-apostol-del-arbol>>.

54. Nicolás Mariscal Piña fue un arquitecto que perteneció a una familia ligada estrechamente con el poder político y los negocios por generaciones, los Fagoaga. Fue un entusiasta promotor de la difusión de la arquitectura a través de publicaciones culturales; también se dedicó a la docencia (Mariscal, 2010: 17-23).

55. AHCM, Fondo Ayuntamiento, vol.478, exp. 1 y Documentos: 26.

que se dividía la capital; de ahí en adelante se desarrolló la reforma hasta su conclusión en 1911. Lo anterior fue posible, en parte, porque en 1903 con base en la Ley de Organización Política y Municipal, el Distrito Federal y la Ciudad de México como capital, adquirieron un carácter administrativo que dependía del Poder Ejecutivo. Esta instancia ejercía su poder por intermediación de tres funcionarios elegidos por el presidente: el gobernador, el presidente del Consejo Superior de Salubridad y el director general de Obras Públicas; esas instancias estaban sujetas a la Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernación. La función de los ayuntamientos tuvo un papel administrativo y político, perdieron personalidad jurídica hasta para controlar sus recursos. Hernández señala que, en el Distrito Federal y sus ayuntamientos, se “concentraron los trabajos públicos, las construcciones, los monumentos históricos, la industrialización y la urbanización. Para los administradores porfiristas la centralización se convirtió en la forma efectiva del control del poder y el Distrito Federal en su representación simbólica” (2008: 152-153).

La modernización de la Ciudad de México, a partir de entonces, corrió a cargo de la figura de Porfirio Díaz. Las celebraciones del Centenario se aproximaban y la capital de la República tenía que mostrar su inserción al camino de la modernidad. El proyecto de nomenclatura urbana fue la oportunidad para dejar testimonio de la autoridad del régimen y dar cuenta del progreso material, cultural y político alcanzados durante el Porfiriato.

En 1903 por orden del Ejecutivo se pidió al Ayuntamiento que formara la *Comisión Especial de Nomenclatura de Calles y Numeración de Casas de la Ciudad* para la revisión de los nombres de las calles y la numeración de las casas; estuvo integrada por personajes vinculados estrechamente con el régimen porfirista, entre ellos, el historiador e ingeniero Jesús Galindo y Villa (1867-1937),⁵² el ingeniero Miguel Ángel de Quevedo (1862-1946)⁵³ y el arquitecto Nicolás Mariscal (1875-1964)⁵⁴ quienes se abocaron a realizar un informe sobre la situación en la que se encontraban los nombres de las calles y los números de las casas. De manera paralela propuso criterios generales para un nuevo proyecto “en vista de los inconvenientes que tiene el sistema antiguo y en virtud de las dificultades con que se tropieza para difundir en el público el conocimiento y uso del sistema nuevo”.⁵⁵ Sus miembros acordaron que la nomenclatura más conveniente para la ciudad era la nominal, debido a las características de trazo de la urbe, por sus costumbres y antecedentes históricos. Sólo había que seguir ciertas reglas básicas de ordenamiento: aplicar nombres a series continuadas de calles, una numeración precisa, impedir que se

repetieran los nombres y evitar los inadecuados, además la responsabilidad sería sólo competencia del Ayuntamiento, las cuales fueron retomadas para el decreto de 1905.⁵⁶

La comisión también argumentó que la propuesta numérica no era conveniente porque la traza de la ciudad no era perfecta, existían muchas calles cerradas y callejones que impedían la continuidad; no establecía una jerarquía de calles y avenidas según su importancia urbana; la orientación de algunos barrios no coincidía con los nombres asignados. Advertía, asimismo, que la ciudad estaba dividida en dos: la zona vieja y la moderna al poniente; era en la parte antigua donde estaban los mayores problemas de nomenclatura. También estableció que muchas ciudades europeas conservaban una nomenclatura nominal por ser más adecuada a su traza, la Ciudad de México no tenía por qué ser la excepción. Al respecto, Roberto Gayol explicó que el problema mayor había sido la falta de interés del Ayuntamiento para ejecutar las acciones necesarias para su aplicación, aunado a la apatía y negación entre los nuevos funcionarios del Ayuntamiento y habitantes de la ciudad. En este punto la comisión señaló que la iniciativa de Gayol se volvió obsoleta, este hecho dio paso a la que años atrás había promovido José Yves Limantour, para este entonces ministro de Hacienda. Eso significaba confeccionar a través de los nombres de las calles una propuesta que ofreciera el relato oficial del Porfiriato, que incluyera los nombres de los personajes ilustres de la cultura, el arte y la política, de las fechas emblemáticas, pero también de las disciplinas que abrieron el camino del progreso: la medicina y la ingeniería.

Para iniciar la reforma se decidió crear una comisión permanente para confeccionar los proyectos de nomenclatura, la cual estuvo integrada por Fernando Pimentel y Fagoaga,⁵⁷ Luis G. Tornel, Manuel Escalante, Ignacio de la Barra, Alberto Robles Gil, Pedro Zapiáin y Manuel Suárez.⁵⁸ En *El Imparcial* se publicó que:⁵⁹

[...] los temas de esta nueva nomenclatura tuvieron como propósito rendir homenaje a los mexicanos ilustres ya desaparecidos en el ámbito de la política, de la guerra, la filantropía, en las ciencias y en las artes que abonaron al engrandecimiento de la patria.⁶⁰ Todas las poblaciones modernas procuran adoptar para sus calles algún sistema práctico de nomenclatura destinado a facilitar los servicios públicos tales como los correos, los telégrafos, coches de sitios, mozos de cordel.⁶¹

56. AHCM, Fondo Ayuntamiento, sección Calles, Nomenclatura, vol. 478, exp. 3.

57. Fernando Pimentel y Fagoaga fue vicepresidente del Banco Central Mexicano, fue director del Banco Hipotecario y Crédito Territorial Mexicano, también fue vicepresidente de los Almacenes Generales de Depósito de México y Veracruz, S.A.; como político estuvo adscrito al grupo de los Científicos y en 1904 fue presidente del Ayuntamiento (Canudas, 2005: 1006).

58. AHCM, Fondo Ayuntamiento, sección Calles, Nomenclatura, vol. 478, exp. 3.

59. El periódico *El Imparcial* pertenecía a la gran prensa del país, su línea política mostraba su adhesión al régimen porfirista. Su director y fundador fue Rafael Reyes Spíndola, recibía subsidio del Estado y parte de sus colaboradores y directivos tenían cargos en el gobierno (Rivera, 2009: 117-118).

60. *El Imparcial*, tomo XXII, núm. 3867, 3 de mayo de 1907.

61. *El Imparcial*, tomo XXII, núm. 3867, 3 de mayo de 1907.

241

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Los trabajos comenzaron por las partes noroeste y suroeste de la ciudad; la Secretaría de Gobernación aprobó los proyectos para estas zonas en 1906. La ciudad quedó dividida en dos: la parte vieja y la nueva; la primera se extendía al norte y oriente del Palacio Nacional, donde se decía que la nomenclatura era absurda, estrambótica y pomposa. Y la parte nueva o moderna estaba configurada por edificaciones posteriores a la época virreinal y por las recientes colonias San Rafael, Juárez, Cuauhtémoc, Guerrero y Santa María.⁶² La primera acción para reformar la nomenclatura de la Ciudad de México fue el retiro de placas numerales, salvo donde sólo existiera ese tipo de denominación; se dejaron todas las antiguas y se fueron colocando las nuevas a medida que se iban instrumentando los nombres definitivos. Una más fue que la comisión de nomenclatura tuvo que iniciar un proceso de actualización de numeración de las manzanas que conformaban la trama urbana. Y convocar a una licitación para que se fabricaran las placas que iban a ser colocadas en las paredes.

El primer proyecto de nomenclatura fue para los cuarteles V, VI, VIII y VIII (la parte nueva); los nombres que llevarían las calles próximas al Palacio Legislativo serían de personajes históricos notables relacionados con la política. En la colonia San Rafael se asignaron nombres de mexicanos distinguidos en el terreno de las letras y la cultura, por ejemplo: Rosas Moreno, Altamirano, Gabino Barreda, Manuel Contreras, Velázquez de León, Icazbalceta, Francisco Covarrubias.

En la colonia Hidalgo, por estar cerca del Hospital General, se utilizaron nombres de médicos, entre ellos: Dr. Jiménez, Dr. José María Vértiz, Dr. Andrade, Dr. Río de la Loza, Dr. J. Barragán, en la colonia Indianilla, nombres de arquitectos e ingenieros notables: Tres Guerras, Enrico Martínez. A las colonias Cuauhtémoc y de la Teja, que están localizadas al norte de la calzada Reforma se les dieron nombres de puntos geográficos del extranjero. A la colonia Cuauhtémoc se le asignaron nombres de ríos nacionales y extranjeros, a las dos plazas principales de esa colonia se les adjudicaron los nombres de grandes caídas de agua: Necaxa y plaza de Juanacatlán. A las calles se les dieron nombres de ríos: Lerma, Rhin, Pánuco, Sena, Nazas, Danubio, Balsas, Tíber, Támesis, Nilo, Amazonas, Mississippi, Plata, Elba. Las calles que llevarían nombres de ríos nacionales serían las que corren paralelas al Paseo de la Reforma. A las calles de la colonia Juárez se les asignaron nombres de ciudades extranjeras.

En los cuarteles, correspondientes a la ciudad vieja I, II, III y IV se conservaron gran cantidad de los nombres que tenían las calles, justamente apelando a la tradición de las ciudades antiguas; en la mayoría de los casos el nombre se prolongó por varias cuadras. Los nombres de las calles, también

se relacionaron con oficios. Para poner un ejemplo, la colonia la Bolsa, ubicada en el cuartel I, le fueron asignados algunos de los siguientes nombres: Torneros, Albañiles, Herreros, Jardineros, Mineros, Panaderos Peluqueros, avenida de los Obreros.⁶³

La primera inauguración fue la calle Puente de Alvarado y la última fue la calle Radio el 25 de diciembre de 1911. Con la calle Puente de Alvarado quedaron suprimidos los nombres de Buenavista y calzada de San Cosme.⁶⁴ En la inauguración el procedimiento consistió en entregar una copia del acta al dueño del inmueble, también se repartirían a la Oficina de Correo, a la Subdirección de Rentas del Distrito, a la Subdirección de Ramos Municipales, a la Dirección General de Obras Públicas, al Registro Público de la Propiedad, a la Dirección del Catastro y a la Dirección de Rentas. Todo se llevaría a cabo con una ceremonia debidamente formalizada a la que acudirían los miembros de la comisión. Jesús Galindo y Villa (1901):

[...] el proyecto fue realizándose con toda consciencia y sistemáticamente; que obedeció a un plan racional y meditado; que en el 25 de mayo de 1907 se inauguró la nomenclatura de la primera línea de calles (del Puente de Alvarado, acta número 1) y que en 25 de noviembre de 1911 (calle del Radio, acta número 571) se dio concluida esta labor que aceptaron de buen agrado todos los vecinos de la capital y que costó trabajo, tiempo y dinero. Posteriormente, ha sido hecha trizas la nomenclatura, barriéndose aún más con la tradición y la historia de la ciudad.

La ciudad por fin tenía un sistema de nomenclatura que preservaba la tradición como lo señaló Limantour; lo que en realidad se propuso y, al final, se impuso fue la historia oficial del régimen porfiriano a través de los nombres de algunas de las calles, en particular la sección nueva de la ciudad que mostraba los avances y la aplicación de los principios urbanísticos y arquitectónicos de la época. La zona vieja conservó parte de la nomenclatura antigua, además se puso de manifiesto su condición social con nombres que aludían a los oficios de los sectores bajos.

CONCLUSIÓN

Las controversias, en torno a una propuesta y otra, tuvieron el mismo propósito: modernizar la Ciudad de México. Lo cual significaba a finales del siglo

63. AHCM, Fondo Ayuntamiento, sección Gobernación-obras públicas, Nomenclatura, exp. 32.

64. *El Imparcial*, tomo XXII, núm. 3890, 26 de mayo de 1907 y tomo XXXI, núm. 6454.

XIX y principios del siglo XX construir la imagen de prosperidad y cosmopolitismo, reforzar la idea de identidad nacional y consolidar al Estado-nación. La iniciativa se utilizó para construir el relato oficial del régimen e incrustarlo en la cotidianidad de sus habitantes; sirvió, al mismo tiempo, para el control judicial, hacendario y administrativo de sus habitantes y del territorio. De igual modo fue útil para ubicarse sobre el espacio urbano y para precisar la ejecución de proyectos de infraestructura que insertaran a la ciudad en el camino de la modernidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Azaryahu, Maoz (1996). "The power of commemorative street names", en *Environment and Planning D: Society and Space* 1996, vol. 14.
- Canudas Sandoval, Enrique (2005). "Las venas de plata en la historia de México", en *Síntesis de historia económica*, t. II. México: Utopía / Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
- Curiel Defossé, Fernando (2009). "Letrados centenarios: 1910-1921", en Virginia Guedea (coord.), *Asedios a los centenarios (1910 y 1921)*. México: FCE.
- De la Torre del Villar, Ernesto (1967). *Lecturas históricas mexicanas*, t. III. México: UNAM.
- Gayol, Roberto (1896) "Concurso científico 1895. Discurso del Sr. Ingeniero Roberto Gayol", en *Sección Estudios de Derecho 1895*. México: Anuario de Legislación y Jurisprudencia.
- Guedea, Virginia (2009). "La historia de los centenarios de la Independencia: 1910 y 1921", en Virginia Guedea (coord.), *Asedios a los centenarios (1910 y 1921)*. México: FCE.
- Documentos relativos a la nomenclatura de Calles y numeración de casas de la Ciudad de México* (1904). México: Tip. Lit. La Europea.
- Harley, John B. (2005). *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*. México: FCE.
- Hernández Franyutti, Regina (2009). *El Distrito Federal: Historia y vicisitudes de una invención. 1824-1994*. México: Instituto Mora.
- Hobsbawn, Eric y Terence Ranger (1983). *La invención de la tradición*, trad. Omar Rodríguez. Barcelona: Crítica.
- Hurtado, Guillermo (2009). "La reconceptualización de la libertad. Críticas al positivismo en las postrimerías del Porfiriato", en Virginia Guedea (coord.), *Asedios a los centenarios (1910 y 1921)*. México: FCE.
- López Rosado, Diego (1976). *Los Servicios Públicos de la Ciudad de México*. México: Porrúa.

- Mariscal Toroella, María Teresa (2010). “Notas biográficas del arquitecto Nicolás Mariscal”, en *El Arte y la Ciencia*. México: Facultad de Arquitectura-UNAM.
- Mendoza Vargas, Héctor (2016). “Las guías urbanas: imagen e invención del espacio de la Ciudad de México”, en *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía*, México: UNAM, disponible en: <file:///C:/Users/Mar%C3%ADa/Downloads/47648-137756-3-PB.pdf>.
- Morales, María Dolores (1978). “La expansión de la ciudad de México en el siglo XIX: el caso de los fraccionamientos”, en Moreno Toscano, Alejandra (coord.), *Ciudad de México. Ensayo de construcción de una historia. Seminario de Historia Urbana*. México: SEP-INAH, Col. Científica 61.
- Pérez Bertruy, Ramona I. (2010). “Obras emblemáticas del Primer Centenario de la Independencia Nacional”, en *Boletín del Instituto de Investigaciones Bibliográficas*, Nueva época, núms. 1 y 2, primer y segundo semestres de 2010. México: UNAM.
- Pérez Gay, Rafael (1985). “Prensa Porfirista”, en *Nexos*, disponible en: <<https://www.nexos.com.mx/?p=4729>>.
- Perló Cohen, Manuel (1999). *El paradigma porfiriano. Historia del desagüe del Valle de México*. México: UNAM-IIS-PUEC / Porrúa.
- Piccato, Pablo (2010). *Ciudad de sospechosos: crimen en la Ciudad de México 1900-1931*. México: CIESAS.
- Riguzzi, Paolo (1988). “México próspero: las dimensiones de la imagen nacional en el Porfiriato”, en *Historias*, núm. 20, abril-septiembre 1988. México: Colmex.
- Rivera Castro, José (2009). “El Imparcial y su visión del conflicto minero de Cananea”, en *Casa del Tiempo*, vol. III, época IV, núm. 25. México: UAM.
- Salmerón Castro, Alicia (2014). “Prensa periódica y organización del voto. El Club Político Morelos. 1892”, en Fausta Gantús y Alicia Salmerón, *Prensa y elecciones. Formas de hacer política en el México del siglo XIX*. México: Instituto Mora / IFE.
- Sánchez de Tagle, Esteban (1998). *Los dueños de la calle*. México: DDF / INAH.
- (1997). “La remodelación urbana de la Ciudad de México en el siglo XVIII. Una crítica de los supuestos”, en *Tiempos de América. Revista de historia cultura y territorio*, núm. 5. España: Castellón.
- Sánchez Ruiz, Gerardo (2010). “Epidemias, obras de saneamiento y precursores del urbanismo. La Ciudad de México rumbo al primer centenario”, en *Secuencia [en línea]*, núm. 78.
- Sánchez Martínez, María Esther (2010). “La visión de la Ciudad de México en el Plano Oficial de 1900”, en *Anuario de Espacios Urbanos. Historia, Cultura, Diseño (2010)*. México: UAM-Azcapotzalco.
- Schlögel, Karl (2007). *En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y Geopolítica*, trad. José Luis Arantégui. Madrid: Siruela.

- Tenorio Trillo, Mauricio (2017). *“Hablo de la ciudad”. Los principios del siglo XX desde la Ciudad de México*. México: FCE.
- (1998). *Artifugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales 1880-1930*. México: FCE.
- Vieyra Sánchez, Lilia (2008). *La Voz de México (1870-1875). La prensa católica y la reorganización conservadora*. México: UNAM / INAH.
- Zárate Toscano, Verónica (2001). “El lenguaje de la memoria a través de los monumentos históricos en la Ciudad de México” (Siglo XIX)”, en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [en línea], Seminar materials. Disponible en: <URL: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/214>>.

Los servicios urbanos y el fin de la ciudad neoliberal

• Guillermo Ejea Mendoza¹

UAM-AZCAPOTZALCO
DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA

1. Correo electrónico: gem@azc.uam.mx

INTRODUCCIÓN

El propósito de este ensayo² es mostrar que el modelo neoliberal de ciudad y dotación de bienes y servicios ha llegado a su límite, pues no ha resuelto sino profundizado la heterogeneidad urbana y la desigualdad social heredadas del modelo de ciudad liberal al que reemplazó. Se concluye que por eso es necesario desarrollar otro modelo que conduzca a una ciudad favorable al bienestar, igualitaria y sustentable. Por ciudad liberal se entiende la que se configuró a la par del proceso de industrialización y expansión del mercado interno; la ciudad neoliberal es la que se ha orientado hacia la exportación de servicios de alta tecnología. La argumentación del trabajo se basa en la idea de que la distribución socioterritorial de los bienes y servicios urbanos públicos debería corregir el patrón de distribución impuesto por la lógica del capital, de suyo desigual. Esto se plantea en consonancia con el giro paradigmático que ha recomendado ONU-Habitat en los últimos años. Se toma el caso de la Ciudad de México.

Esta reflexión se circunscribe a la Ciudad de México (antes Distrito Federal). Si bien se reconoce que la Zona Metropolitana de la Ciudad de México influye de manera importante en su funcionamiento, la abstracción se justifica en la medida en que la asignación pública de los bienes y servicios urbanos depende de las decisiones gubernamentales y es muy pobre la coordinación existente entre los gobiernos locales, estatales y nacional que confluyen en ella.

La primera parte del trabajo establece un sucinto marco teórico sobre la conceptualización de los bienes y servicios urbanos en términos de la configuración de la ciudad. En la segunda se alude al origen del condicionamiento geohistórico del esquema de dotación territorial de los bienes y servicios urbanos de la Ciudad de México y su relación con el modelo de la ciudad liberal, vigente hasta los años ochenta del siglo veinte. En la tercera parte se muestran

2. Este ensayo retoma los planteamientos vertidos en la ponencia presentada en el Seminario Internacional *Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obras públicas*, organizado por el Área de Estudios Urbanos de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco, la Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia, el Colegio Mexiquense y la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, celebrado en la sede de la DEH-INAH los días 13, 14 y 15 de noviembre de 2018. Agradezco las sugerencias de las personas que dictaminaron y editaron el trabajo.

247

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

las características más relevantes de la distribución territorial de los bienes y servicios urbanos de los años noventa a la fecha, derivada del paradigma facilitador o neoliberal. En la sección cuarta se exponen las acciones públicas y privadas que produjeron la situación vigente. En la quinta se argumenta cuál ha sido la lógica que ha determinado ese modelo. Y en la sexta, a manera de conclusiones, se presenta un llamado a configurar un modelo nuevo con base en las ideas de ONU-Habitat.

I. ELEMENTOS TEÓRICOS

Por bienes y servicios urbanos se entiende comúnmente a la infraestructura, equipamiento y actividades que tienen como destino la limpieza –recolección, tratamiento, reciclaje, disposición final y desecho– de residuos sólidos, transporte y vialidad, suministro de agua y drenaje, electricidad (alumbrado público y privado), conectividad (telefonía e internet), pavimentación, áreas verdes, seguridad pública, protección civil, construcción y mantenimiento de espacios públicos y cuidado ambiental. A veces se incluyen actividades gubernamentales de tipo social o beneficio popular, como servicios médicos, educación, alimentación, artes, recreación y deporte. En realidad, el ámbito de los bienes y servicios públicos es muy diverso y su definición depende de las determinaciones específicas de cada lugar y momento en que se aborden.

En el pasado se decía que tenían un carácter público aquellos bienes y servicios que no podían ser producidos u ofrecidos por un capital individual o pagados por un solo consumidor y, por tanto, tenían que estar a cargo del gobierno. Sin embargo, ese argumento técnico-económico era una falacia. Ahora está claro que el campo de acción gubernamental ha sido constreñido por el neoliberalismo y que las unidades de capital han llegado a tener tal dimensión que muy bien pueden financiar las obras y prestar los servicios en muchos casos. Esta posibilidad se encuentra en la base de las privatizaciones asociadas al modelo neoliberal. Así, los servicios urbanos pueden ser públicos, privados o mixtos dependiendo del tipo de propiedad que les defina jurídicamente.

En cualquier caso, lo relevante en este nivel de análisis es identificar su impacto urbano, es decir, si la rentabilidad individual se impone al interés colectivo o al revés. Por ejemplo, el Metro de la Ciudad de México no puede operar con números negros a menos que el precio del viaje por persona se eleve al doble o al triple, lo que afectaría significativamente el ingreso disponible de una

gran cantidad de usuarios³. En cambio, la cesión a particulares del registro y cobro del suministro de agua libera recursos fiscales para otros propósitos sin implicar un precio más alto para los consumidores. Otro ejemplo que muestra nítidamente las consecuencias de una privatización mal entendida es el de los parquímetros. Las tarifas del estacionamiento, como cualquier precio de mercado, dependen del grado de oligopolio que domina el mercado, por lo que se determinan con base en las expectativas de ganancia de las empresas concesionarias, lo que a su vez se sujeta al plazo en el que se espera recuperar la inversión. Así, dada una cantidad estimada de usuarios, un costo periódico de mantenimiento y un margen de utilidad mensual alineado a la tasa de ganancia media de la economía, digamos que la tarifa puede ser de \$10.00 la hora en un horizonte de 2 años, o de \$5.00 si el punto de retorno del capital invertido se proyecta a 4 años, o de \$2.50 si es a 6, etcétera. La autorización de la tarifa, es decir, $10 \cdot 2$ o $5 \cdot 4$ o $2.5 \cdot 6$, no tomará en cuenta la demanda sino que dependerá solamente de la correlación de fuerzas que haya entre el capital privado y la autoridad pública o, más específicamente, de la capacidad del gobierno para –como dice la ley mexicana– imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público. El caso de las vías de peaje en México muestra que el gobierno carece de ese poder, pues si la cantidad de vehículos que circulan es menor a la esperada, no deja que las empresas sufran por su errónea planeación sino que permite el incremento de cuotas o, en caso extremo, las rescata. Una clase empresarial en la que predomine un comportamiento rentista y una clase gubernamental sin compromiso social son una mala combinación en la gestión de los servicios urbanos.

Desde otro punto de vista, los bienes y servicios urbanos, en tanto públicos, forman parte de las condiciones generales de la acumulación capitalista en cuanto proporcionan la base material de la producción y reproducción de las fuerzas productivas: recursos naturales, fuerza de trabajo, medios de producción, tecnología, distribución de mercancías, circuitos de financiamiento, espacios públicos, etcétera.⁴ Adicionalmente, el conjunto complejo de los bienes y servicios urbanos, es decir, de las condiciones generales de la producción y circulación del capital, hace que la ciudad misma sea un factor productivo.

Por lo anterior, el estado en que se encuentre el conjunto de los bienes y servicios urbanos en una ciudad es indicativo del estado en que se encuentra el proceso de acumulación capitalista en esa ciudad. Y recíprocamente, el estado del proceso de acumulación de capital *aterrizado* en un lugar

3. El 70% de la población a nivel nacional destinaba a transporte público 7% de su gasto total en 2016 según la Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto de INEGI.

4. Una propuesta de clasificación exhaustiva puede encontrarse en Garza, 2013.

concreto –una ciudad, por ejemplo– va configurando las características del conjunto de bienes y servicios urbanos de ese lugar –de esa ciudad, si es el caso.

De este modo, el patrón de acumulación de capital configura una estructura de distribución territorial de los recursos urbanos que algunos autores llaman de “primer orden” (Harvey, 1997; Pérez, 2013), mientras que la asignación de los bienes y servicios urbanos por el sector público sería una estructura de “segundo orden” que podría reforzar o corregir a la primera, dependiendo de la orientación de las políticas públicas. Esto significa que los usos del suelo dejados a la libertad de los mercados tienden a estructurarse en favor de los capitales dominantes y a reproducir territorialmente las estructuras de la desigualdad social generadas por la acumulación y competencia capitalistas. Esto es así porque, normalmente, los capitales más fuertes se invierten en los sectores/ubicaciones más rentables y, en contrapartida, los más débiles en las menos lucrativas, lo que a la larga genera la diferenciación social y la segregación territorial. Es por esto que hace necesaria la intervención gubernamental mediante obras y regulaciones jurídicas y administrativas para canalizar los recursos urbanos hacia el bienestar de la población mayoritaria.

La Ciudad de México es un claro ejemplo del modo como se utilizan los bienes y servicios públicos en el contexto de su morfología física y social. Para ello conviene hacer un muy breve repaso histórico.

II. CONDICIONAMIENTO GEOHISTÓRICO

Es sabido que la expansión de la Ciudad de México mantuvo una población “razonable”, es decir, dentro de ciertos límites naturales, hasta mediados del siglo veinte, con una orientación centro-poniente y centro-sur (figura 1).

En esa época la ciudad comenzó a crecer más rápidamente. En la figura 2 puede notarse claramente que la extensión de 1941 a 1959 configuró una especie de rectángulo a lo largo de lo que hoy son las alcaldías Cuauhtémoc, Benito Juárez y Coyoacán, con pequeñas salientes en Miguel Hidalgo (que corresponde a las zonas de Polanco y Las Lomas), Venustiano Carranza (Balbuena) e Iztacalco (Ramos Milán). Puede decirse que esa expansión corresponde a la ocupación de la planicie del Valle.

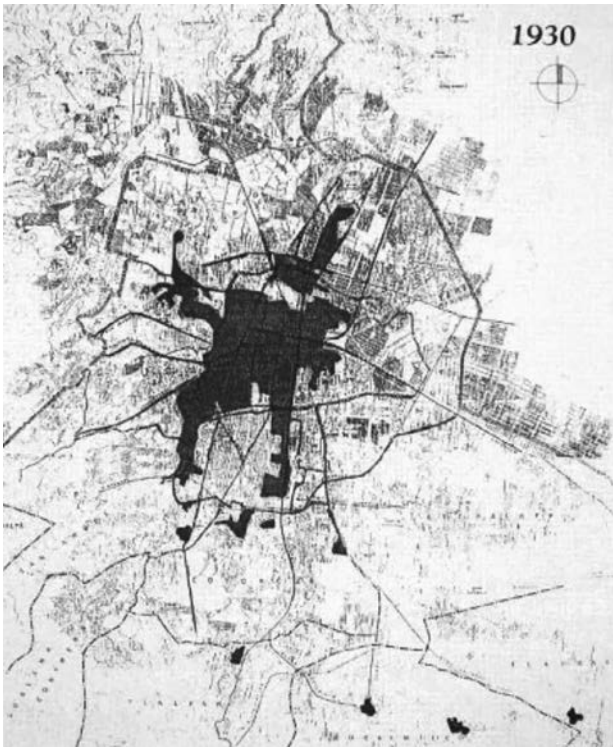


Figura 1. La Ciudad de México en 1930. Fuente: Velázquez Mejía (sf).

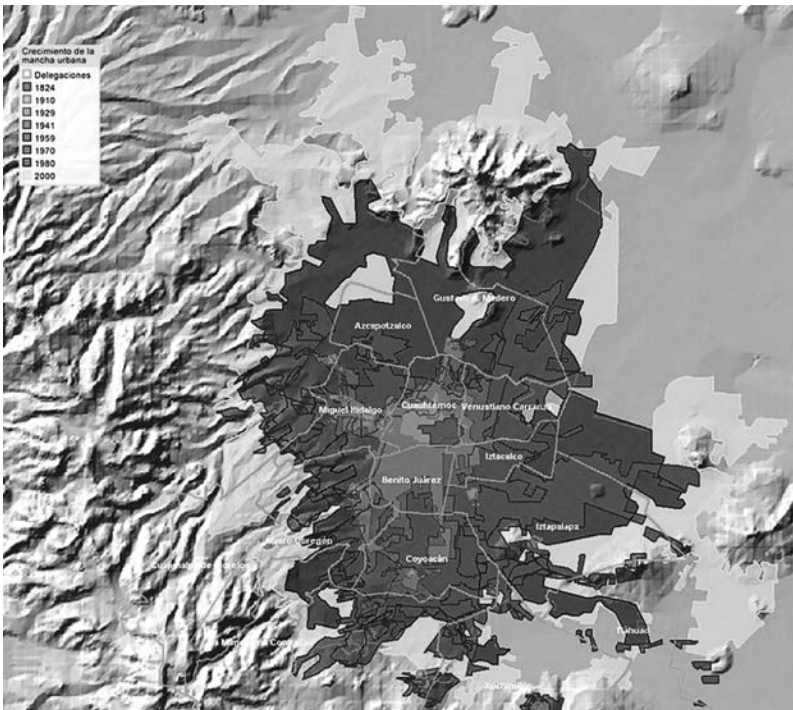


Figura 2. La Ciudad de México 1824-2000. Rojo: 1824; naranja: 1910; verde aceituna: 1929; verde limón: 1941; café: 1959; carmín: 1979; morado: 1980; amarillo: 2000. Fuente: <http://mapas.centrogeo.org.mx/geocm/GeoTexto/Imagen/ImaMap/MP_01.htm>.

251

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

A partir de entonces se registró un crecimiento desbordado. La explosión urbana, principalmente de tipo popular, se propagó sobre los terrenos del oriente y el nororiente, en muchos casos a través de la toma y fraccionamiento irregular del suelo. Fue una ocupación de las tierras salitrosas heredadas de las áreas lacustres desecadas, especialmente del Lago de Texcoco, separadas por la Albarrada de Netzahualcóyotl, cuya marca al norte está en lo que hoy es Atzacualco y al sur en la colonia Prado Churubusco (Mexicaltzingo en la figura 3). Debido a la informalidad de los asentamientos y probablemente a los bajos ingresos de la población, la dotación de los servicios urbanos fue tardía y de calidad menor respecto de la urbanización del rectángulo en la planicie que hemos mencionado.

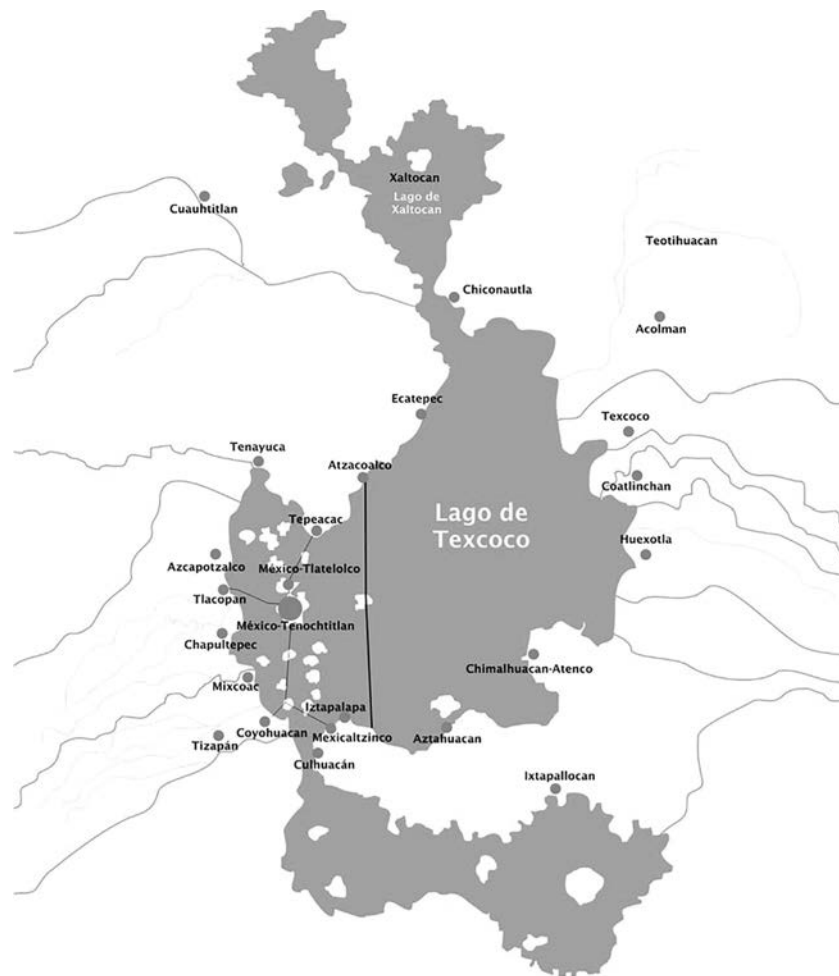


Figura 3. Ubicación de las localidades de la urbanización respecto de los lagos del Valle de México. La Albarrada de Netzahualcóyotl, de Atzacualco a Mexicaltzingo permite apreciar los terrenos del oriente y nororiente del Valle que fueron ocupados por la explosión urbana popular. Fuente: Yavidaxiu (1987).

En los años subsiguientes comenzaron a ser ocupadas las laderas y zonas altas del norte, el poniente y el sur, mayoritariamente por población de escasos recursos (figura 2). Esto complicó también la dotación de servicios urbanos.

En suma, puede afirmarse que la heterogeneidad urbana⁵ y la desigualdad social en la Ciudad de México de nuestros días fija sus raíces en la configuración natural del territorio. Sin embargo, lo cierto es que la dotación pública de los bienes y servicios urbanos se ha ajustado históricamente a esa configuración natural más que a corregirla e introducir mecanismos de homogeneidad e igualdad.

Distribución espacial de los bienes y servicios urbanos

El ejemplo clásico es la disponibilidad de agua. La figura 4 muestra esquemáticamente cómo se abastece de agua a la Ciudad de México a través del sistema Lerma-Cutzamala, lo que representa 42% del total (31.5 m³/s en promedio), mientras que el resto proviene de las extracciones del acuífero del Valle de México,⁶ y aunque la cobertura es de 98% de la población (SACMEX, 2018: 51-52), “la calidad del agua subterránea en el oriente no cumple con las condiciones plenamente satisfactorias para el consumo humano” en un 12% (SACMEX, 2018: 63 y 64). Además:

[...] el 26% de los habitantes de la CDMX no recibe la cantidad suficiente de agua y el 15% no cuenta con servicio diario. El suministro de agua potable que se proporciona mediante tandeos o en forma deficiente se presenta en 10 delegaciones de la ciudad. Esta situación afecta a 358 colonias, ubicadas principalmente en la delegación Tlalpan, seguida por las delegaciones Iztapalapa y Magdalena Contreras. La población sujeta al régimen de tandeo es de aproximadamente 1.8 millones de habitantes, quienes sí reciben agua pero no diariamente (SACMEX, 2018: 66).

En los casos de Tlalpan y Magdalena Contreras el tandeo se explica por la dificultad de introducir infraestructura en esas zonas altas, mientras que en el de Iztapalapa, que es planicie baja, el problema se debe a la calidad del subsuelo.

5. Por heterogeneidad urbana hago referencia a la dotación desigual en cantidad y calidad de los bienes y servicios urbanos para diferentes poblaciones/territorios de la ciudad.

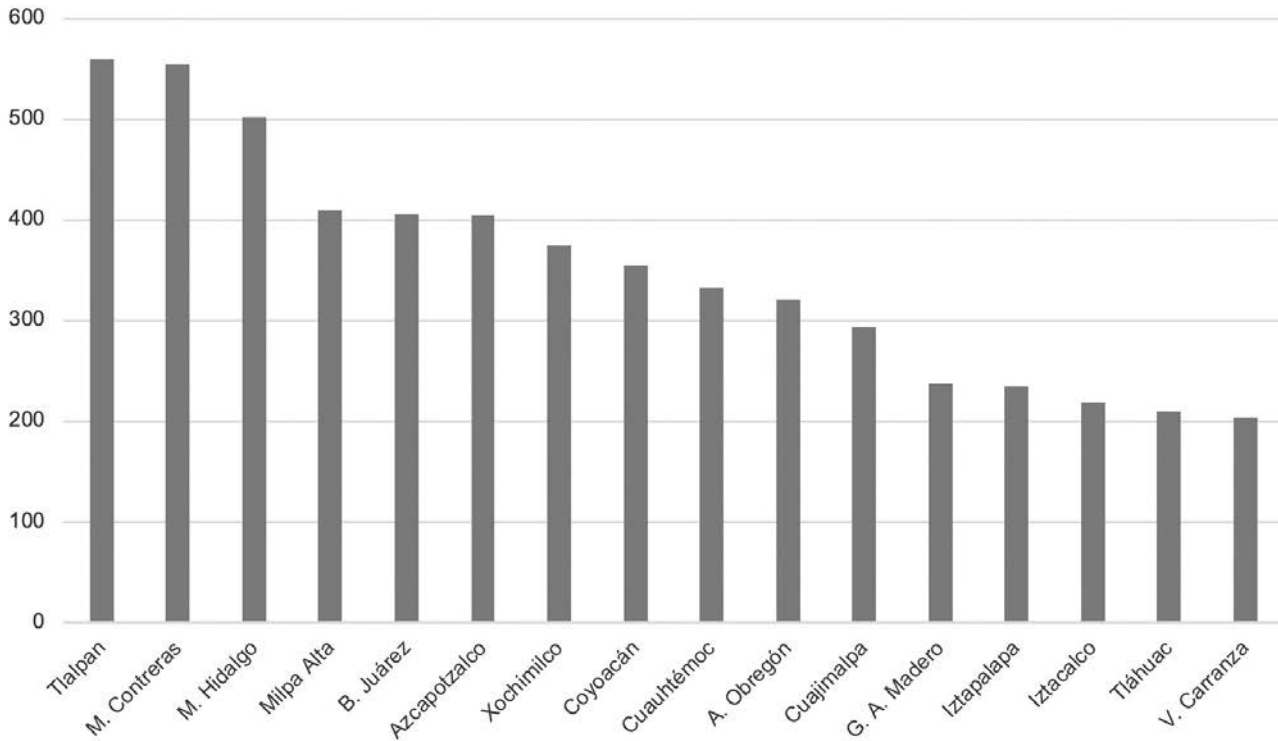
6. El 46.8% corresponde al territorio de la Ciudad (SACMEX, 2016).



Figura 4. Esquema del suministro de agua a la Ciudad de México. Fuente: Luis Galicia Chacón *et al.*, “Análisis de la concentración de fluoruro en agua potable de la delegación Tláhuac, Ciudad de México”, en *Revista Internacional de Contaminación ambiental*, vol. 27, núm. 4, México, noviembre de 2011, disponible en: <http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=0188-49992011000400001>.

En cualquier caso, y pese a los esfuerzos por establecer plantas potabilizadoras y buscar pozos más profundos en la zona oriente de la ciudad, el hecho es que la distribución regional del servicio de agua refleja la heterogeneidad de la estructura urbana y la desigualdad social. En la gráfica 1 puede observarse que las alcaldías del oriente (G.A. Madero, V. Carranza, Iztacalco e Iztapalapa) se encuentran entre las que reciben menos agua, ni la mitad del caudal de las que reciben más (Tlalpan, Contreras y Miguel Hidalgo).

Gráfica 1. Suministro de agua por SACMEX
(litros por habitante al día)



Fuente: elaboración propia con base en Gobierno de la Ciudad de México (2016).

Otro indicador es el sistema de transporte público masivo que en el caso de la Ciudad de México está constituido por el Metro y el Metrobús. El croquis siguiente, figura 5, aunque un poco estilizado, muestra claramente la escasez de líneas en el cuadrante sureste de la Ciudad (la Línea 12 del Metro se construyó hasta 2012), donde habita una gran porción de los habitantes de la Ciudad de México (1.9 millones de personas sólo en Iztapalapa, 21.6% de la población) y la mayoría de bajos ingresos. La situación es más grave porque hacia allá se encuentran los municipios conurbados de La Paz, Valle de Chalco y Chalco, que suman 1.1 millones de personas, de las cuales 56.2% vive en situación de pobreza (CONEVAL, 2015).

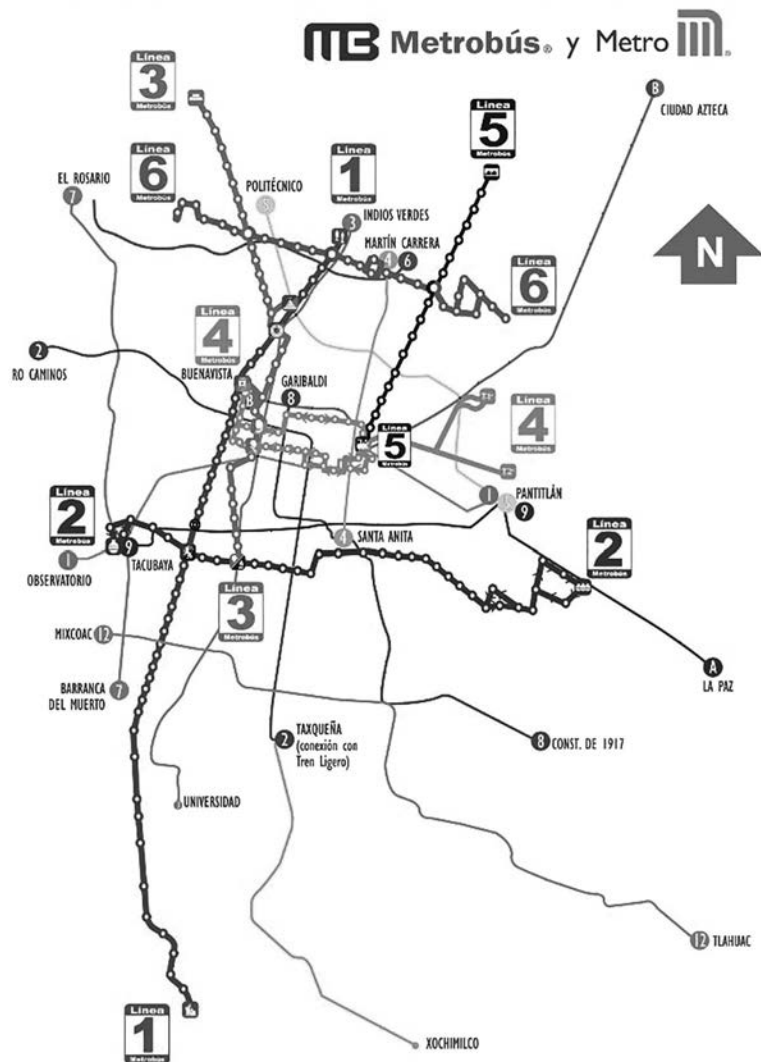
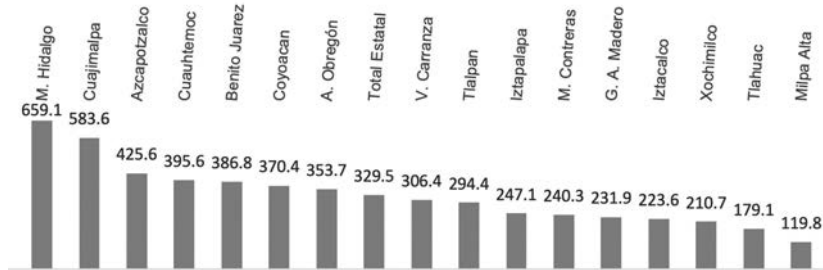


Figura 5. Croquis de Metro y Metrobús. Fuente: Cultura, Arte y Entretenimiento en la Ciudad de México, disponible en: <<https://www.caye.mx/mapa-del-df.mapas-del-metro-metrobus-y-calles-del-df>>; <https://www.caye.mx/sites/default/files/metro_mb_gde_1.jpg>.

Otro ejemplo se encuentra en el consumo de electricidad. La gráfica 2 muestra dicho consumo por usuario en cada alcaldía a fines de 2017. Puede notarse que las alcaldías del oriente (Venustiano Carranza, Iztapalapa, Madero, Iztacalco) junto con las del sur (Tlalpan, Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta) registran un consumo inferior al promedio de la entidad, ubicado en 329.5 kwh por usuario. Las primeras contienen a 39.9% de los usuarios de la ciudad, mientras que las segundas sólo a 13.6%, un tercio de aquéllas. Así, el bajo consumo en el caso de estas últimas podría explicarse porque corresponden al área rural/suelo de conservación de la entidad, mientras que en las primeras obedece claramente a su situación socioeconómica.

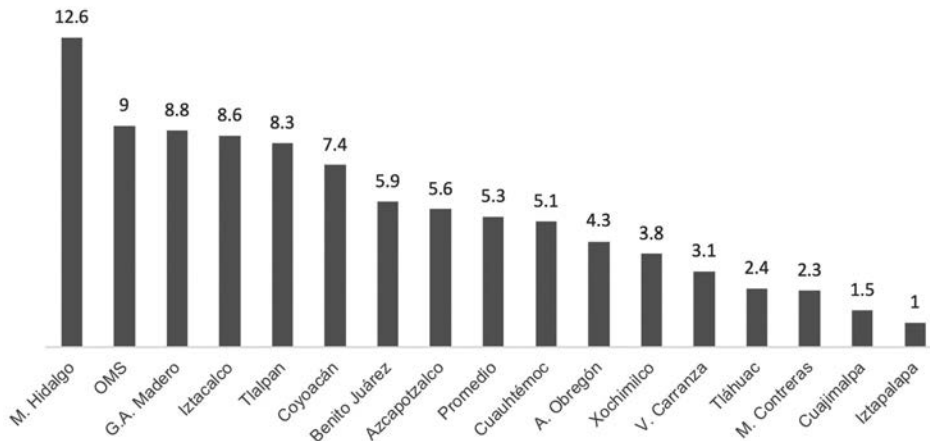
Gráfica 2. Consumo de electricidad, diciembre 2017
(kwh/usuario)



Fuente: elaboración propia con base en CFE, 2017.

La distribución de áreas verdes también muestra la heterogeneidad urbana que en general está asociada a la desigualdad social. Como puede observarse en la gráfica 3 y la figura 6, el mínimo de áreas verdes indicado por la Organización Mundial de la Salud es 9 kilómetros cuadrados por habitante, mientras que el promedio de la ciudad es 5.3, y únicamente la alcaldía Miguel Hidalgo supera ese indicador. Además, estas cifras incluyen espacios abiertos y deportivos. Así, por ejemplo, en Miguel Hidalgo habría que considerar el Bosque de Chapultepec y el Hipódromo de las Américas; en Iztacalco la Ciudad Deportiva y el Autódromo; en G. A. Madero el cerro del Chiquihuite, los jardines del IPN, el cerro del Tepeyac, El Bosque de San Juan de Aragón, etc. Es decir, estas cifras sobreestiman la situación real. Además, incluyen arbolado en camellones, aunque sea ralo. En todo caso, una vez más Iztapalapa se encuentra en el extremo de la desventaja.

Gráfica 3. Áreas verdes por habitante
(m²/hab)



257

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

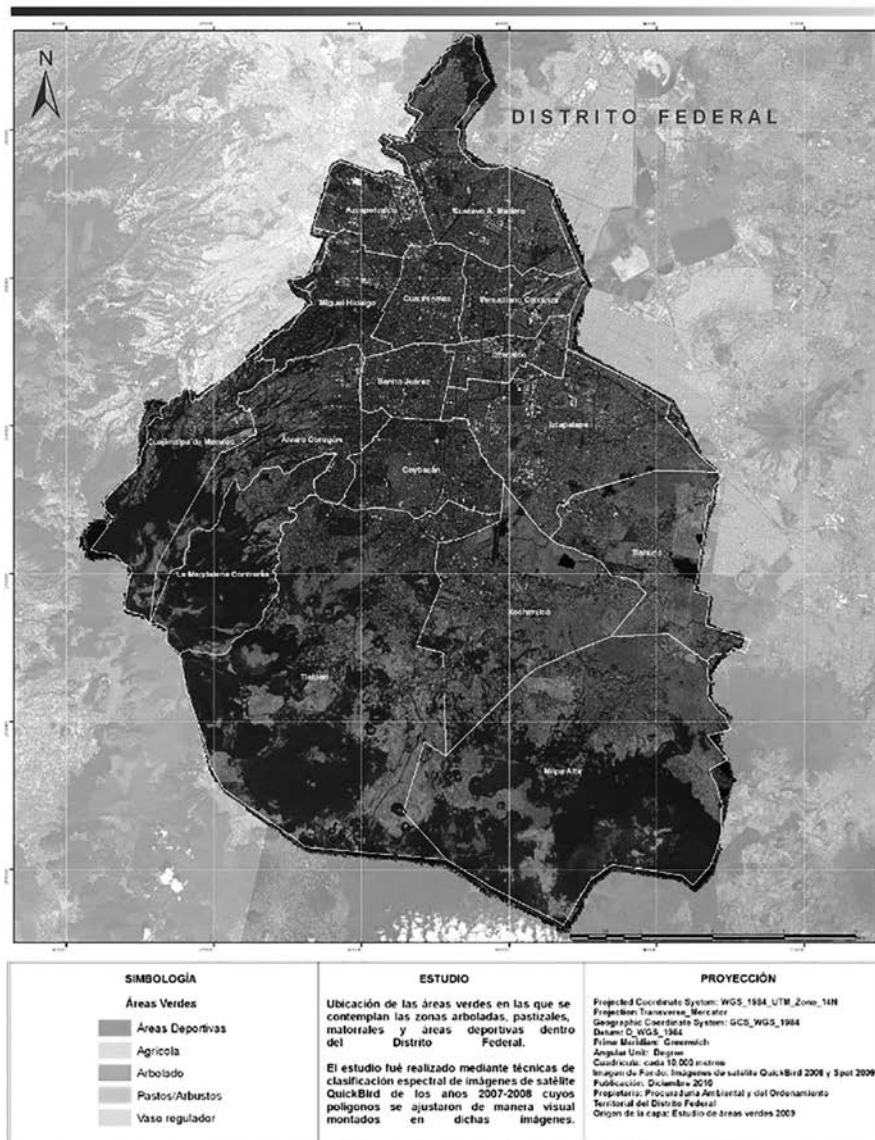


Figura 6. Áreas verdes de la Ciudad de México 2009. Fuente: Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México (antes D. F.), *Inventario de Áreas Verdes 2009*, Sistema de Información del Patrimonio Ambiental y Urbano, disponible en: <<http://200.38.34.15:8008/sig/siginterno.php>>.

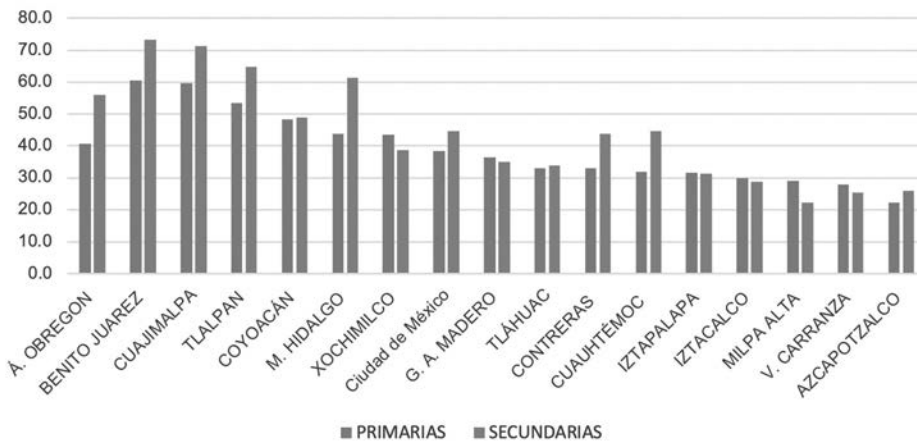
La educación y la salud son otros aspectos muy relevantes en la distribución territorial de los bienes y servicios urbanos de carácter público.

En México, la educación privada es un negocio antes que otra cosa y tiende a cubrir la demanda de las familias con ingresos relativamente mayores mientras que la educación pública en general está desprestigiada y satisface la demanda de la población que no puede pagar escuelas privadas. Es reconocido

que, en términos generales, la gente tiende a pensar que la educación privada es mejor que la pública⁷. La gráfica 4 muestra para la Ciudad de México la proporción de escuelas privadas respecto del total de escuelas en cada alcaldía para el nivel de la educación básica, que es el más representativo desde el punto de vista socioeconómico. Mientras que el porcentaje medio de escuelas privadas respecto del total de escuelas se sitúa en 33.9%, es mayor en las alcaldías del poniente y es menor en las del oriente; las proporciones de las alcaldías del sur varían de acuerdo con las áreas urbanas que contienen. Dicho de otra manera, la oferta pública de servicios educativos es mayor en las zonas de menores ingresos porque en esas zonas la rentabilidad de los servicios educativos es menor y, a la vez, la población de menores ingresos recibe una educación de menor calidad.

7. Esto se debe, en parte, a que las escuelas privadas ponen más atención a la enseñanza de las matemáticas y el inglés, pero sobre todo a que sus estudiantes y familias poseen mayor capital cultural y relaciones sociales de mayor poder económico y político.

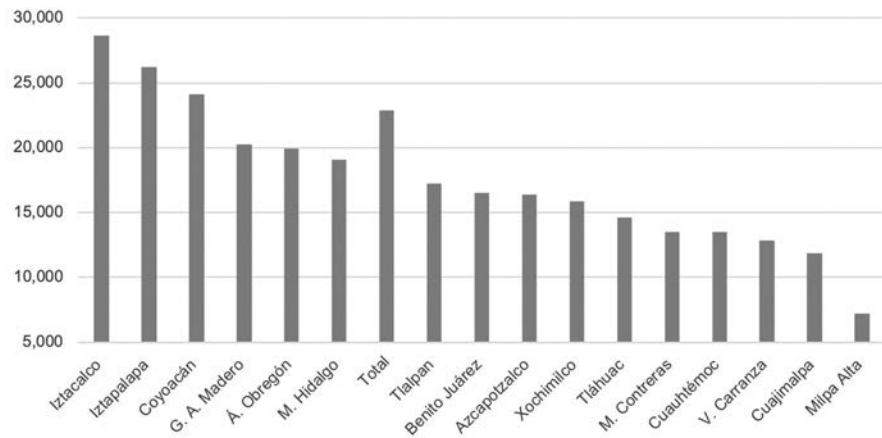
Gráfica 4. Escuelas Privadas/Total de Escuelas (porcentaje)



Fuente: elaboración propia con base en Ciudad de México, 6o. Informe de Gobierno, 2018.

La distribución de los servicios públicos de salud presenta un patrón similar. La gráfica 5 muestra que tres alcaldías del oriente (Iztacalco, Iztapalapa y G. A. Madero) registran 20 000 o más habitantes por centro de atención externa del gobierno local, arriba del promedio de la ciudad. Al igual que en el caso de la educación, este esquema se encuentra asociado a la distribución territorial del ingreso e indica que la población de menores ingresos recibe servicios de salud de menor calidad.

Gráfica 5. Habitantes por Centro de Consulta Externa



Fuente: elaboración propia con base en Ciudad de México, 6o Informe de Gobierno, 2018.

III. EL MODELO NEOLIBERAL

8. El concepto patrón de acumulación hace referencia a la combinación de modelo económico, estructura social y arreglo político que se encuentra vigente en un país capitalista durante un periodo determinado.

En concordancia con el cambio del patrón de acumulación⁸ ocurrido en el país y en muchas economías del mundo al inicio de los años ochenta, la Ciudad de México también transitó de un modelo liberal a uno neoliberal del desarrollo basado en la industrialización hacia adentro (con base en la expansión del mercado interno) al desarrollo basado en la terciarización hacia fuera (con base en la exportación de servicios).

Para comenzar la reflexión podemos distinguir en términos muy gruesos la ciudad liberal de la ciudad neoliberal.

9. No hay una determinación mecánica de tiempo o lugar. La clasificación entre ciudad liberal y ciudad neoliberal es útil para este ensayo. En la actualidad, así como hay ciudades donde predomina el modelo urbano neoliberal, aunque sea fallido, como en la Ciudad de México, hay otras que siguen pareciéndose más al modelo liberal, como Pachuca. La caracterización de la ciudad depende del enfoque de estudio que se elija.

Entiendo por ciudad liberal la que está ligada directa o indirectamente a la industrialización y que predominó en los siglos diecinueve y gran parte del veinte tanto en los países desarrollados como en los no desarrollados.⁹ En ese tipo de ciudad la urbanización tenía que satisfacer de manera masiva la formación de capital, la reproducción de la fuerza de trabajo y la circulación y consumo de mercancías. Por lo tanto, implicaba una ampliación constante de los mercados locales y, por lo mismo, el aumento relativo del empleo y los ingresos de la población. Requería, asimismo, de la expansión de la infraestructura y los servicios urbanos. En el caso de los países latinoamericanos, el desarrollo dependiente se vertía sobre las ciudades, de modo que podríamos caracterizar sus procesos de urbanización como *dependientes hacia adentro*. Este patrón de desarrollo basado en la expansión urbana se reflejó en el espacio la desigualdad social del desarrollismo.

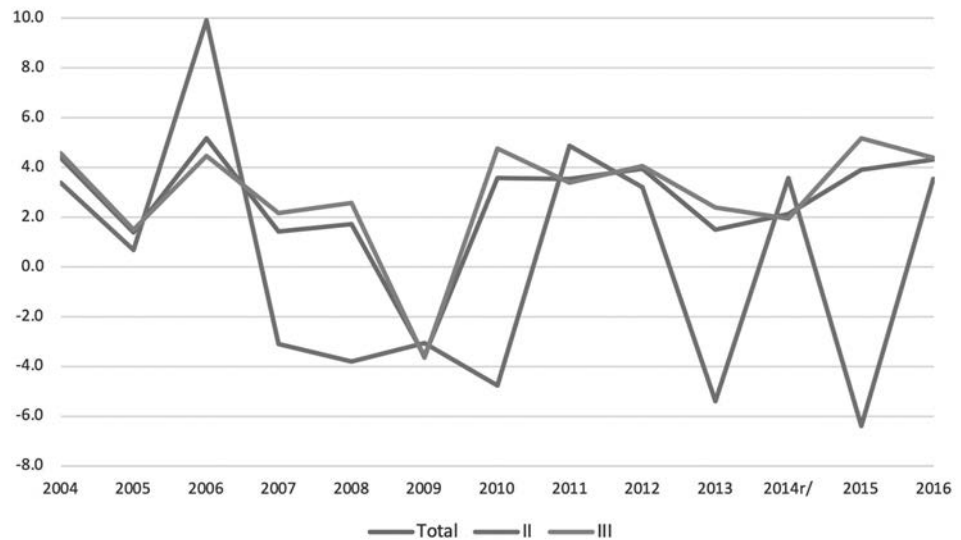
En cambio, la ciudad neoliberal, en concordancia con el modelo globalizador predominante de los años ochenta del siglo veinte a la fecha, está orientada hacia la competitividad exterior con base en la expansión del sector terciario (comercio y servicios superiores, especialmente financieros), ramas de nueva tecnología, trabajo especializado y tercerización.¹⁰ Más que a bienes materiales es una morfología que se dirige a la producción y circulación de ideas, más específicamente, de conocimientos económicamente útiles. Estas características imponen otra configuración urbana cuyos rasgos principales son la ampliación de la infraestructura y el equipamiento para la utilización de tecnologías de información y comunicación a distancia y la proliferación de focos de desarrollo o *ciudadelas* (megaproyectos de servicios, comerciales, residenciales y mixtos). Además, la mercantilización de las actividades que antes estaban bajo control público, derivada de la creencia en la eficiencia de los mercados libres, ha orientado dicha morfología hacia quien la puede pagar. Por lo tanto, en este modelo de *dependencia extrovertida* ya no es tan relevante el desarrollo de *toda* la ciudad, sino que sólo interesan cierta fracción del capital, cierto sector de la fuerza de trabajo, ciertas actividades y cierta clase de mercancías, es decir, en términos territoriales, sólo algunos de los segmentos de la ciudad, con la consecuente profundización de la segregación social y la fragmentación urbana que ya la literatura ha registrado con abundancia.

Cuatro procesos interdependientes pueden caracterizar la conformación del modelo de ciudad neoliberal: a) la terciarización-desindustrialización de la estructura económica (reorientación de la inversión); b) la privatización-mercantilización de los servicios urbanos; c) el predominio de la lógica de reproducción del capital financiero-inmobiliario, y d) la tercerización de la fuerza de trabajo.

La gráfica 6 muestra, en primer lugar, que la tasa de crecimiento anual del PIB total de la ciudad, de alrededor de 3.1% entre 2004 y 2016 sin contar la fuerte caída de 2009, ha estado estrechamente ligada a la del PIB del sector terciario, en virtud de que este último representó de 86% a 90% de aquél en ese periodo. En segundo lugar, es evidente el impacto de la crisis financiera internacional de 2007-2009 en la economía de la ciudad. En tercer lugar, es de notarse el comportamiento fluctuante del producto industrial a lo largo de esos años, y la sima que registró de 2007 a 2010.

10. Terciarización es un término que alude a la expansión predominante del sector terciario en la economía; tercerización se refiere a la utilización de terceros, agentes o intermediarios en la contratación laboral.

Gráfica 6. Ciudad de México PIB
(variación anual %)

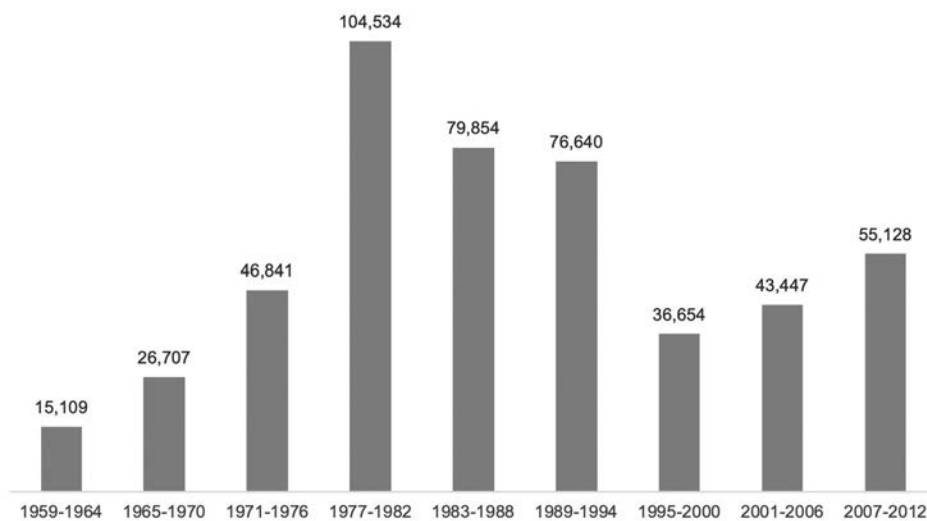


Fuente: INEGI. Sistema de Cuentas Nacionales de México.

Como puede apreciarse en las gráficas 7 y 8, la inversión federal en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, cuya mayor parte corresponde a la Ciudad de México (Distrito Federal), aumentó sostenidamente casi 7 veces en términos reales a lo largo del desarrollismo, de 1959 a 1982, para apuntalar el modelo de la ciudad industrial. Luego, consecuente con el planteamiento neoliberal de achicar el gasto público, el gobierno federal la redujo significativamente, 65%, entre 1983 y 2000. La elevó otra vez entre 2001 y 2012, pero sólo a la mitad de lo invertido en 1977-1982. Esa reducción afectó principalmente la infraestructura social (instalaciones de servicio público, edificaciones educativas y de salud, redes de agua potable, vivienda, seguridad social, conjuntos deportivos y culturales), cuya participación en el total disminuyó de 52.2% en 1983-1988 a 29.1% en 2000-2006, así como la de comunicaciones y transportes, cuya participación en el total disminuyó de 26.8% en 1983-1988 a 13.4% en 1989-2000. Ambos rubros se recuperaron en 2001-2012, aunque sin modificar el modelo de la ciudad neoliberal. El incremento del gasto público en infraestructura social y de comunicaciones y transporte estuvo relacionado, por una parte, con la política social de perfil asistencialista aplicada durante ese periodo y, por la otra, con el propósito de fortalecer la capacidad productiva y competitiva de la ciudad, pero no se planteó como una transformación de la estructura urbana (Ejea, 2014b, 2015).

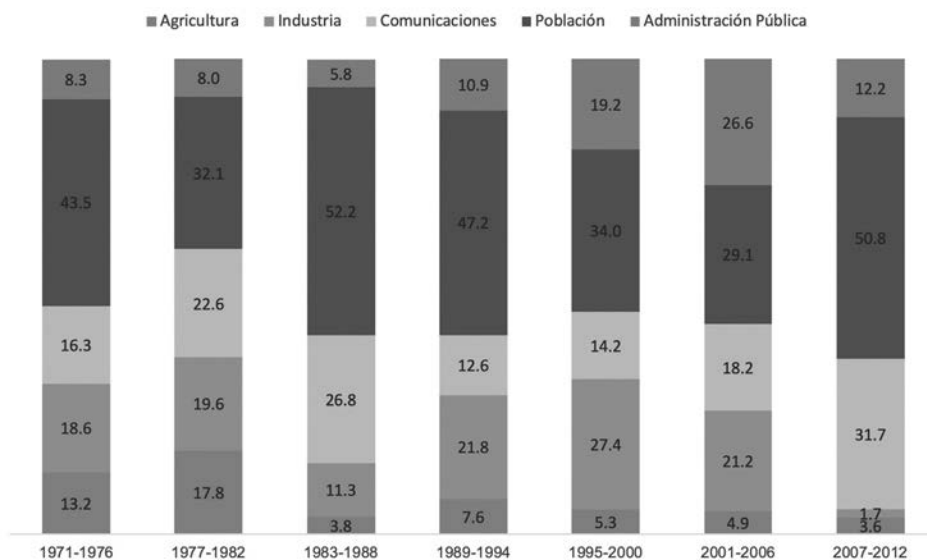
Puede observarse también la casi desaparición de la inversión en infraestructura industrial entre 2007 y 2012.

Gráfica 7. ZMCM. Inversión Pública Federal (millones de pesos de 2003)



Fuente: Asuad y Garza, Cuadros VI y V.2.

Gráfica 8. ZMCM. Inversión pública federal por sectores (millones de pesos de 2003)

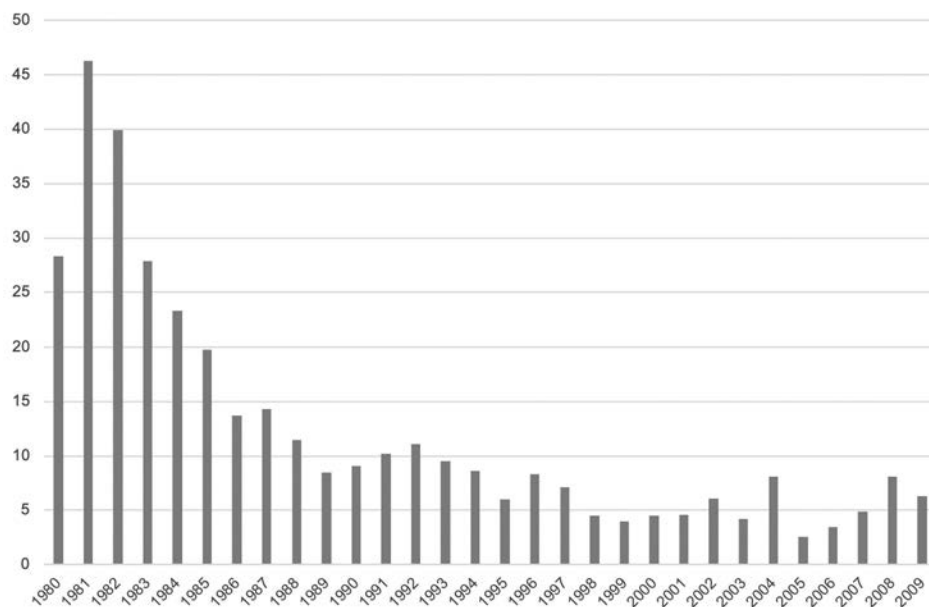


Fuente: Asuad y Garza, Cuadros VI y V.2.

En cuanto a la inversión local, en la gráfica 9 puede notarse que el gasto en obras públicas siguió el mismo comportamiento que el federal: en términos

reales (a precios de 2003) disminuyó drásticamente 84.7% entre 1981 y 1997; promedió sólo 4.7 millones de pesos entre 1998 y 2007, y subió a 7.2 millones de pesos en promedio en 2008 y 2009, por debajo de los montos anteriores a 1997, el periodo neoliberal.

Gráfica 9. CDMX. Gasto local en Obras Públicas (millones de pesos de 2003)

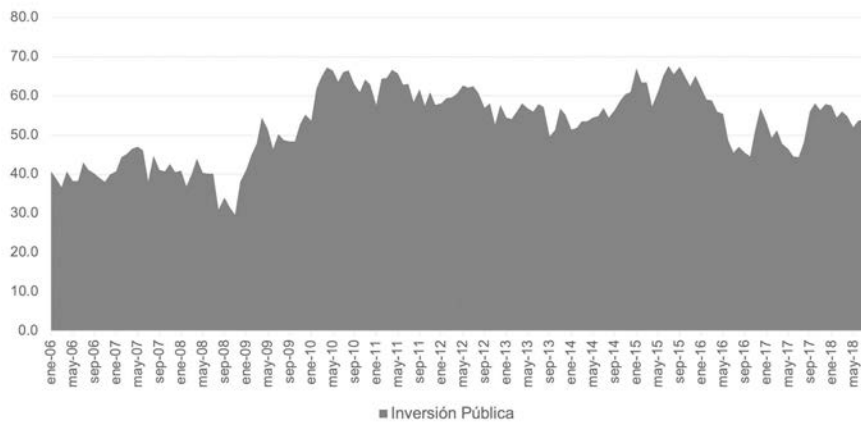


Fuente: Conde y Jiménez, 2013: Cuadro AE-VI.2.

De los datos anteriores podemos concluir que la inversión pública tanto federal como local no parece haber tenido la magnitud requerida para impulsar la economía, ya que se ha destinado principalmente a la industria de la construcción, que genera empleo temporal y mal remunerado y tiene efectos multiplicadores reducidos en sectores externos a ella. Mucho menos ha podido incidir en una alteración de las tendencias morfológicas tradicionales, ni en la época de los gobiernos neoliberales ni en la de los de izquierda. En los últimos años la erogación de recursos para infraestructura en la Ciudad de México se ha destinado principalmente a la expansión del transporte público (Metro y Metrobús), el transporte privado (avenidas y vías rápidas, algunas concesionadas al sector privado), y al mantenimiento, rehabilitación y ampliación de las redes de agua potable y drenaje. Si bien estos últimos rubros, la ampliación del Periférico al oriente, así como la construcción de la Línea 12 del Metro, han beneficiado a la población del cuadrante sureste de la ciudad, no han implicado una transformación del patrón socio-urbano asimétrico.

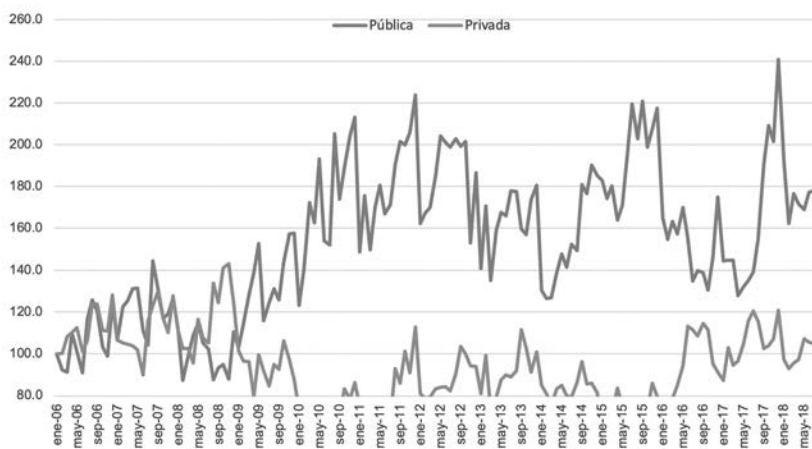
La reducción de la inversión pública no sólo responde al imperativo de la restricción presupuestal, sino que tiene también como premisa muy importante la de no estorbar al dinamismo de la inversión privada. Esto no se ha cumplido en el caso de la Ciudad de México. Como puede observarse en las gráficas 10 y 11, la inversión privada en la rama de la construcción se retrajo a 40% de la inversión total en dicha industria entre 2009 y 2016, para reactivarse levemente a partir de 2017. De hecho, su ritmo de crecimiento se redujo a lo largo de 2009 y 2010, seguramente por el impacto de la crisis internacional que, como vimos, incidió fuertemente en el sistema financiero. De cualquier manera, su recuperación a partir de 2016 ha sido muy lenta.

Gráfica 10. CDMX Industria de la Construcción por sectores (participación porcentual)



Fuente: elaboración propia a partir de INEGI, ENEC 2006-2018.

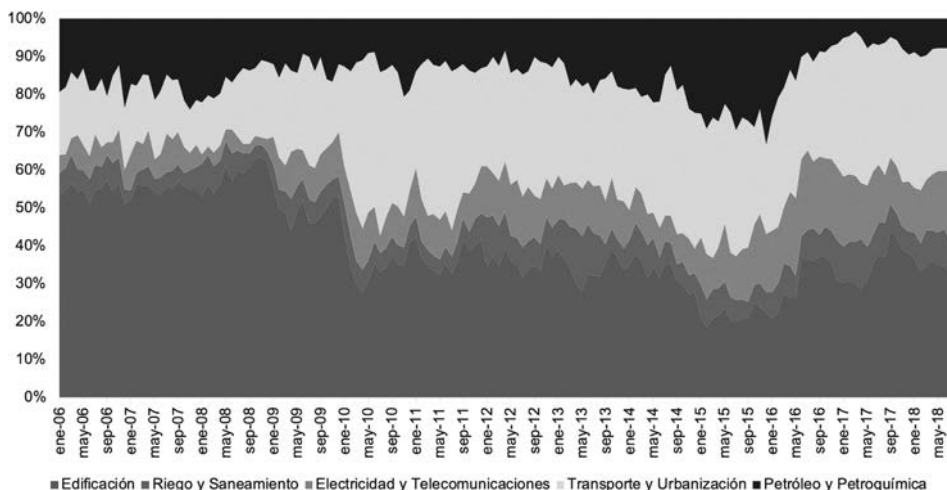
Gráfica 11. CDMX Industria de la Construcción por sectores (Índice de Crecimiento Mensual 2006/1=100)



Fuente: elaboración propia a partir de INEGI, ENEC 2006-2018.

La contracción de la inversión privada se refleja principalmente en el ramo de la edificación. Como puede apreciarse en la gráfica 12, su participación en el valor total de la producción de la industria de la construcción decae de 2010 a 2015 y muestra una leve recuperación a partir de 2016. Esa disminución corresponde a un incremento importante de la participación de la inversión en los sectores de transporte y urbanización, riego y saneamiento, electricidad y comunicaciones y petróleo y petroquímica, en los que predomina la inversión pública.

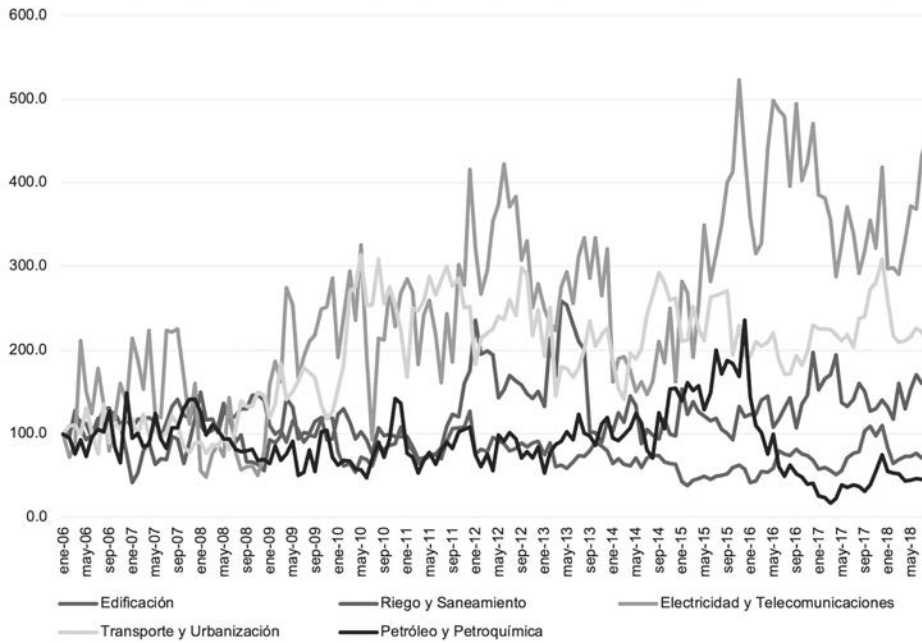
Gráfica 12. CDMX Construcción. Valor de la Producción por Tipo de Obra (participación porcentual)



Fuente: elaboración propia a partir de INEGI, ENEC 2006-2018.

En la gráfica 13 se muestran los ritmos de crecimiento de la inversión en esos sectores, destacando, en orden, electricidad y telecomunicaciones, con un índice muy alto, transporte y urbanización, con un ritmo medio, y riego y saneamiento, con un crecimiento lento. En cambio, edificación tiene una tendencia descendente hasta 2016, cuando se recupera levemente, y petróleo y petroquímica que cae desde 2016.

Gráfica 13. CDMX Construcción. Valor de la Producción por Tipo de Obra (índices de crecimiento mensual)



Fuente: elaboración propia a partir de INEGI, ENEC 2006-2018.

Las tablas 1a y 1b muestran la participación en el total y la composición por tipo de obra y agente económico del valor de las obras ejecutadas en 2013. Puede apreciarse claramente que el sector privado tiene una participación de 2/3 en el total y un 70% en la obra nueva; en ambos casos, poco más de la mitad tiene una función empresarial. Vista desde otro ángulo, tanto en la función empresarial como en la residencial, y sobre todo en esta última, el sector privado está enfocado a la obra nueva (83.9 y 97.4%), mientras que las acciones de ampliación, remodelación y mantenimiento interesan más al sector público. En cambio, dentro del sector privado las obras de ampliación, remodelación y mantenimiento de índole empresarial tienen más peso que las de género residencial. Desde luego, las estructuras de participación y composición entre los sectores privado y público descritas están asociadas a la naturaleza de la inversión de cada agente. Así lo confirma la elevada participación de los organismos descentralizados del gobierno de la ciudad en los renglones de ampliación y mantenimiento (transporte público masivo, redes de agua y drenaje) y del área central del gobierno en el rubro de remodelación (edificios y oficinas). Por su parte, los empresarios deben destinar recursos a la ampliación, remodelación y mantenimiento de sus oficinas, bodegas, fábricas y talleres, etc., mientras que la parte fundamental de la obra residencial es para venta.

**Tabla 1a. Valor de las obras ejecutadas 2013
(participación en el total por tipo de obra y agente)**

	Sector público			Sector privado		
	Total	Central	OD	Total	Residencial	Empresarial
Total	100.0	26.2	6.7	32.9	67.1	38.2
Obra nueva	100.0	25.4	4.6	29.9	70.1	37.3
Ampliación	100.0	15.7	41.0	56.7	43.3	35.4
Remodelación	100.0	39.2	7.9	47.1	52.9	47.9
Mantenimiento	100.0	26.0	28.7	54.7	45.3	41.8

Fuente: INEGI, Censos Económicos 2014.

**Tabla 1b. Valor de las obras ejecutadas 2013
(composición por tipo de obra y agente)**

	Sector público			Sector privado	
	Total	Central	OD	Residencial	Empresarial
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Obra nueva	86.0	83.4	58.6	97.4	83.9
Ampliación	3.0	1.8	18.3	0.8	2.8
Remodelación	7.7	11.6	9.1	1.3	9.7
Mantenimiento	3.3	3.2	14.0	0.4	3.6

Fuente: INEGI, Censos Económicos 2014.

En otras palabras, resumiendo, la inversión privada no ha sustituido plenamente a la pública en la oferta de bienes y servicios urbanos sino que ha participado tímidamente en ello. Cabe apuntar, en el mismo sentido, que la privatización o mercantilización de la producción y distribución de los bienes y servicios urbanos en la Ciudad de México se ha realizado con modestia, debido probablemente al prurito izquierdista de los gobiernos. Por demás está señalar que las orientaciones de la obra privada en nada pretenden alterar el patrón de desarrollo territorial de la ciudad, caracterizado como hemos visto por la heterogeneidad urbana y la desigualdad social.

La distribución territorial de la pobreza...

No es de extrañar, entonces, que las zonas urbanas menos atendidas por los bienes y servicios públicos sean también donde se presentan las condiciones de

vida menos amables para la población. En la tabla 2 puede observarse claramente que las alcaldías de G. A. Madero e Iztapalapa, que son las más pobladas de la ciudad con 35.2% del total de habitantes, registren asimismo los más altos índices de pobreza y carencias, según datos de 2015, como se remarca en los renglones correspondientes. A ellas se sumaban las alcaldías de Tlalpan, Xochimilco y Milpa Alta en pobreza extrema e indicadores relacionados con la vivienda. Las cuatro primeras alcaldías mencionadas, ubicadas en el oriente y sur de la ciudad, acumulaban 66.1% del total de las personas en pobreza extrema, 58.8% del total de viviendas sin calidad y espacio adecuados y 75.4% de las viviendas con carencia de servicios básicos. Por otra parte, tres alcaldías, G. A. Madero e Iztapalapa con A. Obregón, concentraban 53% de los habitantes con problemas de alimentación.

Tabla 2. Ciudad de México. Pobreza por Alcaldía. 2015
(participación porcentual de personas)

Municipio	Total	Pobreza	Pobreza extrema	Vulnerable por carencia social	Vulnerable por ingresos	Rezago educativo	Acceso a servicios de salud	Acceso a seguridad social	Calidad y espacio de la vivienda	Servicios Básicos de Vivienda	Alimentación
Azcapotzalco	4.5	3.2	2.0	3.9	5.8	3.9	3.4	3.2	3.3	0.9	3.3
Coyoacán	6.5	4.6	3.2	6.5	5.8	4.5	6.1	5.5	4.3	2.0	5.2
Cuajimalpa	2.1	2.3	2.1	2.8	1.6	2.3	2.0	2.6	2.5	3.8	2.5
G. A. Madero	13.7	14.0	13.2	12.1	18.4	14.3	13.3	12.4	11.6	12.3	15.1
Iztacalco	4.0	2.5	1.4	4.4	2.8	2.8	4.3	3.4	1.5	0.2	3.6
Iztapalapa	21.5	27.1	31.0	22.1	21.9	26.2	25.4	25.1	26.7	13.2	26.9
Contreras	3.0	3.5	3.3	2.8	3.8	3.8	2.8	3.1	3.8	2.4	3.0
Milpa Alta	1.8	3.1	2.9	2.0	1.3	2.5	1.6	2.8	3.7	11.9	1.1
A. Obregón	8.5	8.5	7.6	8.8	8.3	9.6	8.0	8.2	8.8	10.1	11.0
Tláhuac	4.5	6.3	5.0	3.9	6.4	5.2	3.6	5.2	4.6	3.4	4.7
Tlalpan	7.7	8.8	11.4	7.5	7.3	8.4	8.4	8.4	10.1	15.1	8.4
Xochimilco	5.2	7.6	10.5	4.7	6.0	6.6	5.9	6.4	10.4	22.9	3.5
Benito Juárez	3.7	0.7	0.4	3.7	1.0	1.0	2.7	2.2	1.2	0.0	2.0
Cuauhtémoc	5.3	3.0	3.0	6.2	3.3	3.6	5.8	4.7	2.9	1.3	4.8
M. Hidalgo	3.2	0.8	0.3	3.9	1.1	1.4	2.3	2.4	1.1	0.0	1.3
V. Carranza	4.8	3.9	2.7	4.8	5.3	3.9	4.2	4.4	3.6	0.4	3.7
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fuente: Elaboración propia con base en CONEVAL, Medición de la pobreza 2010-2015, Indicadores de pobreza por municipio.

Debe anotarse que la proporción de habitantes vulnerables por ingreso supera a la de población vulnerable por carencias sociales en Azcapotzalco, G. A.

269

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Madero, Contreras, Tláhuac, Xochimilco y V. Carranza y casi la iguala en Coyoacán, Iztapalapa, Obregón y Tlalpan. Esto es un indicio de que 89% de la población vulnerable lo es por el factor ingresos en esas 10 alcaldías. Es dable suponer que hay cierta relación entre la vulnerabilidad por ingresos y los diferentes aspectos de la problemática del empleo: desempleo, subempleo, empleo informal, ausencia de contratos, falta de prestaciones, etcétera.

Podemos entonces admitir que una parte de la ciudad padece la clásica trampa de la pobreza: deficitarias condiciones de vida urbana, deficitarias condiciones sociales, deficientes condiciones de empleo, baja productividad, bajos ingresos, bajo potencial de inversión, etcétera, al modo de las teorías básicas del (sub)desarrollo.

...y de la riqueza

En tanto, otra parte de la ciudad disfruta de las condiciones contrarias (salvo por los costos de la urbanización excesiva: contaminación, tráfico denso, etcétera). Por ejemplo, una empresa inmobiliaria indicaba recientemente que las ocho zonas más dinámicas de la Ciudad de México en términos de la rentabilidad de alquiler de inmuebles para vivienda nuevos y usados en el primer semestre de 2018 eran Polanco, Condesa, Roma, Narvarte, Del Valle, Santa Fe, Bosques de las Lomas y Lomas de Chapultepec.¹¹ En cuanto a inmuebles para oficinas la situación es similar, destacan Bosques de las Lomas, Santa Fe, Perisur, Insurgentes Sur, Polanco, Lomas de Chapultepec.¹²

La tabla 3 muestra que cinco alcaldías han concentrado los desarrollos inmobiliarios de la Ciudad de México, tanto en superficie (91.2%) como en dinero (93%) y en proyectos (81.4%)¹³, coincidentemente en las que comprenden los corredores mencionados antes.

Tabla 3. Ciudad de México. Inversiones inmobiliarias

	Millones de metros cuadrados construidos	%	Miles de millones de pesos invertidos	%	Número de proyectos	%
M. Hidalgo	11.0	53.7	6.0	39.0	49	31.4
Tlalpan	1.8	8.8	2.7	18.0	11	7.1
Cuajimalpa	2.3	11.2	1.9	13.0	27	17.3
Cuauhtémoc	1.4	6.8	1.8	12.0	15	9.6

11. "Invertir en el segmento de alquiler", *Dinero*, 031018, <<https://www.dineroenimagen.com/tu-dinero/3-colonias-de-cdmx-en-que-conviene-comprar-para-rentar-departamentos/103672>>.

12. "Las zonas más atractivas en México para la industria inmobiliaria", *Alto Nivel*, 200318, <<https://www.altonivel.com.mx/empresas/zonas-atractivas-industria-inmobiliaria/>>.

13. Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios, *Inversión Inmobiliaria*, no. 60, marzo-abril de 2018, pp. 8, 9 y 18, <<http://www.adi.org.mx/es/inversion-inmobiliaria.php>>.

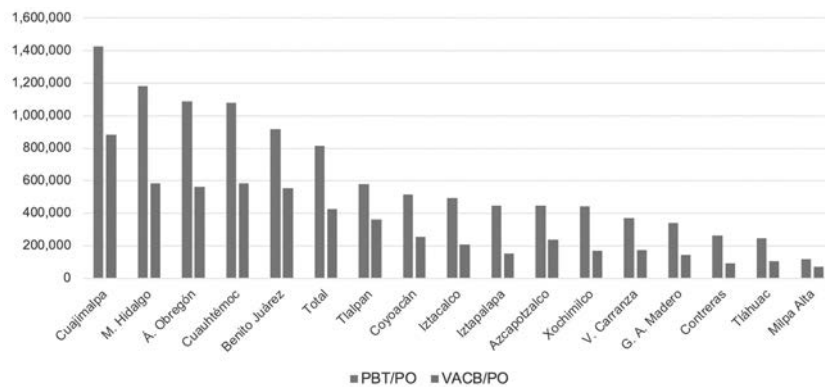
	Millones de metros cuadrados construidos	%	Miles de millones de pesos invertidos	%	Número de proyectos	%
A. Obregón	2.2	10.7	1.7	11.0	25	16.0
Subtotal	18.7	91.2	14.1	93.0	127	81.4
Otras	1.8	8.8	1.3	7.0	29	18.6
	20.5	100.0	15.4	193.0	156	100.0

Fuente: elaboración propia con base en ADI (2018).

Estas cifras corresponden sólo a los afiliados de una organización empresarial y seguramente hay muchas otras inversiones de pequeña escala y hasta domésticas en la ciudad, pero dejan ver con claridad cuál es la dinámica que caracteriza al sector que predomina en la lógica de la acumulación del capital inmobiliario, que a fin de cuentas es el que marca la pauta de la morfología del desarrollo urbano. Así, la ciudad que progresa se localiza principalmente en el triángulo formado por el Centro Histórico, el eje Reforma y el eje Viaducto Tlalpan, es decir, el cuadrante sur-poniente.

Otro indicador interesante es el de la productividad económica. La gráfica 14 muestra la producción bruta total por personal ocupado y el valor agregado por personal ocupado en cada una de las alcaldías. Puede observarse que la productividad medida por ambos indicadores es muy superior en las alcaldías donde hay inversión inmobiliaria y asentamiento de los sectores económicos catalogados como superiores: financieros, profesionales, de apoyo corporativo, etc. En tanto, las cifras son muy bajas para las alcaldías del oriente y del sur (éstas, otra vez, en relación a sus áreas urbanas).

Gráfica 14. Productividad por Alcaldía (pesos corrientes)



Fuente: INEGI. Censos Económicos 2014. Resultados definitivos.

Como vemos, el patrón territorial de la heterogeneidad estructural y la desigualdad social se ha mantenido a lo largo de los años en la ciudad, de tal manera que los habitantes ubicados en el cuadrante del progreso gozan de los beneficios de un desarrollo urbano acumulado históricamente, mientras que el resto de la población vive una urbanización más masiva y de menor calidad. Unos están ligados al círculo virtuoso de crecimiento-bienestar, mientras que los otros padecen una trampa secular de la pobreza o del subdesarrollo. Y, lo más importante, el suministro de bienes y servicios públicos, aunque amortigua las diferencias, no las corrige y mucho menos las elimina.

En fin, la distribución territorial de los recursos urbanos de “segundo orden” ha seguido la inercia marcada por el “primer orden”. En términos morfológicos, el cambio del modelo de ciudad liberal al de ciudad neoliberal no hizo sino agudizar la heterogeneidad urbana y la desigualdad social. Así, a los problemas heredados de la ciudad liberal/industrial se sumaron los nuevos problemas de la neoliberal/terciaria.

IV. EL CONDICIONAMIENTO DE LA LÓGICA DEL CAPITAL

En el caso de la Ciudad de México, el gobierno local parece haber renunciado —al menos hasta 2018— a modificar la sentencia del “primer orden” con base en las promesas del modelo neoliberal de ciudad, de tal forma que, como hemos visto, el capital se ha dirigido preponderantemente al cuadrante sur-poniente de la ciudad, generando en esta área un círculo virtuoso de inversión-ingresos. No está de más recordar la lógica que determina la localización del capital inmobiliario, pues el desarrollo de la morfología urbana (en su sentido más amplio) está determinado por la lógica de la acumulación del capital en general, la que a su vez, en el marco de la competencia entre los capitales numerosos, está definida por la lógica de valorización del capital dominante, en este caso el financiero/inmobiliario, a menos que el Estado decida otra cosa y tenga el poder de establecer condiciones diferentes.

Las ganancias del capital inmobiliario proceden del diferencial que hay entre el precio de venta del inmueble y su costo de producción, uno de cuyos componentes es el precio del suelo. A igualdad de otras condiciones, un precio bajo del suelo permite construir edificaciones con ganancias altas, mientras que un precio alto del suelo obliga a obtener más utilidades por metro cuadrado de suelo, es decir, construir hacia arriba, para conseguir rentabilidades

mayores. Además, el suelo mejor dotado de infraestructura (en sentido amplio) normalmente es más caro porque es más demandado. Así, estos dos factores explican en primera instancia por qué las grandes inversiones privadas de tipo residencial, gran comercio y oficinas se orientaron desde los años cuarenta/cincuenta del siglo veinte al cuadrante sur-poniente de la Ciudad de México más que a los otros tres. Y explican también por qué la producción masiva y de baja altura –para vivienda media y de interés social y servicios tradicionales– predomina en las expansiones periféricas de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Duhau (2008) señalaba hace un decenio el papel que ejercían los que denominó “nuevos productores del espacio habitable”, refiriéndose a las empresas desarrolladoras de los “conjuntos urbanos” compuestos por esa vivienda masiva y de bajo costo, más los servicios correspondientes y su impacto tanto en las características de las viviendas como en el paisaje urbano *periférico*. Otros autores han documentado la modalidad de los grandes proyectos urbanos o megaproyectos que los promotores han desplegado en la *ciudad central* y que han ido combinando usos residenciales, comerciales y de servicios para ser más rentables, configurando una ciudad de *ciudadelas* (Ejea, 2014a).

Un aspecto fundamental y sobresaliente del desarrollo urbano neoliberal ha sido precisamente que las empresas constructoras de vivienda del Estado (Infonavit y Fovissste, principalmente) se convirtieron en instituciones financiadoras de las empresas constructoras privadas en los años noventa (Duhau, 2008; Valenzuela, 2015; Alegría y Gonzáles, 2016), estimulando el desarrollo del mercado inmobiliario a través del crédito a la demanda e indirectamente a la oferta. Paralela y complementariamente se desarrollaron las instituciones privadas de financiamiento, como las Sofoles y algunos bancos, de manera que se configuró el capital inmobiliario-financiero que ha sido predominante desde la primera década del presente milenio en la conformación de la ciudad. Por ejemplo, el número de créditos para vivienda nueva aumentó de doscientos mil en 1998 a un millón en 2008, y aunque disminuyeron a partir de 2009, alcanzaron la cifra de trece millones en 2015 (Alegría y Gonzáles, 2016: 3-5). Asimismo, la expansión del mecanismo de crédito en el sector dio pie a la buratilización de las hipotecas. Según la Sociedad Hipotecaria Federal, los bonos respaldados por créditos puente fueron de 1 172 millones de pesos en 2002 y acumularon 23 585.1 millones en 2008,¹⁴ mientras que el monto acumulado de emisiones respaldadas por hipotecas pasó de 1 979 créditos y 596 millones de pesos en 2003 a 254 044 créditos y 91 137 millones de pesos en 2013.¹⁵ En la

14. <<http://doc.shf.gob.mx/estadisticas/bonospuente/Paginas/default.aspx>>.

15. <<http://doc.shf.gob.mx/estadisticas/bonosreship/Paginas/default.aspx>>.

273

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

16. Revista *Obras*, <<http://obrasweb.mx/inmobiliario/2018/11/07/vehiculos-financieros-inmobiliarios-baten-record-en-mexico-en-2018>>.

17. Esto incluyó el NAICM. Revista *Obras*, <<http://obrasweb.mx/construccion/2018/04/06/las-fibras-e-son-las-estrellas-de-la-bolsa-en-lo-que-va-del-año>>.

misma dirección, de 2011 a 2018 los fideicomisos de infraestructura y bienes raíces, o de inversión y bienes raíces o de inversión en bienes raíces (FIBRAS), movilizaron 480 000 millones de pesos, acaparando 61% del total de emisiones de capital.¹⁶ Para rematar, en los primeros tres meses de 2018 tres emisoras habían captado 51 966 millones de pesos, 54% del total captado por 12 empresas en todo 2017.¹⁷

Aunque la tasa de interés real en México ha venido disminuyendo tendencialmente desde 1998, con un leve repunte en 2016 y 2017, su nivel ha sido suficientemente elevado para incentivar la rentabilidad financiera, de tal suerte que el circuito inmobiliario-financiero tiende a inflar los precios y, por lo tanto, reforzar la tendencia del capital a capitalizarse mediante el incremento de la densidad en las zonas caras y mejor dotadas de infraestructura.

La competitividad

Para finalizar, cabe comentar que una de las premisas de la ciudad neoliberal se sustenta en la idea de la competitividad. Esta idea justifica el gasto en las infraestructuras que parecen más productivas puesto que —se cree— redundarán en atraer inversiones en sectores tecnológicos de punta, exportar bienes y servicios de alto valor agregado, generar empleos calificados y multiplicar la derrama de buenos ingresos.

Sin embargo, en la Ciudad de México no se han cumplido esas expectativas. Como hemos visto, la inversión en bienes y servicios urbanos se ha realizado privilegiando sólo una parte de la ciudad, ampliando la heterogeneidad urbana y la desigualdad social. Así, el incremento de la competitividad en algunas zonas es compensado y contrarrestado por la baja calidad de las infraestructuras en el resto y otros costos asociados al crecimiento caótico y el deterioro de las instituciones. En consecuencia, si bien la Ciudad de México se encuentra entre las más competitivas del país, las políticas urbanas aplicadas no la han llevado al primer lugar nacional ni a mejorar su posición a nivel mundial (Sobrino, 2013).

En otras palabras, la inversión en infraestructura de manera selectiva o focalizada ha demostrado su ineficacia incluso en términos de los parámetros neoliberales que la definieron, no se diga en los propósitos de bienestar de la población. Por lo tanto, hay que modificar el esquema.

V. HACIA UN NUEVO MODELO DE CIUDAD

En los últimos años el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) ha revisado sus planteamientos y ha llegado a la conclusión de que el paradigma del “enfoque facilitador”, es decir, neoliberal, que antes promovía, no cumplió sus cometidos, principalmente los de proporcionar vivienda digna a amplios sectores de la población de bajos ingresos, reducir las desigualdades urbanas y sociales y lograr ciudades sustentables y competitivas.

En consecuencia es necesario cambiar de paradigma y procurar ciudades *prósperas*, modelo que alude a una ciudad compacta y densa, mixta (funcionalmente) y mezclada (socialmente), comunicada (movilidad eficiente) y conectada (comunicaciones e interacciones), sustentable y resiliente, segura e incluyente.¹⁸

Lo anterior significa que deben atenderse los rezagos en las áreas más descubiertas, marginadas o excluidas del desarrollo, y que esta atención no debe desligarse de su integración al conjunto. En otras palabras, que no basta con políticas asistencialistas que compensen o contengan la pobreza sino que hacen falta políticas de desarrollo urbano, social y económico para esas áreas en una perspectiva que las integre como parte del dinamismo conjunto de la ciudad. Esto apunta a una nueva morfología, como hemos dicho arriba, que implica, por supuesto, no solamente promover o permitir grandes proyectos en áreas de rentabilidad obvia sino hacer hincapié en inversiones aparentemente “a fondo perdido” en áreas “atrasadas”, aunque diríase mejor a “plazo largo” donde “largo” significa “más allá de la rentabilidad inmediata del capital”. Implica también nuevas formas de financiamiento, con una importante acción rectora del gobierno, y nuevas formas de gobernanza, es decir, de participación democrática de la sociedad. En este marco, “la demanda ya no es sólo de mayor cantidad de servicios e infraestructura, sino también la mejora en la calidad de vida urbana y la garantía de derechos vinculados a la seguridad, la movilidad, la protección ambiental y la superación de las inequidades sociales” (ONU-Habitat, 2012: 148). Lo anterior no significa obviamente que ya se hayan resuelto los déficits de servicios urbanos, sino que a la necesidad de cubrir los rezagos cuantitativos se ha añadido la exigencia de una mejor calidad en ellos.

18. ONU-Habitat (2017, 2016, 2014).

275

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

BIBLIOGRAFÍA

- Asociación de Desarrolladores Inmobiliarios (ADI), *Inversión Inmobiliaria*, núm. 60, marzo-abril de 2018, pp. 8, 9 y 18, disponible en: <<http://www.adi.org.mx/es/inversion-inmobiliaria.php>>.
- Alegría, Tito A. y Gonzáles O., Dinorah J. (2016). “Interpretación del crecimiento urbano expansivo reciente”, en *Ciudades*, núm. 111, julio-septiembre, RNIU, Puebla.
- Asuad, Normand y Garza, Gustavo (2013). “Colapso de la inversión pública federal en la Ciudad de México, 1959-2010”, en Gustavo Garza, *Teoría de las Condiciones y los Servicios Generales de la Producción*. México: El Colegio de México.
- Bárcena, Alicia y Prado, Antonio (2016). *El imperativo de la igualdad*. Argentina: CEPAL / Siglo XXI.
- CIDOC/SHF (2015). *Estado actual de la vivienda en México 2015*. México: Programa editorial del Gobierno de la República.
- Comisión Federal de Electricidad (CFE). *Usuarios y consumo por municipio*, disponible en: <<https://datos.gob.mx/busca/dataset/usuarios-y-consumo-de-electricidad-por-municipio-2010-2017>>.
- Conde, Carola y Conrado Jiménez (2013). “Finanzas e inversión infraestructural de los gobiernos locales en la Ciudad de México”, en Gustavo Garza, *Teoría de las Condiciones y los Servicios Generales de la Producción*, México: El Colegio de México.
- Coneval (2015). *Medición de la pobreza 2010-2015*. Indicadores de pobreza por municipio.
- Duhau, Emilio (2008). “Los nuevos productores del espacio habitable”, en *Ciudades*, núm. 79, julio-septiembre, RNIU, Puebla.
- Ejea Mendoza, Guillermo (2014). “Ciudadelas: una estrategia de desarrollo urbano en la Ciudad de México”, en *Anuario de Espacios Urbanos 2014*. México: Departamento de Evaluación en el Tiempo, División de Ciencias y Artes para el Diseño, UAM Azcapotzalco.
- Garza, Gustavo (2013). “Conceptualización del binomio condiciones y servicios generales de la producción”, en Gustavo Garza, *Teoría de las Condiciones y los Servicios Generales de la Producción*. México: El Colegio de México.
- Gobierno de la Ciudad de México (GCM). *Cuidar el agua es cosa de todos* (2016), disponible en: <<http://www.cuidarelagua.cdmx.gob.mx/delegacion.html>>.
- . *6º Informe de Gobierno 2018, Anexo Estadístico*, disponible en: <<https://www.cdmx.gob.mx/storage/app/media/6o%20Informe%20de%20Gobierno/6o-informe-estadistico.pdf>>.
- Harvey, David (1977) [1973] *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI Editores..
- INEGI: *Sistema de Cuentas Nacionales* (SCN).

- . *Encuesta Nacional de Empresas de la Construcción* (ENEC).
- . *Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares* (ENIGH) 2016 y 2018.
- ONU Habitat (2017). *Nueva Agenda Urbana Habitat III 2017. Declaración de Quito / Plan de Aplicación*, disponible en: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>
- . (2016). *La Iniciativa de la Prosperidad Urbana*
- . (2012) *El estado de las ciudades en América latina y el Caribe*.
- / CAF (Banco de Desarrollo de América Latina) (2014) *Construcción de Ciudades más Equitativas. Políticas públicas para la inclusión en América Latina*, Colombia, disponible en: http://publicaciones.caf.com/media/39869/construccion_de_ciudades_mas_equitativas_web0804.pdf.
- Pérez, Pedro (2013). “La urbanización y la política de los servicios urbanos en América Latina”, Dossier: Latinoamérica: las ciudades y la teoría urbana en el siglo XXI, *Andamios* vol.10, no.22 México mayo/agosto, disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-00632013000200004, <http://www.scielo.org.mx/pdf/anda/v10n22/v10n22a4.pdf>.
- Sacmex (2018). *Diagnóstico Logros Desafíos*, disponible en: <http://data.sacmex.cdmx.gob.mx/aplicaciones/libreria/biblioteca/libros/2018/diagnostico-logros-y-desafios-2018.pdf>.
- SEP. *Sistema Nacional de Información de Escuelas*, disponible en: [<http://www.snie.sep.gob.mx/SNIESC/\(150219\)>](http://www.snie.sep.gob.mx/SNIESC/(150219)).
- SMA. Disponible en: <http://data.sedema.cdmx.gob.mx/flippingbook/areas-verdes/#p=4>. y http://data.sedema.cdmx.gob.mx/areasverdesvidaparatos/pdf/infografia_areas_verdes.pdf.
- Sobrino, Jaime (2013). “Infraestructura, economías de aglomeración y competitividad urbana”, en Garza, Gustavo, *Teoría de las Condiciones y los Servicios Generales de la Producción*, México: El Colegio de México.
- Valenzuela Aguilera, Alfonso (2015). “Mercados fallidos”, en *Ciudades # 106*, abril-junio. Puebla: RNIU.
- Velázquez Mejía, Osvaldo, “La ZMCM: una zona habitable pero sin habitabilidad. Un acercamiento desde la subjetividad”, con material del Posgrado en Diseño de la UAM Azcapotzalco, en *Tlatemoani*, Revista Académica de Investigación, disponible en: <http://www.eumed.net/rev/tlatemoani/03/ovm.htm>, (10/02/19).
- Yavidaxiu. Trabajo propio, from the work of Christine Niederberger in *Paléopaysages et archéologie pré-urbaine du Bassin du Mexique* (CEMCA, México, 1987), dominio público, disponible en: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1187382>.

Medio ambiente, obra pública y crecimiento metropolitano.

La paradoja de la política urbana de Ernesto P. Uruchurtu

• Armando Alonso Navarrete¹

UAM-AZCAPOTZALCO
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE

1. Correo electrónico: ana@azc.uam.mx

INTRODUCCIÓN

La Ciudad de México ha experimentado diversas transformaciones en su paisaje urbano, siendo las más significativas aquellas que fueron propiciadas por sus gobernantes en momentos clave de su historia, mediante la implementación de reformas y políticas urbanas que removieron viejos esquemas para dar paso cada vez a un nuevo orden urbano y social. Algunos de estos personajes dejaron una huella imborrable a través de sus acciones de gobierno, revolucionando la percepción colectiva acerca de su intervención en la administración urbana de la capital (Kandell, 1990).

Durante la que hasta el momento ha sido la gestión más duradera en el gobierno de la Ciudad de México, entre 1952 y 1966, Gustavo Ernesto Uruchurtu Peralta además de ser el líder político de la entidad fue el encargado de conducir su crecimiento y desarrollo.² En su gestión al frente del Departamento del Distrito Federal (DDF), ejecutó una estrategia de desarrollo urbano que colocó a la capital en una posición sobresaliente no sólo en el sistema nacional de ciudades, sino también en el mismo contexto, pero a nivel mundial.

Sustentado en una visión clara de la posición que debía ocupar la ciudad en la esfera económica, territorial, política, ideológica y cultural, a través de un riguroso esquema de gobierno alcanzó logros importantes en la realización de obra pública, particularmente en materia de agua potable, vialidad, drenaje y alcantarillado, así como en la construcción de equipamiento urbano para el abasto, salud, educación, cultura, deporte y recreación. De la misma manera, llevó a cabo diversas acciones orientadas al ornato y embellecimiento del espacio público, contribuyendo al mismo tiempo a mejorar las condiciones para la salud pública de la población mediante la construcción de unidades deportivas, parques y jardines públicos.

2. Fue designado por primera ocasión Jefe del Departamento del Distrito Federal por el Lic. Adolfo Ruiz Cortines de 1952 a 1958, posteriormente, de 1958 a 1964, fue ratificado en el cargo por el Lic. Adolfo López Mateos y, por último, de 1964 a 1966, desempeñó la misma función en el gobierno del Lic. Gustavo Díaz Ordaz.

279

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Respaldado por una visión clara de la ciudad que pretendía hacer sobresalir, Uruchurtu afirmaba que la Ciudad de México, hasta aquella época, había transitado por dos grandes transformaciones, la primera ocasionada por la conquista de México por los españoles, lo cual causó un fuerte choque cultural con sus correspondientes efectos sobre las formas de poblamiento y arreglos territoriales en la cuenca del Valle de México y, por otro lado, aludía a la profunda transformación que vivió la ciudad durante su mandato (DDF, 1964).

La política urbana de Uruchurtu, fincada en un vasto programa de obra pública y desarrollado en un periodo relativamente corto de tiempo, transformó definitivamente la configuración, funcionamiento, fisonomía y paisaje urbano de la Ciudad de México dejando profundas huellas que aún prevalecen en la memoria colectiva de una porción de sus habitantes (Gobierno del Distrito Federal, 1999).

Esta contribución pretende explorar las contradicciones de un proyecto de desarrollo urbano favorecido por las condiciones de crecimiento económico por las que atravesaba el país y una plataforma político ideológica aparentemente progresista, en un contexto en el que la capital del país se asume como el paradigma del desarrollo nacional. En esos términos y como parte de la estrategia de desarrollo urbano que se implementó en dicho periodo, la obra pública en materia de infraestructura social, el espacio público y los aspectos ambientales, fueron considerados también como elementos impulsores de una modernidad a la que el modelo de desarrollo posrevolucionario aspiraba.

Por otro lado, también se abordan algunas de las implicaciones de la realización de tan vasto inventario de obra pública en la construcción de un escenario no deseado: el de la metropolización. En ese sentido, se advierte que esta tendencia originada cuando menos una década antes, fue imposible de revertir, debido al impulso que había estado recibiendo mediante la cuantiosa inversión de fondos públicos y privados para renovar su infraestructura material. De ahí se desprende el contrasentido de la búsqueda de una modernidad urbana, en la que el crecimiento y desarrollo de la ciudad estaba permanentemente sometida al contrapeso de las regulaciones y decisiones políticas que pretendían contemplarla como una entidad estática.

LA CIUDAD DE MÉXICO COMO PARADIGMA DEL DESARROLLO NACIONAL

En la primera mitad del siglo pasado, después de haber concluido la lucha armada de 1910, las condiciones sociales, económicas, políticas y territoriales

de la Ciudad de México cambiaron sustancialmente para dar paso a nuevos esquemas y arreglos derivados de los postulados del pensamiento revolucionario, los cuales fueron llevados a la práctica en concordancia con los preceptos del nuevo orden mundial emanado de la Segunda Guerra Mundial, mediante la institucionalización de diversas políticas encaminadas a impulsar el desarrollo nacional, fincado en buena medida en el fomento a la industrialización del país.

Este proceso de industrialización requería de la ampliación y modernización de la infraestructura física de las ciudades para establecer las condiciones idóneas y estimular el crecimiento económico. De esta manera, la transformación urbana que experimentó la Ciudad de México durante el periodo posrevolucionario, comenzó a acelerarse durante el sexenio del presidente Lázaro Cárdenas del Río (1934-1940), y se agudizó durante el periodo comprendido entre 1940 y 1970 asumiendo, como lo señala Davis, el papel de *metrópoli moderna*, creando una inercia de crecimiento demográfico y urbano cuyos efectos prevalecen hasta hoy (Davis, 1999).

Durante este periodo y como producto de la reactivación económica mundial, la base productiva del país también sufrió adecuaciones, dando inicio a una era de crecimiento desequilibrado, pues mientras la Ciudad de México padecía los efectos de un proceso de urbanización explosivo, el campo atravesaba por un periodo de abandono. Este desequilibrio fue provocado en parte por la presión imbuída por el capital industrial y los cambios que se dieron en la esfera política, lo que promovió la concentración del poder político, económico e ideológico en la Ciudad de México, fomentando, por un lado, la instalación de nuevas industrias y la modernización de la planta productiva ya existente en el Distrito Federal (DF) y, por otro, concentrando en esta entidad las decisiones políticas y económicas que en adelante trazarían el rumbo del país (Garza, 1985).

En lo que corresponde al destino de la inversión pública y en el marco de una distribución asimétrica de recursos, con el objeto de crear las condiciones necesarias para acelerar el crecimiento económico de la entidad, la Ciudad de México fue favorecida por el gobierno de la República a través de las participaciones federales que influyeron de forma decisiva en la construcción de grandes obras de infraestructura y en la ampliación de la cobertura de los servicios urbanos.³ Con ello se desencadenaron severos impactos, no sólo a escala local por lo que concierne al desarrollo urbano, ordenamiento territorial y afectaciones al medio ambiente en la ciudad, sino también en cuanto a las implica-

3. Según María Luisa González (1988), se estima que en 1960 el gobierno de la Ciudad de México habría gastado en los ramos de infraestructura y equipamiento urbano cinco veces más que el gasto agregado para los mismos rubros de todos los municipios de país, gran parte de estos recursos se ejercieron con cargo al erario público federal, provocando como era de esperarse nuevas inconformidades provenientes de otras regiones más necesitadas.

ciones en la escala regional, ya que la distribución de los recursos públicos para apoyar el desarrollo equitativo de las otras entidades federativas se vio afectada, limitando o cuando menos retrasando su desarrollo (González, 1988).

A esto se sumó una política pública para reforzar y consolidar el equipamiento urbano de la capital con la construcción de edificios públicos y grandes conjuntos arquitectónicos administrados por diversas instancias del gobierno federal, así como para impulsar el crecimiento del sector económico basado en el comercio y los servicios (Garza, 2003). Duhau y Girola lo resumen de esta forma: “La atención a los requerimientos del crecimiento de la ciudad, provocó una profunda metamorfosis urbanística, arquitectónica, económica y cultural, que a su vez fue precedida por una serie de cambios en el poder político” (Duhau & Girola, 1990).

Como era previsible, este esquema de desarrollo tuvo efectos en la mutación física de una ciudad que, ya encauzada hacia la industrialización, se constituyó como el principal núcleo demográfico del país, cuya estructura y fisonomía urbana se adaptó en el mediano plazo para facilitar el creciente uso del transporte motorizado, generando cada vez más opciones de accesibilidad hacia las áreas periurbanas y provocando la ampliación de sus límites urbanos, orientados en una primera etapa, hacia los incipientes enclaves industriales ubicados en los municipios vecinos del Estado de México como Naucalpan y Tlalnepantla (Cisneros Sosa, 1993).

En términos cuantitativos, tanto el crecimiento demográfico, como la dimensión de la expansión urbana, pueden apreciarse a partir de las cifras que se presentan en el cuadro 1, la cual retoma información oficial proporcionada por el Departamento del Distrito Federal correspondiente al lapso comprendido entre 1950 y 1970. Durante este periodo la población del DF aumentó en 225% aproximadamente, mientras que la superficie de su área urbana, se incrementó en 297%. Por otra parte, puede compararse el crecimiento poblacional de la Ciudad de México en el periodo de referencia con relación al contexto nacional y, en ese sentido, se puede apreciar que la proporción porcentual de la población de la capital tuvo un incremento entre 1950 y 1970 de 2.42%, mientras que la densidad demográfica decreció, corroborando la suposición de que la expansión física de la ciudad avanzaba a un ritmo más acelerado, induciendo en esos mismos términos, una demanda creciente de suelo urbanizable, vivienda, equipamiento y servicios urbanos; así como el incremento de los costos ambientales y socio territoriales correlativos a tales requerimientos (DDF, 1970).

Cuadro 1. Población y crecimiento del área urbana en el Distrito Federal, 1940-1970

Rubro	1950	1960	1970
Población Nacional (Hab.)	25,791,017	34,923,129	48,225,238
Población del Distrito Federal (Hab.)	3,050,442	4,870,876	6,874,165
Proporción de la población del D.F. respecto al total nacional (%)	11.83	13.95	14.25
Superficie del Área Urbana del D.F. (km ²)	229.62	470.07	682.60
Densidad de población del D.F. (Hab./km ²)	13,285	10,362	10,071

Fuente: Elaboración propia, con base en cifras proporcionadas en: *La ciudad de México, breve evaluación de su crecimiento*. Ed. DDF, México, 1970.

La acelerada expansión de la ciudad, representada en el surgimiento constante de colonias populares en las áreas periféricas, algunas de las cuales fueron creadas de manera ilegal para alojar a los migrantes provenientes de otras regiones del país que llegaban en búsqueda de mejores condiciones de vida, provocó una profunda transfiguración del paisaje urbano de la capital, incitada en gran medida por los cambios derivados del fortalecimiento de las actividades económicas vinculadas a los sectores secundario y terciario y al incremento demográfico.

Este fenómeno redundó en un proceso de expansión y modernización de la estructura vial y los sistemas de transporte, la adecuación y renovación de espacios públicos emblemáticos y el surgimiento constante de nuevas edificaciones y grandes conjuntos arquitectónicos habitacionales o destinados para alojar equipamientos urbanos, cuyo diseño y construcción incorporaban los procedimientos más avanzados y los materiales más innovadores, imprimiendo un sello de modernidad a la fisonomía urbana de la ciudad, colocándola en el concierto de las ciudades más importantes del mundo.

GENIO Y FIGURA: ERNESTO P. URUCHURTU Y SU VISIÓN SOBRE LA CIUDAD DE MÉXICO

En un contexto en el que la Ciudad de México reafirmaba su jerarquía urbana y económica con relación a otras ciudades importantes del país como Guadalajara y Monterrey, en diciembre de 1952 el presidente de la República, Adolfo Ruiz Cortines, designó al abogado Gustavo Ernesto Uruchurtu Peralta como

283

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

4. Ernesto P. Uruchurtu fue designado por primera ocasión Jefe del Departamento del Distrito Federal por el Lic. Adolfo Ruiz Cortines de 1952 a 1958, posteriormente de 1958 a 1964, fue ratificado en el cargo por el Lic. Adolfo López Mateos y, por último, de 1964 a 1966, desempeñó la misma función en el gobierno del Lic. Gustavo Díaz Ordaz, hasta presentar su renuncia el 14 de septiembre.

5. Las intenciones de Ernesto P. Uruchurtu de hacer de la Ciudad de México una ciudad moderna y ordenada, símbolo del desarrollo nacional, fueron conjugadas de diversas maneras, una de las que dejó mayor huella en la conciencia colectiva, fue la remodelación de la Plaza de la Constitución, cuyas obras iniciaron el 7 de julio de 1958. La desaparición de los jardines que fueron sustituidos por una gran explanada de concreto, se asumió como una acción de gobierno que requería de mucha firmeza para transformar un espacio con cientos de años de historia, asignándole un nuevo significado estético acorde al movimiento moderno de la primera mitad del siglo XX, al tiempo que se aprovechaban los valores formales y estéticos de dicha corriente, para dotar al centro neurálgico del país de un espacio adecuado para llevar a cabo los rituales y ceremonias propios de una sociedad de masas.

jefe del Departamento del Distrito Federal, quien asumió el encargo hasta que renunció en 1966 durante la presidencia de Gustavo Díaz Ordaz⁴.

Ernesto P. Uruchurtu fue un militante activo del Partido Revolucionario Institucional (PRI), cuya carrera política y actividad en el servicio público comenzó en su natal Sonora. Su desempeño y afinidad ideológica con personajes como Adolfo Ruiz Cortines y Miguel Alemán Valdés lo llevaron a desempeñar, entre otros cargos, el de secretario de Gobernación durante el sexenio de este último. Era identificado como un político perteneciente a la fracción conservadora del PRI debido a su inclinación ideológica y moral hacia la clase media más tradicional.

Sobre las particularidades de su personalidad y la manera en que esto pudo haber influido en su forma de gobernar, de no ser por lo que reportaron y escribieron en su oportunidad diversas fuentes periodísticas de la época (Magaña, 1991), poco se ha documentado sobre esto; sin embargo, en la memoria colectiva prevalece la imagen de un personaje de ideas firmes, que regularmente lograba sus propósitos en el plano no sólo de la política, sino también en lo que compete a la concreción de procedimientos legal y administrativamente convenientes para conseguir que prosperaran sus planteamientos sobre la administración urbana del Distrito Federal.⁵ Existen incluso, varias alusiones en medios escritos acerca de una personalidad impositiva que rayaba en lo autoritario, especialmente en lo concerniente a conductas o actividades que consideraba contrarias a la moral y las buenas costumbres (Monsivaís, 1996).

Con relación a su oficio político, alimentado por la experiencia acumulada durante el desempeño de varios cargos, cultivó nexos y compartió intereses especialmente con los organismos corporativizados del PRI, como la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP), la Confederación Revolucionaria de Obreros y Campesinos (CROC), la Confederación Nacional Campesina (CNC) y la Confederación de Trabajadores de México (CTM), entre otros; mientras que con otros sectores sociales también tejió redes de apoyo mutuo, como con la Alianza de Camioneros, organismo que agrupaba a los permisionarios o concesionarios del transporte público, así como con organizaciones de comerciantes establecidos del Centro Histórico de la Ciudad de México (Davis, 1999). Estas coaliciones le permitieron implementar un esquema de gobierno legitimado por el apoyo de las bases populares, obreras y campesinas que daban soporte a dichas organizaciones, el cual fue un rasgo característico del control político de masas que implementó el PRI durante varias décadas.

A lo largo de su gestión, además de asumirse y ser reconocido como el líder político de la entidad, fue el encargado de gobernar y administrar la ciudad más compleja del país, logrando avances importantes en la realización de obra pública en materia de infraestructura hidráulica, sanitaria, eléctrica y vial;⁶ así como en la construcción de equipamiento urbano para el abasto, salud, educación, cultura, deporte y recreación. Asimismo, impulsó una política urbano ambiental, fincada en diversas acciones orientadas al ornato y embellecimiento del espacio público, contribuyendo al mismo tiempo a mejorar las condiciones para la salud pública y el solaz de la población urbana, mediante la construcción de centros y unidades deportivas, parques y jardines públicos.

Dada la importancia de la Ciudad de México como modelo de desarrollo que se pretendía proyectar en la imagen de una ciudad cosmopolita, ordenada, compacta y prolija,⁷ ésta era considerada como el principal escaparate de la modernidad y el progreso, por lo que la relevancia del trabajo de Uruchurtu, destacaba no sólo en la escena local, sino que también lo presentaba como un gobernante enérgico, capaz y eficiente, cuyas posibilidades de aspirar a niveles más altos en el quehacer gubernamental dependían en gran medida de sus alianzas políticas y su desempeño al frente de DDF. Por los resultados de su gestión y liderazgo político en la capital del país, tres presidentes lo mantuvieron en el cargo, por lo que también era considerado por algunos de sus correligionarios como uno de los principales rivales políticos a vencer en las aspiraciones a la presidencia de la República.

Conforme a su ideario sobre la administración de la capital, Ernesto P. Uruchurtu enfocó su atención a las demandas sociales en los ramos de infraestructura, equipamiento, servicios urbanos y vivienda; llevando a cabo acciones orientadas a beneficiar a los residentes de la zona centro de la ciudad y algunas colonias de clase media. Al mismo tiempo, destinó cuantiosos recursos para el mejoramiento urbano de las colonias populares o de reciente creación ubicadas en las áreas periurbanas del Distrito Federal, especialmente aquellas situadas en las porciones norte y nororiente, hacia donde se dirigían las principales tendencias de la expansión urbana y en las que habitaba la población más marginada (Ruiz Sánchez, 1999).

Su visión acerca del rumbo que debía tomar el desarrollo urbano de la capital y la implementación de una política urbana consistente con la idea de incorporarla de forma ordenada y regulada a la modernidad transformaron sensiblemente el paisaje urbano de la Ciudad de México, modificando su estructura, funcionalidad y estética; así como la percepción que tenía la pobla-

6. Paralelamente a la ampliación, mejoramiento y modernización de la estructura vial de la ciudad, impulsó mediante su afinidad política con la Alianza de Camioneros, la creación de nuevas rutas de transporte colectivo que darían servicio predominantemente a la zona periurbana del DF y, por el contrario, se opuso rotundamente a la construcción del Sistema de Transporte Colectivo Metro, del cual ya existía un instrumento para su planeación y construcción. Fue hasta la gestión de Corona del Rosal que el más grande proyecto de transporte público de la ciudad dio inicio a su construcción y operación.

7. Su postura privilegiaba entre otros aspectos, la reglamentación y restricción del comercio ambulante en las áreas centrales, el orden y el ornato de los espacios públicos, el uso adecuado del equipamiento urbano para fomentar la salud física y mental de la población; así como mejorar el tránsito vehicular en las calles del centro histórico. En otro nivel se ubicaban las necesidades de obras públicas para suministrar suficiente agua potable a la ciudad, mantener limpias y ordenadas las calles y los barrios de la ciudad, evitar las inundaciones y aumentar la seguridad pública. Por ejemplo, uno de sus programas más exitosos consistió en reglamentar y restringir el comercio ambulante en la vía pública y para ello llevó a cabo un planteamiento general para la construcción y modernización de 160 mercados, que darían cabida a los comerciantes informales del Centro Histórico.

ción del espacio que habitaba y de una gestión gubernamental que materializó, en un lapso relativamente corto de tiempo, diversos planes y proyectos urbanísticos y ambientales, alterando sensiblemente el contexto urbano y conduciendo paradójicamente a la ciudad hacia un proceso irreversible de metropolización.



286
Las ciudades observadas por
sus contemporáneos. Servicios urbanos
y obra pública

Figuras 1 y 1 bis. Crecimiento urbano y transición a la modernidad. Conjunto urbano de Nonoalco Tlatelolco, 1962-1965. Fuente: *Conjunto Urbano Presidente Adolfo López Mateos de Nonoalco Tlatelolco, 1962 y 1965*, respectivamente. Serie Oblicua, Clave de Control FAO_01_017026 y FAO_18821, Fondo Aerofotográfico Acervo Histórico Fundación ICA, A. C.).

MEDIO AMBIENTE Y ESPACIO PÚBLICO COMO IMPULSORES DE LA MODERNIDAD

Ernesto P. Uruchurtu atendió las necesidades asociadas al crecimiento urbano procurando rubros prioritarios como el saneamiento y fortalecimiento de la cuenta pública del Distrito Federal⁸ y la construcción de un vasto inventario de obras. A pesar de que tanto a nivel federal como local el PRI mantenía su hegemonía y todo el aparato estatal, así como la mayoría de los medios de comunicación estaban adheridos a las decisiones del poder público, su gobierno estuvo sometido permanentemente al escrutinio público, promovido, como es natural, desde posiciones políticas y enfoques disidentes o contrarios a su ideología e inconformes con su forma de gobernar.⁹

El repertorio de obra pública realizado durante su administración incluye, además de significativas acciones en cuanto a la ampliación y construcción de redes de infraestructura básica, un amplio conjunto de obras de equipamiento urbano; así como diversas mejoras en el suministro de servicios urbanos. En este sentido, destacan la introducción o renovación del alumbrado público en casi toda la ciudad, la pavimentación de vialidades, la construcción de nuevas estaciones de bomberos, la modernización del sistema de limpia y recolección de basura, así como la mejora del servicio de conservación y mantenimiento de las áreas verdes, parques y jardines públicos.

En esta materia y como parte de una política urbana que pretendía regular los usos del suelo y establecer medidas para controlar la expansión urbana, fomentar el crecimiento intraurbano y la densificación de las áreas subutilizadas, así como presentar una imagen urbana positiva mediante la implementación de acciones vinculadas a la sanidad pública, en materia ambiental destinó recursos públicos para emprender un programa de creación, recuperación y arreglo de las áreas verdes de la ciudad, el cual se vio materializado fundamentalmente con la construcción de catorce parques y jardines públicos (cuadro 2). Cuatro de estos espacios se localizaron en la porción central de la ciudad y el resto se distribuyó en las áreas periféricas de la ciudad, algunos vinculados a grandes desarrollos habitacionales de interés social como las unidades habitacionales San Juan de Aragón y Santa Cruz Meyehualco,¹⁰ en las actuales demarcaciones de Gustavo A. Madero e Iztapalapa respectivamente, mismos que subsisten haciendo parte esencial de la infraestructura verde de la ciudad (imagen 2).

8. Al concluir su gestión Ernesto P. Uruchurtu entregó una hacienda pública superavitaria y libre de deuda. Para 1964 se habían amortizado en su totalidad todos los créditos a los que estaban sujetas las finanzas de la capital. Al recibir el encargo, los ingresos tributarios eran del orden de aproximadamente 400 millones de pesos, entregando al concluir su gestión una base recaudatoria que en 1964 se estimaba en 2 050 millones de pesos.

9. Algunas de las decisiones del jefe del Departamento de priorizar la atención de las áreas verdes y ajardinadas de la ciudad mediante acciones específicas para su conservación y mantenimiento, motivaron el descontento de varios sectores de la población. Había otras consideraciones que sostenían la idea de que había frentes más importantes por atender, como, por ejemplo: abatir el riesgo de inundaciones en la ciudad, dotar del servicio de agua potable y drenaje a las colonias periféricas o de reciente creación, revertir la carencia de viviendas para las clases populares, evitar el creciente desorden en el servicio de transporte público o procurar la conservación del patrimonio edificado amenazado por la realización de nuevas obras viales, por mencionar algunos. Luego de varios años de trabajo, las inundaciones que aquejaban a la Ciudad de México cada año, fueron controladas en su mayoría con la construcción y ampliación del sistema de drenaje; asimismo, se abatieron los índices deficitarios en materia de suministro de agua potable y del sistema de drenaje y alcantarillado; sin embargo, ni el servicio de transporte público fue totalmente ordenado, ni todo el patrimonio edificado resistió las amenazas de las adecuaciones urbanísticas que sufrió la ciudad y mucho menos pudo controlarse la expansión física de la ciudad; aspectos contrastantes que mantenían vivas las posturas divergentes y alimentaban la polémica alrededor de su actuación pública.

10. Estos lugares son los equipamientos urbanos para la recreación y el deporte más relevantes dentro de estos grandes conjuntos habitacionales, que a su vez forman parte de los sectores más densamente poblados de la ciudad y con mayores limitaciones en cuanto a los indicadores de desarrollo social de la población (SIBS, 2019).

287

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

**Cuadro 2. Relación de parques y jardines públicos
construidos por el DDF, 1952-1964**

Parque o jardín público	Área (m ²)
División del Norte	94,306.88
Parque Lira (adquirido)	44,732.88
Rastro Antiguo	15,987.00
Nuevo Bosque de Chapultepec	1,222,000.00
San Juan de Aragón Unidad Secc. I, II Y III	327,624.58
Bosque de San Juan de Aragón	2,750,000.00
Santa Cruz Meyehualco	135,250.00
La Vaquita	50,600.00
Plaza Santa Ana Peralvillo	1,418.00
Parque Río Churubusco	38,650.00
Jardín en Av. Dr. Vértiz	16,800.00
Parque Legaria	10,000.00
Parque Cañitas (Tacuba)	16,200.00
Jardín en Av. Pino Suárez	4,250.00

Fuente: DDF. (1964). *La Ciudad de México, 1952-1964*. (1a. ed.). México: Imprenta Nuevo Mundo, S.A.

De esta relación, sobresalen por sus dimensiones el Bosque de San Juan de Aragón, el Nuevo Bosque de Chapultepec, los parques de las Secciones I, II y III de la Unidad Habitacional San Juan de Aragón, los parques de la Unidad Habitacional Santa Cruz Meyehualco, el Parque División del Norte (actualmente conocido como Parque de Los Venados), y el Parque Lira, que fue incorporado al patrimonio inmobiliario de la ciudad mediante su compra a particulares. Cabe señalar que los dos primeros de este listado son considerados los bosques urbanos más importantes de la ciudad, no sólo por sus dimensiones, sino también por las instalaciones y equipamiento que albergan, radio de cobertura y servicios ambientales y urbanos brindados a la población de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).



Figura 2. Localización de Parques y Jardines Públicos construidos por el Departamento del Distrito Federal entre 1952 y 1964. Fuente: Elaboración propia con base en imagen obtenida de: DDF. (1964). *La Ciudad de México, 1952 - 1964*. (1a. ed.). México: Imprenta Nuevo Mundo, S.A.

Considerando el inventario general de parques y jardines públicos que se han construido a lo largo de la historia de la Ciudad de México, los realizados durante la gestión de Ernesto P. Uruchurtu podrían representar una proporción poco significativa en términos cuantitativos, sin embargo, su concreción fue fundamental en la estructuración física de la ciudad y en sus determinantes ambientales, ya que permitió mejorar varios aspectos de la vida urbana, incrementando la superficie de áreas verdes en colonias que carecían de este tipo de espacios, especialmente aquellas de reciente creación o en proceso de consoli-

dación urbana, las que con cierta frecuencia alojaban a la población más marginada (Kram, 2008). Algunas de estas colonias estaban sometidas, en muchos casos, a altas concentraciones de contaminantes atmosféricos o de residuos sólidos y fabriles, debido a su localización con respecto a zonas industriales y a las escasas regulaciones en materia de emisiones contaminantes y disposición de desechos existentes en la época.

Por otra parte, de acuerdo con la revisión de algunos documentos cartográficos y fotografías históricas se puede observar que estos nuevos espacios para la recreación y entretenimiento de la población presentaban condiciones plausibles en cuanto a su diseño, construcción y calidad de los materiales, así como del mobiliario urbano, del cual, algunos elementos permanecen hasta nuestros días en condiciones admisibles de conservación y funcionamiento (imagen 3).

Con la construcción de estos espacios públicos se promovieron también actividades vinculadas a la cultura física y al deporte, así como aquellas de carácter recreativo, algunas de las cuales se combinaron incluso con actividades culturales (áreas verdes con foros, anfiteatros y quioscos de lectura).



Figura 3. Parque División del Norte (De los Venados), 1967. Fuente: Parque División del Norte o de Los Venados. Serie Oblicua, Fondo Aerofotográfico Acervo Histórico Fundación ICA, A. C.). 4 de noviembre de 1967.

Las aportaciones de estas obras al mejoramiento de la salud pública no pueden desvincularse de los beneficios ambientales que desde entonces aportan estos espacios al entorno urbano, especialmente en aquellos sectores carentes de áreas verdes y sobre todo cuando su ubicación es cercana o dentro de zonas industriales, conjuntos habitacionales de alta densidad, barrios, colonias populares y zonas marginadas.

La construcción de estos parques y jardines públicos, además de satisfacer las necesidades de la población en materia de recreación y esparcimiento, propició el incremento del valor ambiental, estético y económico de los lugares en los que fueron creados, convirtiéndose además en puntos de referencia para los habitantes, al tiempo que detonaron procesos de apropiación del espacio público, al facilitar la interacción y convivencia social (imagen 4).



Figura 4. *Mente sana en cuerpo sano*. Niños y jóvenes practicando deporte y socializando en canchas deportivas de la Ciudad Deportiva de La Magdalena Mixhuca, ca. 1965. Fuente: Cortesía del Museo Archivo de la Fotografía de la Ciudad de México. Secretaría de Cultura del Gobierno de la Ciudad de México, México, 2017.

Bajo estas consideraciones, se puede decir que el equipamiento urbano, así como los espacios públicos construidos durante este periodo, además de satisfacer necesidades básicas de la población, se utilizaron como medios para transmitir la idea de un proyecto de modernidad, orden y limpieza urbana, inducido por el gobierno de Uruchurtu, similar al que en su oportunidad fue llevado a cabo durante el gobierno de Porfirio Díaz.¹¹

11. Durante el gobierno de Porfirio Díaz también sucedió una etapa importante de crecimiento económico, precedido de una política pública soportada en la construcción de importantes obras de infraestructura para dar paso al incipiente proceso de industrialización de finales del siglo XIX, en concordancia también, con el pensamiento progresista finisecular que prevalecía en el orden internacional. Pedro Miranda Ojeda, en *La modernización de los parques en la ciudad de Mérida, Yucatán (1870-1910)*, lo expresa así: "Los parques, por su parte, contribuían a satisfacer la preocupación decimonónica de moralizar a las masas por medio de la educación. Esto significa que los espacios tenían la misión de imprimir un sello urbano de limpieza, sanidad, recreación, moralidad, ornato y belleza".

291

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

El discurso reformador de Ernesto P. Uruchurtu, determinado por una serie de valores morales e ideológicos, para permear el imaginario colectivo, requería de su concreción en el espacio urbano, especialmente en aquel del dominio público. Era imprescindible conservar el postulado revolucionario del bien común, por eso, la idea de una ciudad inacabada era conceptualmente opuesta al paradigma de progreso y modernidad al que aspiraban las clases dominantes.

Como parte de un proyecto que contemplaba la realización de grandes obras urbanísticas y arquitectónicas como distribuidores viales, vialidades confinadas de alta velocidad, hospitales y ciudades deportivas; así como otras de corte más modesto, como los trabajos de pavimentación o bacheo, la construcción de banquetas y el arreglo de las áreas ajardinadas, la mayoría de estas acciones revelaron un impacto en el bienestar social y el espacio público. De esta manera, las plazas, parques y jardines adquirieron mayor importancia en la construcción de una ciudad moderna, en virtud de su potencial intrínseco para favorecer el uso colectivo del espacio público y a través de ello, transmitir y fortalecer valores individuales y colectivos dominados por los conceptos de orden y progreso.¹²

12. Desde el siglo XIX el pensamiento positivista y posteriormente el higienista, en este caso representado por Miguel Ángel de Quedo, confirieron a los parques y jardines públicos atributos relacionados con la higiene y salud pública (física y mental), recreación, entretenimiento, estética y ornato.

En otro orden de ideas, la procuración de las áreas verdes urbanas podría también mirarse como una respuesta para contrarrestar los efectos nocivos para la salud de las personas que se originaban por los abruptos cambios en el estilo de vida de una población, que en pocos años transitó de ocuparse en actividades productivas del sector primario a las del sector secundario y terciario, bajo criterios cada vez más cercanos a la explotación laboral, en un contexto en el que cada vez surgían más ocupaciones y disminuía el tiempo libre, alejándose al mismo tiempo del contacto con la naturaleza. Ante tales cambios en la vida de la población urbana debía procurarse la posibilidad de acceder a espacios públicos adecuados y que brindaran lo necesario para la recreación y la diversión, a fin de lidiar con el tedio y agotamiento de la vida urbana.

Por último, no debe perderse de vista la función urbana de los parques y jardines públicos que, complementada y conjugada con la existencia de otros equipamientos y edificaciones, proporcionaba a la población acceso a los factores sociales básicos como educación (jardines de niños, escuelas primarias, secundarias); salud y asistencia social (clínicas, unidades médicas, dispensarios); abasto (mercado, tiendas de insumos básicos, lecherías) y el culto religioso (iglesias o templos). En conjunto, conformaron el centro neurálgico del barrio, pueblo o colonia, constituyéndose posteriormente en algunos casos como centros o sub centros urbanos.

OBRA PÚBLICA Y EXPANSIÓN URBANA, LA RUTA HACIA LA METROPOLIZACIÓN

La realización de obras públicas para el suministro de agua potable, drenaje y alcantarillado, electrificación y alumbrado público; así como los trabajos relacionados con la modernización y construcción de nuevas vialidades para comunicar el centro de la ciudad con los sectores de reciente creación, la mayoría ubicados en los bordes del área urbana, fueron los principales aspectos que, en contra de la política de control de la expansión impuesta por el mismo Ernesto P. Uruchurtu, propiciaron el crecimiento de la urbe acelerando su conurbación física con los municipios adyacentes del Estado de México (Tlalnepantla, Naucalpan y Ecatepec, en una primera fase y en etapas posteriores con los municipios de Chimalhuacán, Netzahualcóyotl, Chalco, Ixtapaluca y Chicoloapan). Los esfuerzos gubernamentales por contener el crecimiento urbano del DF dentro de sus límites administrativos, no fueron suficientes para detener la inercia del fenómeno metropolitano que había dado inicio en la región centro del país desde 1950.

Este proceso de continuidad física del área urbana, originado por la creciente demanda de suelo urbano de bajo costo para alojar a los flujos migratorios que tenían como destino a la Ciudad de México, recibió un mayor impulso gracias a las condiciones creadas por la extensión de las redes de infraestructura básica que buscaban dotar de servicios a los habitantes de las colonias carentes de tales servicios, así como aquellas ubicadas en la periferia o muy cercanas a los límites entre el DF y el Estado de México. Asimismo, tuvo implicaciones similares la ubicación de diversos equipamientos urbanos cuyo radio de influencia rebasaba la cobertura territorial de la capital trascendiendo sus límites jurisdiccionales abarcando porciones del territorio de los municipios mexiquenses y posibilitando la cobertura de las necesidades de los habitantes de ambas entidades, dando paso a un fenómeno de carácter funcional que trascendía los límites político administrativos.

Como era de esperarse, al contar con la posibilidad de acceder a dichos satisfactores, se propició la aparición de nuevos asentamientos en estas zonas, las cuales, conforme se fueron poblando generaron nuevas demandas de atención social y urbana. La conurbación fue acompañada de una creciente complejidad de la administración urbana y de la coordinación gubernamental para atender el incipiente fenómeno de metropolización que involucraba a dos de las entidades federativas más dinámicas y pobladas del país.

Como podrá observarse más adelante, las acciones emprendidas durante el gobierno de Ernesto P. Uruchurtu, abarcaron rubros determinantes que detonaron un apresurado proceso de urbanización que, años después, alcanzaría límites insospechados. Como resultado de esto, el crecimiento demográfico registrado a partir de la década de 1950 pronto rebasó la capacidad de atención por parte del DDF, propiciando la agudización de la problemática urbana inherente a un proceso de expansión demográfico y territorial desproporcionado.

Para enfrentar el reto del desarrollo económico y urbano de la Ciudad de México, las necesidades básicas de la población se atendieron mediante la operación de diversos programas. Por ejemplo, dado el ritmo de crecimiento de la ciudad, la capacidad de suministro del sistema local de abastecimiento de agua potable fue rebasada en poco tiempo y para ello se diseñó e implementó un programa para abastecer del servicio, que contemplaba la explotación de nuevas fuentes de abastecimiento externas a la subcuenca del Valle de México, ampliando notoriamente la dependencia de la Ciudad de México, con relación a sus regiones adyacentes. Luego de resolver el problema del abastecimiento, se decidió afrontar el problema de la distribución planificando y ejecutando la construcción de nuevas obras de cabeza y redes primarias y secundarias, así como la ampliación y modernización de las ya existentes. El tendido de las nuevas tuberías de la red primaria y secundaria se llevó a cabo, con excepción de la porción poniente del DF, en toda la periferia de la ciudad (norte, oriente y sur oriente, principalmente). Pocas obras en este renglón se realizaron durante este periodo en las colonias centrales y del poniente de la capital¹³.

13. De acuerdo con cifras proporcionadas por el Departamento del Distrito Federal, en 1952, 50% de la población del DF contaba con el servicio domiciliario de agua potable. Para 1964, este porcentaje había aumentado a 86%. En ese mismo lapso, el caudal de aportación se incrementó de 13 100 l/seg a 22 200 l/seg. (DDF, 1964)

Para mejorar y ampliar la cobertura del suministro de agua potable a la ciudad se construyeron 198 kilómetros de red primaria, 2 900 kilómetros de red secundaria, 157 plantas de cloración y tres tanques de regulación con una capacidad de 200 000 m³; mientras que, para calcular el costo del servicio y procurar su economía, se realizó la instalación de 300 mil medidores de consumo domiciliario (DDF, 1964).

Las inundaciones en la Ciudad de México eran consideradas un problema inherente a las condiciones físico geográficas de la ciudad, así como a los hundimientos a que ha estado sometido el Valle de México debido a la sobre explotación de los acuíferos, de manera que para abatir este problema que se presentaba anualmente en la temporada de lluvias, se llevó a cabo un programa de construcción y ampliación del drenaje profundo y otras obras de gran envergadura para desalojar las aguas servidas de la ciudad, así como corregir el desalojo de los caudales de aguas pluviales y aguas negras, en varios casos

invertidos en su pendiente de aportación debido a los hundimientos diferenciales que rompían o desarticulaban el trazo de la tubería o los elementos de conexión y derivación.

Para resolver esta problemática, en materia de drenaje y alcantarillado entre 1952 y 1964, se construyeron 84 plantas de bombeo, de las cuales 55 quedaron ubicadas en pasos viales a desnivel; así como también 11 tanques de tormenta con una capacidad total de 142 900 m³, adicionalmente se construyeron 175 kilómetros de red de conducción conformando un sistema de 43 colectores. Asimismo, se construyeron cuatro plantas de tratamiento de aguas negras, con una capacidad de 1.31 m³/s. Con la realización de estas tareas, las inundaciones que provocaban serios problemas de salud pública, movilidad y pérdidas materiales y económicas, disminuyeron considerablemente y el aspecto de las calles que anteriormente eran de terracería mejoró considerablemente, después de concluir los trabajos en el subsuelo, pavimentar los arroyos vehiculares y construir las banquetas (DDF, 1964).

Es importante señalar que en este mismo renglón, el sistema hidrológico conformado por los ríos y barrancas del poniente y sur del DF, desafortunadamente fue habilitado y aprovechado como un sistema de captación y conducción de las escorrentías pluviales, convirtiéndolos después en drenajes a cielo abierto que luego fueron entubados y en algunos casos, habilitados como vialidades, abriendo nuevas posibilidades para la ocupación irregular en sus vertientes, comprometiendo seriamente el equilibrio ecológico de la ciudad.¹⁴ El caudal de estos ríos se canalizó hacia el drenaje profundo a través del Interceptor Poniente.

En lo que concierne a la disposición geográfica de las obras de infraestructura sanitaria, ésta fue muy parecida a la distribución de las obras correspondientes al sistema hidráulico. Diversos elementos de colección, conducción, entubamiento, bombeo y re-bombeo se instalaron predominantemente en las porciones norte, nororiente y oriente de la ciudad,¹⁵ acercando el servicio a las colonias que carecían del mismo y particularmente a aquellas ubicadas en las partes más bajas del territorio del DF, siendo por esto, las más vulnerables a los efectos de los fenómenos hidrometeorológicos.

En lo que corresponde a la infraestructura vial realizada en el periodo que se analiza, cabe señalar que, según lo que se menciona en las memorias del Departamento del Distrito Federal, su trazo y construcción se ajustó a las indicaciones contenidas en el *Plano Regulador*, lo que hace suponer, con las debidas precauciones,¹⁶ que se retomaron algunas de las ideas y proyectos de Carlos

14. Algunos de los ríos que fueron entubados para ser incorporados al sistema de drenaje de la Ciudad de México y posteriormente aprovechados como vialidades son: Churubusco, La Magdalena, San Ángel, Tequilazco, Barranca del Muerto, Mixcoac, La Piedad, Becerra, Tacubaya, Consulado, San Joaquín y Miramontes.

15. Durante el gobierno de Ernesto P. Uru-churtu, se dotó de redes de agua potable y drenaje a 179 colonias, la mayoría de éstas ubicadas en las que para entonces eran las áreas periféricas del nororiente, suroriente y poniente de la ciudad.

16. Según algunos autores Ernesto P. Uru-churtu era escéptico acerca de los alcances y limitaciones de la nascente disciplina de la planificación urbana en México, por lo que, a pesar de ser un gobernante previsor, no tomó en consideración las propuestas de Carlos Contreras contenidas en su *Plano Regulador del Distrito Federal, Estudio Preliminar 1932. Escala 1:10,000*. Carlos Contreras Arquitecto. Archivo Carlos Contreras.

295

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

17. La necesidad de modernizar en el corto plazo los sistemas de vialidad y transporte obedecía también al rápido crecimiento del parque vehicular en la Ciudad de México, el cual pasó de 130 000 unidades en 1952 a 370 000 en 1964.

Contreras (DDF, 1964). Este supuesto sugiere la posibilidad de revisar y comentar los resultados de un estudio comparativo en otro trabajo.

Por otra parte y de conformidad con la visión que se tenía del proceso de modernización y adecuación del sistema vial de la Ciudad de México, destacaban por su importancia la necesidad de reducir las distancias horarias entre diversos orígenes y destinos dentro de la capital, así como la renovación integral del sistema de trasportes eléctricos (tranvías) y autobuses urbanos y suburbanos,¹⁷ soslayando, como anteriormente se citó, la implementación del proyecto del Sistema de Transporte Colectivo, supuestamente debido a los altos costos que implicaba.

De esta manera, al dar preferencia a los sistemas de transporte de superficie, se priorizaron los proyectos para la construcción de extensiones viales que conectaron las arterias primarias del DF con las colonias periféricas contiguas a los municipios del Estado de México, localizadas en las áreas que para entonces ya estaban conurbadas, así como los derroteros hacia las partes altas del norte, poniente y sur de la ciudad. La ampliación y modernización de la estructura vial más importante de la capital, consistió en la construcción de cinco vías de circulación continua con una longitud total de 38 kilómetros y 308 kilómetros de avenidas y vialidades primarias o troncales, distribuidos en 97 tramos (DDF, 1964). Estas medidas, lejos de controlar la exacerbada expansión física de la ciudad, propiciaron el surgimiento de nuevas colonias, una vez que se garantizaba la accesibilidad a estas zonas del DF, a través de las nuevas rutas de transporte público que invariablemente surgían, y eran concesionadas a los líderes e integrantes de las organizaciones que agrupaban a los transportistas.

Con relación al uso y aprovechamiento del espacio público, el entonces jefe del Departamento Central era consistente en cuanto a su idea de impedir el comercio informal en la vía pública y todas las actividades vinculadas con esta práctica. En este sentido, se opuso rotundamente a que estas actividades irregulares invadieran las calles y espacios abiertos de la ciudad; en su lugar, alentó el desarrollo del comercio formalmente establecido, de manera que, para reglamentar y ordenar las actividades comerciales y de abasto tan importantes para la economía de la ciudad, llevó a cabo un planteamiento general que contempló la construcción de 160 nuevos mercados distribuidos en toda la ciudad, con una capacidad de 50 mil locales comerciales (DDF, 1964). Al mismo tiempo, y con el apoyo de la fuerza pública, llevó a cabo un plan de erradicación del comercio ambulante, especialmente en las calles de las colonias centrales de la ciudad.

Mediante estas acciones, que daban cuenta de una implacable autoridad para combatir el uso inadecuado de la vía pública por el comercio informal, Uruchurtu procuró conservar un ambiente prolijo en las calles, haciendo uso de todos los recursos a su alcance para imponer un estado de orden y limpieza (Jordan, 2013).

La atención del sector educación y cultura recibió especial atención, a través de la puesta en operación de un ambicioso programa de construcción de escuelas pertenecientes al nivel básico y medio básico de instrucción,¹⁸ consiguiendo paralelamente, homologar en lo esencial algunas de las características formales de las edificaciones, mismas que, al igual que otras edificaciones destinadas a otros usos, respondían homogéneamente a determinados valores estéticos e identitarios del creciente nacionalismo de la época (DDF, 1964).¹⁹

Por otra parte, para la atención del sector salud y asistencia social se construyeron 12 hospitales infantiles con una capacidad de atención de 1 200 camas; así como cinco hospitales de emergencias médico quirúrgicas con capacidad de 984 camas. Estos equipamientos por sus características físicas, funcionales y relevancia de acuerdo al tipo de servicio que ofrecen, se consolidaron como hitos urbanos y referentes del servicio, especialmente para las clases más necesitadas y actualmente, luego de haber sido remodeladas y adecuadas en varias ocasiones, funcionan en toda su capacidad, sin mayores limitaciones que la dotación de recursos materiales.

A fin de satisfacer las demandas sociales en cuanto a equipamiento para la recreación y el deporte, la administración de Ernesto P. Uruchurtu construyó trece centros deportivos, los cuales sumaban una superficie de aproximadamente cuatro millones de metros cuadrados, éstos fueron: Ciudad Deportiva de la Magdalena Mixhuca y Deportivos División del Norte, Moctezuma, Coyoacán, Eduardo Molina, Santa Cruz Meyehualco, Victoria de las Democracias, Bondoquito, Xochimilco, San Juan de Aragón Oceanía, San Juan de Aragón Unidad 7, San Juan de Aragón Gran Canal y Azcapotzalco.

Durante esta gestión gubernamental, se edificaron diversos conjuntos arquitectónicos para alojar actividades relacionadas con la educación, cultura, salud, asistencia social, comercio, abasto, administración pública y recreación y deporte, cubriendo prácticamente en su totalidad, la atención de las demandas sociales y urbanas básicas de la población. La ubicación de estos núcleos de servicios estuvo determinada por la accesibilidad a vialidades primarias y lugares “centrales” o en proceso de franco desarrollo dentro del entramado urbano y desde el punto de vista estético, el aspecto que proyectaban los nuevos edificios

18. De conformidad con el planteamiento para alojar las actividades propias del sector educativo, se edificaron 49 jardines de niños con 251 aulas; 258 escuelas primarias que albergaban 2 958 aulas, 12 escuelas secundarias con una capacidad instalada de 216 aulas, 48 aulas especiales, 48 laboratorios, 60 talleres y 12 bibliotecas públicas. Asimismo, se construyeron cuatro escuelas de enseñanza técnica con 97 aulas, 52 talleres y 3 laboratorios (DDF, 1964).

19. La modernidad arquitectónica del racionalismo permeada por la influencia nacionalista de la “integración plástica”, le otorgó un carácter singular a los nuevos rascacielos y edificios públicos ubicados principalmente en la porción central del Distrito Federal, aprovechando al máximo la disponibilidad de suelo; mientras que, en las áreas periurbanas, la incorporación de nuevos predios al desarrollo urbano era constante, en respuesta a las necesidades del incremento demográfico.

era consistente con la idea de una imagen de ciudad revitalizada, moderna. En muchos casos, como ya se anotó líneas atrás, estas edificaciones o conjuntos edilicios asociadas a espacios abiertos de uso público como plazas cívicas, o bien, parques y jardines públicos, dieron paso a la conformación de centros de barrio de las colonias o sub centros urbanos de los sectores en los que se ubicaban, posibilitando una organización espacial en la que se desarrollaban las mayores actividades vinculadas a la dinámica económica e interacción social.

Como se puede apreciar, la política urbana de ampliación y modernización de la infraestructura, equipamiento y servicios urbanos para la Ciudad de México de este periodo consiguió refrendar su posición a nivel nacional en los aspectos más relevantes: en lo económico, lo político, lo ideológico y lo cultural, además de imprimir un sello de modernidad, innovación, progreso, crecimiento, jerarquía y funcionalidad. Sin embargo, los resultados obtenidos en el mediano y largo plazo fueron contradictorios a la idea de Uruchurtu de contener el crecimiento físico de la urbe, ya que las mutaciones físicas de la estructura vial, el aumento de las rutas de transporte, la disponibilidad de servicios y equipamiento en los lugares que habían carecido de ellos durante décadas, más la presión del crecimiento demográfico imbuido por la dinámica poblacional regional y local, abrieron nuevas posibilidades para el poblamiento y especialmente para el poblamiento no planeado, el cual al final se convirtió en el factor que mayor incidencia tuvo en el crecimiento del área urbana y su transformación en el área metropolitana más grande del país.

CRECIMIENTO VS REGULACIÓN: LA PARADOJA DE LA MODERNIDAD

Los resultados de las políticas públicas implementadas por el ex regente Ernesto P. Uruchurtu se deben en buena medida a la coyuntura política y económica por la que atravesaba la ciudad, producto de las transformaciones socio territoriales que experimentaba desde 1940 (DDF, 1970) Sin contar con experiencia en la administración urbana, impuso un rígido esquema cuyo objetivo principal era orientar el desarrollo ordenado de la ciudad hasta ubicarla en una posición sobresaliente en el concierto urbano nacional, pues ello significaba uno de los mayores retos en su carrera política.

En este contexto, la prohibición de nuevos fraccionamientos en el Distrito Federal como medida regulatoria, se vio acompañada de la apertura de nue-

vas ofertas inmobiliarias en los municipios adyacentes del Estado de México, alentada en gran medida por la demanda derivada del poblamiento acelerado de los municipios conurbados, en donde el suelo urbano y la vivienda eran más baratos; así como otros factores como la creación de nuevos municipios mexiquenses como fue el caso del municipio de Netzahualcóyotl y la emergencia de nuevos negocios inmobiliarios irregulares que, en muchos casos, al margen de la legalidad eran la única posibilidad para la población de escasos recursos de adquirir un bien inmueble.²⁰

Adicionalmente, la determinación de construir un amplio inventario de elementos de equipamiento urbano, acompañado de grandes obras de infraestructura, vitales para la modernización y desarrollo urbano del Distrito Federal, alentó aún más el incremento de la atracción poblacional que ejercía el DF en todo el país, sumado a las intenciones de dotar de infraestructura básica a efecto de consolidar el carácter urbano de las áreas periurbanas.

Con la habilitación y ampliación de la estructura vial existente más la construcción de nuevas vialidades primarias y troncales como el Anillo Periférico, el Viaducto Río de la Piedad y Miguel Alemán, el Circuito Interior Río Churubusco, la Calzada de Tlalpan,²¹ entre otras, así como el entubamiento de antiguos ríos y canales como condición necesaria para construir sobre sus cauces nuevas vialidades o prolongar el trazo de algunas de estas para conectarse con la estructura vial de los nuevos desarrollos del Estado de México, se ampliaron las facilidades para el uso del automóvil y con ello se cumplió uno de los requerimientos básicos para fomentar la expansión física de la ciudad: la accesibilidad.

Junto con estos arreglos a la estructura vial, deben contemplarse las implicaciones que tuvieron en las decisiones de gobierno, las presiones ejercidas por la Alianza de Camioneros, organismo que demandaba permanentemente la creación de nuevas rutas de transporte público que llegarían a lugares cada vez más alejados del centro de la ciudad y acercarían a más personas a los nuevos asentamientos ubicados en los municipios conurbados del Estado de México.

Estas nuevas posibilidades promovieron, en contra de su idea de contener la expansión urbana dentro de los límites político administrativos del DF, el surgimiento continuo de nuevas colonias periurbanas y asentamientos irregulares en zonas no aptas, la mayoría de las cuales presentaban carencias en cuanto a infraestructura y una fisonomía urbana característica de las áreas menos favorecidas (Almandoz, 2013). Los efectos territoriales, por cuanto a la dimensión

20. En este sentido, las restricciones para la creación de nuevos fraccionamientos emitidas en 1964, estaban sustentadas, según su apreciación, en las perspectivas que ya desde entonces se vislumbraban acerca de la disponibilidad de agua potable y en los efectos negativos de la concentración desproporcionada de la planta industrial que, a su vez, atraía numerosos contingentes de migrantes hacia la ciudad de México.

21. El trazo de las nuevas vialidades, así como los proyectos de ampliación y modernización de las ya existentes, respondía, constreñido a las particularidades de un planteamiento ancestral y los rasgos característicos de la cultura mexicana, al modelo de las ciudades norteamericanas, dispuestas prioritariamente para la movilidad en medios motorizados.

de la expansión urbana provocada por este fenómeno pueden apreciarse al revisar y comparar las cifras que se presentan en el cuadro 3.

Cuadro 3. Crecimiento del Área Urbana de la Ciudad de México, 1940-1985 (Has)

Años	1940	1950	1960	1975	1982	1985
ZMCM	11,750	47,070	68,260	79,260	95,964	125,000
D.F.	11,750	36,795	48,760	54,130	54,200	67,000
Edo. de México		10,275	19,500	25,130	41,764	58,000

Fuente: Tomado de: Aguilar, A. G., & Olvera, G. (1991). El control de la expansión urbana en la Ciudad de México. Conjeturas de un falso planteamiento. *Estudios Demográficos y Urbanos*, VI (I), 89-115. (Aguilar & Olvera, 1991).

De acuerdo con estos datos, se puede apreciar un crecimiento explosivo del Área Urbana de la Ciudad de México (AUCM), en el periodo 1940-1950, el cual posteriormente registra un crecimiento menor en el periodo 1950-1960 y un ligero estancamiento entre 1960 y 1975 que se sostiene hasta 1982. Entre 1982 y 1985 se observa nuevamente un crecimiento desmesurado.

Durante todo este lapso, el DF contuvo la mayor proporción del área urbana dentro de sus límites jurisdiccionales, pero al paso del tiempo esta relación se fue equilibrando hasta el punto de invertirse hasta hace unas décadas, cuando los municipios conurbados del Estado de México registraron mayor tamaño poblacional que las demarcaciones del DF, en ese sentido, se pueden mencionar algunos factores que resultan sumamente importantes para comprender cómo se ha ido reconfigurando el poblamiento y la expansión física de la ciudad. Por un lado, están los efectos provocados en la movilidad intra metropolitana por el sismo de septiembre de 1985 y, por el otro, las limitaciones económicas y de disponibilidad que imponía el mercado inmobiliario en el DF, frente a la que se ubicaba en los municipios conurbados del Estado de México, lo que probablemente explique el hecho de que sólo en el lapso entre 1990 y 2015, 33 municipios del Estado de México se sumaron a la delimitación de la Zona Metropolitana del Valle de México²².

22. Las medidas regulatorias para el desarrollo de grandes conjuntos habitacionales, también son elementos que han marcado la diferencia, pues mientras que en el DF existe, por ejemplo, una normatividad para el desarrollo urbano que impone limitaciones a las densidades de construcción, de población, número de niveles y áreas exentas de construcción al interior de los predios, así como número de viviendas máximo permitido por cada conjunto habitacional, en el Estado de México es frecuente ver conjuntos habitacionales conformados por miles de acciones de vivienda, aislados totalmente del área urbana consolidada y en ocasiones colindantes con áreas de reserva ecológica, lo que sugiere diferencias importantes en cuanto al alcance y aplicación de dichas normativas en ambas entidades.

CONCLUSIONES

Los resultados de la estrategia urbana implementada por Ernesto P. Uruchurtu se deben en gran medida a las condicionantes políticas y económicas im-

puestas por la reactivación económica mundial, cuyo reacomodo exigía la implementación de un nuevo modelo de desarrollo nacional basado en la industrialización de determinadas ciudades y regiones, en el que el papel de la Ciudad de México resultaría neurálgico para alcanzar los objetivos planteados en un proyecto nacional de desarrollo, guiado por los intereses de los grupos económicos e ideológicos que habían asumido el poder a través de una nueva clase política tecnócrata que sucedió a la antigua clase política de extracción militar.

De forma similar a otros gobernantes que a lo largo de la historia han definido cambios significativos en el devenir de grandes ciudades como París, Nueva York, Buenos Aires, Washington o Bogotá más recientemente, por mencionar algunos, Uruchurtu permeó a su actuación pública un conjunto de valores morales conservadores concurrentes con la ideología de la clase media y la pequeña burguesía, tendientes a moralizar la vida urbana, lo que fue bien acogido por este segmento de la población, pero al mismo tiempo rechazado por otros sectores y agentes sociales.

El interés por revitalizar física y funcionalmente a la Ciudad de México mediante un ambicioso programa de obra pública guiado por los criterios de orden, limpieza y ornato tenía también como objeto influir en la conciencia colectiva de la sociedad capitalina y hacer de esta urbe, un modelo de desarrollo urbano. De acuerdo con esto, el ex jefe del DDF, imprimió a su actuación pública una serie de valores consistentes con la ideología de la clase media y la pequeña burguesía, inclinados a moralizar la vida urbana y como parte de esto, sostenía que las características del entorno físico en el que se desarrollaban las personas era fundamental, por eso las acciones de intervención del espacio público se consideran parte fundamental de sus estrategia de trabajo (Kram, 2008).

Durante su gestión la Ciudad de México experimentó una de las épocas de mayor desarrollo y crecimiento, alcanzando elevados niveles de complejidad por cuanto a su manejo y administración se refiere y fue precisamente la inercia del crecimiento que había adquirido desde el periodo de gobierno del general Cárdenas, más el impulso que se le dio en las tres décadas posteriores para que continuara desarrollándose, uno de los retos que no pudo superar durante su administración, quizá por considerarla una entidad estática excluida de las transformaciones naturales provocadas por el dinamismo de su crecimiento físico y demográfico.²³

23. La atracción demográfica y de inversiones económicas que ejercía la capital, combinados con el incremento en los niveles de calidad de vida de la población, desencadenaron un proceso de hiper urbanización que, contrario a sus pretensiones, la convirtieron años después en una de las zonas metropolitanas más pobladas del mundo.

Durante catorce años Ernesto P. Uruchurtu gobernó una de las ciudades más complejas del mundo en su época y la más importante del país. Al asumir el encargo que lo puso al frente de su administración, recibió una ciudad contenida dentro de sus propios límites políticos administrativos y, a pesar de haber dirigido una estrategia de control de la expansión urbana durante todo su mandato, al entregar el cargo, en el sistema urbano nacional se había consolidado la hegemonía macrocefálica de la capital, que para entonces ya la había llevado a ser una de las zonas metropolitanas más importante del mundo.

BIBLIOGRAFÍA

- Cisneros Sosa, A. (1993). *La ciudad que construimos: registro de la expansión de la ciudad de México (1920-1976)*. México: UAM Iztapalapa.
- SIBS (10 de 03 de 2019). *Sistema de Información del Desarrollo Social*. Disponible en: <<http://www.sideso.cdmx.gob.mx/index.php?id=63>>.
- Almandoz, A. (2013). *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Aguilar, A. G. y G. Olvera (1991). “El control de la expansión urbana en la ciudad de México. Conjeturas de un falso planteamiento”, en *Estudios Demográficos y Urbanos*, VI (I).
- Davis, D. (1999). *El leviatán urbano. La ciudad de México en el siglo XX*. (Primera ed.). (E. Suárez, Trans.). México: FCE.
- D.D.F. (1964). *La ciudad de México, 1952-1964*. (1a. ed.). México: Imprenta Nuevo Mundo.
- (1970). *La ciudad de México, breve evaluación de su crecimiento*. México: D.D.F.
- Duhau, E. y L. Girola (1990). *La ciudad y la modernidad inconclusa*. México: UAM Azcapotzalco.
- Garza, G. (2003). *La urbanización de México en el siglo XX*. México: El Colegio de México.
- (1985). *El proceso de industrialización de la ciudad de México*. México: El Colegio de México.
- Gobierno del Distrito Federal. (1999). *La ciudad de México hoy, bases para un diagnóstico*. México: Fideicomiso de Estudios estratégicos sobre la Ciudad de México.
- González C., M. (1988). *El Departamento del Distrito Federal y la política urbana de la ciudad de México, 1947-1980*. México: UNAM.
- Jordan, R. M. (2013). *Flowers and iron fits: Ernesto P. Uruchurtu and the contested modernization of Mexico City, 1952-1966*. (U. o. Nebraska, Ed.) Lincoln, Nebraska: ProQuest LLC.
- Kandell, J. (1990). *La capital. La historia de la ciudad de México*, J. Vergara (ed.). Buenos Aires: Randon House.

- Kram Villarreal, R. (2008). *Gladiolas for the children of Sánchez: Ernesto P. Uruchurtu's México City, 1950-1968*. (U. o. Arizona, Ed.) Ann Arbor, Michigan: ProQuest LLC.
- Magaña, M. (1991). *Siete regentes y un reportero*. México: Apolo Editorial.
- Monsiváis, C. (25 de Mayo de 1996). El “Regente de hierro” conjuntó, sin piedad alguna, modernización y falta de libertades, en *Proceso* (1050).
- Ruíz Sánchez, G. G. (1999). *La ciudad de México en el periodo de las Regencias 1927-1997*. G. d. Federal (ed.) México: UAM Azcapotzalco.

Por los caminos de la Ciudad de México: testimonio de Gabriel García Maroto

• Alejandrina Escudero¹

UNAM

1. Correo electrónico: hisescudero@gmail.com

*Es tiempo ya, Zamora, de que llevemos
a pasear por México, cual nuevo Ulises,
a nuestro amigo Alfaro, que tanto lo desea,
para que admire la grandeza
de esta insigne ciudad.*

Francisco Cervantes de Salazar.

UNA TRADICIÓN HISTORIOGRÁFICA

En la década de 1940 hubo una producción significativa de publicaciones sobre la Ciudad de México en las que predominaban los asuntos relacionados con la realidad inmediata; destacan libros innovadores y sugerentes por su enfoque y por la forma de representarla y, en particular, por el testimonio que ofrecen de cara a la modernización;² entre ellos destaca, *El Valle de México. Gesto y resonancia* (1941) de Gabriel García Maroto,³ que aborda la situación no sólo de la ciudad sino del Valle de México y lo hace desde la perspectiva de un español intelectual, ante la necesidad, según sus palabras, de sentir y recorrer ese espacio con la finalidad de plantearse cómo es ese territorio, observarlo “desde diferentes alturas urbanas que representen, en el espacio, adecuados puntos de vista y simbolice a la vez ambientes, fuerzas y representaciones sociales” (García Maroto, 1941: 16).

2. Además de los tradicionales informes oficiales, editados periódicamente por el Departamento del Distrito Federal (DDF), en voz de los gobernantes, quienes tratan de justificar el presupuesto invertido y exaltar la modernización de la ciudad se contabilizan cerca de un centenar de publicaciones en las que la Ciudad de México fue registrada, observada, narrada y representada. Investigación realizada por Alejandrina Escudero, titulada “La ciudad de México en 100 libros: 1920-1950: Apuntes historiográficos”, 2011.

3. García Maroto (La Solana, Ciudad Real, 1889-México, 1969) fue un pintor, ilustrador, crítico, escritor, poeta, impresor, editor, educador y fotógrafo; perteneció a la Generación del 27; entre sus obras están: *1930 Resumen de la vida artística española desde el año 1927 hasta hoy*, *Andalucía vista por un pintor*, *Hombre y pueblo* y *Nueva antología de poetas mexicanos con selección y grabados del autor*. Disponible en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Gabriel_Garc%C3%ADa_Maroto>. Consultado el 13 de septiembre de 2013.

305

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública



Figura 1. Dibujo del Valle de México. Fuente: En el libro de Gabriel García Maroto.

4. Por ejemplo, Francisco Cervantes de Salazar (*México en 1554*), Bernardo de Balbuena (*La grandeza mexicana*), Artemio del Valle Arizpe (*Por la calzada de Tlacopan y Las calles de México*) y Salvador Novo (*Nueva grandeza mexicana*).

El método del autor es recorrer la ciudad y los poblados, hacer acopio de materiales, obtener fotografías y poner en práctica un fórmula añeja en la historiografía de la Ciudad de México al narrar, por medio de recorridos, lo más sobresaliente del lugar;⁴ a diferencia de cronistas, como Francisco Cervantes de Salazar, Bernardo de Balbuena, Artemio del Valle Arizpe, y años adelante Salvador Novo, que tratan de destacar las glorias urbanas, el español muestra una ciudad de contrastes, pobre y falta de servicios en muchos lugares, aunque no olvida algunas ventajas de la modernización. Las excursiones nos transportan a un espacio heterogéneo y disperso, en el que conviven áreas urbanizadas, poblados tradicionales, franjas agrícolas y lacustres, zonas industriales, lugares que, en mayor o menor medida, estaban siendo transformados, por medio de trabajos de planificación a los que, durante el régimen de Manuel Ávila Camacho (1940-1946), como en el pasado, se les dio preferencia, entre ellos:

5. En esta publicación el paginado no es corrido sino por capítulos y algunas veces hay secciones sin paginación.

La apertura de nuevas avenidas o la ampliación de las actuales, descongestionar la zona central de la ciudad, facilitando el tránsito de vehículos y de personas, cosa que, por otra parte, no sería posible si no se contara, al mismo tiempo, con buenos pavimentos. La resolución de los problemas del tránsito y el aumento en el ritmo de las actividades ciudadinas, serán el resultado inmediato de estas obras (Gobierno del Distrito Federal, cap. VII, 1946: 5).⁵

De ahí mi interés en explorar el tema de los caminos, en el libro de García Maroto, y tratar de contrastar su testimonio con los avances en la planificación, en voz de las autoridades del Departamento del Distrito Federal y de otros actores sociales.

TRAMO 1: LOS ALREDEDORES

García Maroto describe y anota observaciones acerca de lo que cambia y lo que permanece en los lugares de la región que recorre. Su programa abarca ocho mil kilómetros de una extensión encerrada por las montañas que forman el Valle de México, cuya situación es desarrollada en 330 temas breves, que abordan diversos aspectos del territorio, divididos en tres espacios: las delegaciones del Distrito Federal, la Ciudad de México y el Valle.

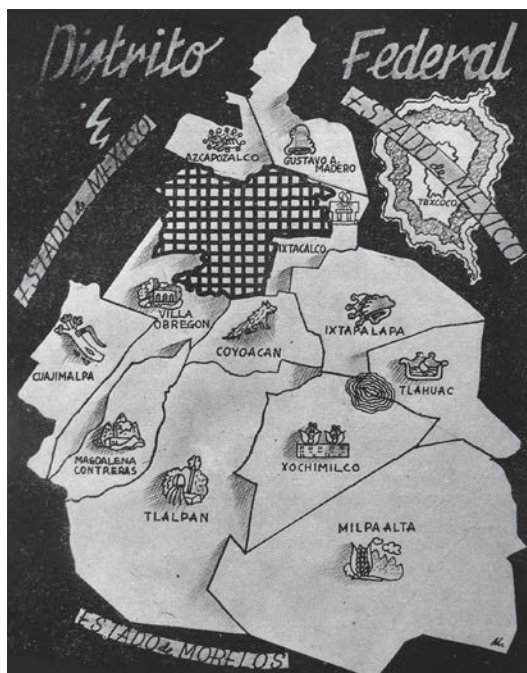


Figura 2. Las delegaciones del Distrito Federal. Fuente: En *El Valle de México*.

En “Esquema de las delegaciones”, se revisan las condiciones de Ixtacalco, Coyoacán, Milpa Alta, Tláhuac, Cuajimalpa, la Magdalena Contreras, Tlalpan, Xochimilco, Atzacapzalco, Ixtapalapa, Villa Obregón y Villa Gustavo A. Madero; en esa sección el escritor establece su ubicación, los accidentes geográficos, los barrios y poblados con sus características propias, tradiciones, usos

y costumbres y su relación, ya sea vial o comercial, con la Ciudad de México. García Maroto llega a poblaciones rurales con escasos servicios y lo que salta a la vista es la falta de caminos entre ellas o su conexión con los principales, la carencia de los que comunican pueblo con pueblo o con la misma sede delegacional, lo que se expone en los siguientes ejemplos.

En el apartado “Querencia Cuajimalpa” se informa que el pueblo de Chimalpa estaba aislado y profundas barrancas lo separaban de Cuajimalpa y del resto de la ciudad. Un entrevistado recuerda:

Los senderillos se cegaban, se anegaban, obstaculizando la relación normal [...] Pero el camino ya se hizo, con estímulos oficiales, con relativa ayuda del Departamento Central y con esfuerzo ordenado de los vecinos de Chimalpa, que ahora duermen tranquilos, caminan cómodos, se sienten unidos a México, venden sus productos con mucha más facilidad, aseguran ya ser personas y no fierecillas del monte. (García Maroto, 1941: 65)

En ese mismo lugar, con el fin de comunicar el pueblo de San Mateo Tlaltemango con la delegación Cuajimalpa, con la ayuda del Departamento Central y mediante la cooperación vecinal, se realizó el trazado de un camino, pero un hacendado les impidió que pasara por sus tierras. Y ésta fue la respuesta de los representantes “Bien señor, puesto que así lo quiere. Le diremos nuestra verdad. Si nos da el terreno para el camino somos capaces de agradecerse; si nos lo niega somos capaces de tomarlo. Y el camino se hizo por cooperación amistosa o forzosa, que es lo que debe hacerse siempre cuando la razón nos ampara” (García Maroto, 1941: 68).

En “Contreras y la Magdalena” se dice del pueblo de San Nicolás Totolapan, de esa delegación:

[...] hay un camino de maravilla que comenzando ancho, llano, carretero, duro, se va empinando estrechando, suavizando, ciñéndose a la loma, haciéndose lado entre el bosque, hasta coronar los altos y se torna mirador hermoso [...] Y en cooperación se explota el bosque, en cooperación se abren brechas y caminos, se igualan calles y calzadas [...] Ya instalamos la luz, hace tiempo tenemos agua y en todo ayudamos nosotros (García Maroto, 1941: 65).

En “Prisma de Tlalpan” un habitante explica que un caminito empinado ligaba a Xicalco con la carretera de Cuernavaca:

Es una angustia lo de nuestro camino, al que quisiéramos transitable. Mire los cortes cómo ahondan, a veces, hasta de dos metros. Cuando ocurre así, nos reunimos, trabajamos en el relleno, damos por lograda la obra, y una noche, cae la lluvia fuerte y otra vez la misma desgracia. Los arrastres, las grietas, la incomunicación. La gente se desmoraliza. ¡Qué bien estaría que las autoridades de la ciudad nos ayudasen a formar un camino eterno, al que las aguas no dañaran! (García Maroto, 1941: 83)

Acerca del camino que unía poblaciones y barrios de Milpa Alta, la versión de las autoridades del Departamento del Distrito Federal (DDF) indica:

Este pueblo es uno de los que anteriormente estaban desligados de la ciudad de México por falta de carretera, pero esta administración procuró ligar a estos pueblos por medio de carreteras, como puede verse en la fotografía. Resolviendo de esta manera el problema que tenían estos poblados para sacar sus productos al lugar del consumo que, como es sabido, son agrícolas (Gobierno del Distrito Federal, 1946: s.p).

Para llegar a Xochimilco, García Maroto sale de San Lorenzo, un barrio de Nativitas, y en la sección “Xochimilco alto y bajo” manifiesta:

Salimos a caballo por caminos estrechos, llanos y amables al comienzo, que pronto se empinan, se agrían, se estrechan ceñidos por las milpas pobres, de siembra temporal con escasa disposición para la cosecha abundante. Xochimilco es cabeza hoy de muchos pueblos y pueblecitos. Hasta 13 pueblos dependen hoy de Xochimilco, pueblos que se reparten por lomas y llanuras, y hacen su vida como pueden, a distancia increíble de los turistas y de sus automóviles, pegados a su realidad, reducidos de modo extremo (García Maroto, 1941: 85-86).

En esta nota el narrador retrata un paisaje rural con caminos estrechos sin pavimentar en contraste con un área del mismo Xochimilco que se estaba volviendo turística, con mucho movimiento de visitantes y caminos transitables para los automovilistas; así enfrenta dos realidades que van a perdurar a lo largo del siglo XX.



Figura 3. Página de “Ardor y paz de Azcapotzalco”. Fuente: En *El Valle de México*.

Rumbo al norte, el cronista encuentra espacios urbanizados pero segregados porque no hay continuidad vial, por ejemplo, entre la capital y Azcapotzalco. En “Ardor y Paz de Azcapotzalco” cuenta que esa delegación todavía tenía características rurales y que allí abundaban los establos; en el pueblo de Santiago Ahuixotla se acerca a un hombre viejo que le comenta:

—Yo ya no conozco las calles de mi pueblo. Ésta en que nos hallamos se llama ahora de don Federico Gamboa. Antes la conocíamos por el Ixquisoquil, nombre azteca, nombre de nuestra historia, de nuestra tierra. Todas las calles, en el tiempo de don Porfirio llevaban nombres aztecas. Y no sé por qué los cambiaron.

¿La vida aquí?

—Muriéndose. Todo se va borrando, envejeciendo... (García Maroto, 1941: 97)

Al sur, en la delegación Álvaro Obregón, García Maroto encuentra una riqueza de recursos naturales y buena urbanización; en el bloque “Ser y deber de Villa Obregón” explica que la delegación tiene de todo y en abundancia generosa, hay fábricas, iglesias, residencias, hoteles, monumentos conmemorativos; le llama la atención Tizapán, una zona desordenada, con tráfico muy complicado y “con obrerío abundante”; con ello alude a los obreros que trabajaban en la Hormiga y la Alpina, fábricas de hilados y tejidos (García Maroto, 1941: 115).

En lo que se refiere a la conexión de las colonias, pueblos y barrios con los caminos principales, en “La Villa Gustavo A. Madero”, se explica que hubo mejoras urbanas, en particular rumbo a Santa Isabel Tola, colonia que el narrador la ubica junto a una curva del acueducto, muy cerca de los Indios Verdes, “que reciben a los extranjeros en actitud más o menos tranquilizadora”. Más allá de Santa Isabel Tola, Ticomán no goza de los mismos beneficios, por lo que se apunta el reclamo de un habitante:

¿Y qué culpa tenemos los de Ticomán de estar un poquito más lejos de la carretera Laredo y de la colonia Tepeyac? De estar nosotros un poco más cerca de la salida para el norte, ya tendríamos casitas nuevas, ya se nos habría desviado el curso del río [Tlalnepantla], se nos trataría de otro modo (García Maroto, 1941: 118).

Por ese rumbo, se ubican los dos Cuauhtepic, el alto y el bajo, barrios formados por ejidatarios, albañiles y obreros, en donde empezaron también a llegar mejoras, debido a la carretera.

Cuando se trata de la construcción de un tramo de la carretera México-Acapulco, en “Coyoacán y su diversidad” un lugareño manifiesta:

En la calzada se rozaban, se atropellaban, se maldecían los caminantes. Era estrecha, ondulante, ciega. Cuernavaca, espera; Tlalpan, espera. Y los conductores de autos y de camiones juegan a ver quién llega antes a la cita perenne.

Hubo muchas desgracias, casi todas atribuidas a la carreterita angosta, sobrepasada en su poder por el tráfico arrebatado.

—Vinieron los ingenieros. Se tiraron casas. Se degollaron árboles. Y se pudo ver que la calzada reaparecía majestuosa, adquiriendo gran proporción. Cosa muy necesaria ésta. [...]

Junto a la calzada, un pueblito frontero casi a Coapa, hacienda fraccionada ya, repartida hace tiempo a agraristas de Xochimilco, de Santiago Tlepalco, de San Juan de Dios, [fue] adquirida en parte por gentes de dinero. [...]

—¿La escuela? preguntamos al viejo.

Y allí efectivamente, al pie de la torre ruinoso estaba la improvisada escuela, anidada... Y el viejo, la mujer y los chiquillos alborotadores resumieron su pensamiento por boca del que más sabía:

—Todo va para la carretera. Es mucho su coste, señor. Pero después que se termine tendrán que oírnos, tendrán que vernos. Y echarnos una buena mano, haciéndonos buenas escuelas (García Maroto, 1941: 40).

En este breve testimonio hay una confrontación entre la modernidad y la tradición, percibida en aspectos tales como las avenidas y carreteras que fraccionaban pueblos; también por la gran inversión en los caminos, en menoscabo de la construcción de otros servicios, como las escuelas; finalmente, el cambio del uso del suelo en razón de las tierras repartidas, adquiridas por una nueva clase media para edificar su vivienda.

LA PLANIFICACIÓN

Los testimonios anteriores dejan ver las condiciones de algunos caminos de la Ciudad de México, y como arriba apuntamos, había un manifiesto interés del DDF en la red circulatoria, ya fuera la prolongación de calzadas y avenidas primarias, el arreglo y conexión de los caminos carreteros y la pavimentación y adecuación de caminos secundarios y aquellos entre poblaciones. Las fuentes consultadas indican que durante el primer año de la presidencia de Ávila Camacho la circulación de la ciudad era insuficiente e ineficaz porque:

[...] todavía nuestras calles con pavimentos de primera clase son escasas; abundan las que lo tienen deficiente y hasta cierto punto las que carecen totalmente de este servicio, principalmente hacia el sur y el oeste, que son los rumbos por donde más ha crecido la ciudad y en los que los habitantes, en las épocas de lluvias, se debaten en lucha constante con el fango y la inmundicia.

Grandes áreas del corazón mismo de la metrópoli y en particular hacia el norte y el este en el México viejo, ostentan todavía pavimentos de piedra, inadecuados en absoluto al creciente tránsito y [calles] que eludidas por los vehículos contribuyen grandemente al congestionamiento de las principales arterias en donde los pavimentos son buenos (Memoria DDF, 1939: 166).

La planificación no sólo tenía el propósito de acondicionar la ciudad a las exigencias del tránsito, cada vez más intenso, sino también al buen aspecto de calles y avenidas, proceso que se venía desarrollando hacia unos lustros;⁶ el sistema que venía estructurando el Distrito Federal estaba formado por algunas avenidas, calzadas y calles existentes y por otras nuevas, que constituían un conjunto de vialidades en sentido norte-sur, oriente-poniente con escasas diagonales.⁷ Entre los trabajos de planificación y pavimentación el programa oficial comprendía:

[...] la apertura de nuevas avenidas o la ampliación de las actuales, descongestionar la zona central de la ciudad, facilitando el tránsito de vehículos y de personas, cosa que, por otra parte, no sería posible si no se contara, al mismo tiempo, con buenos pavimentos. La resolución de los problemas del tránsito y el aumento en el ritmo de las actividades ciudadinas, serán el resultado inmediato de estas obras (Gobierno del Distrito Federal, 1946: 12).

Durante el sexenio 1940-1946, se aumentaron 70 kilómetros a la longitud de la red vial, dando importancia a la intercomunicación entre pueblos y delegaciones del Distrito Federal, y entre éstos y la ciudad, por lo que la pavimentación requirió asimismo de una considerable inversión.

Un plano de la Ciudad de México del año de 1940 (figura 4) muestra que no estaba totalmente cubierta el área entre el centro y los poblados de los alrededores, y ponía de manifiesto:

[...] la existencia de un núcleo central con prolongaciones de tendencia al desarrollo lineal a lo largo de las arterias, como la calzada de Tlalpan, la avenida Mixcoac San Ángel y la avenida Insurgentes, etc. y ligados a ese núcleo principal, otros secundarios correspondientes a las antiguas delegaciones, dejando grandes extensiones de terreno intermedias sin desarrollo urbano o con alguno sumamente precario (Gobierno del Distrito Federal, cap. VII, 1946: 3).

Ese documento representa caminos prolongados, extendidos por todo el Distrito Federal, siendo los principales en sentido norte-sur.

6. Desde los primeros años posrevolucionarios, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) inició un intenso trabajo para la apertura, mejoramiento, prolongación y ampliación las calzadas, entre ellas Chapultepec-Tacuba (1919), Tacubaya-San Ángel (1919-1924), calzada exterior Bosque de Chapultepec (1919), Tacuba-Azcapotzalco (1919), San Ángel-Contreras (1924); Tlalpan, de la colonia Postal al Río de la Piedad (1924); camino México-Puebla (1924); Guadalupe Hidalgo (1926); Mixcoac-Iztapalapa (1926). Esta información se obtuvo en la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por medio de registros, fotografías y planos de las obras ejecutadas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

7. Ver: Alejandrina Escudero, (b) (2018). "El automóvil y la estructura vial de la ciudad de México", en Iván San Martín y Gabriela Lee (coord.). *Permanencias y devenires de la arquitectura moderna en México*, México: DoCoMoMo, pp. 41-56.

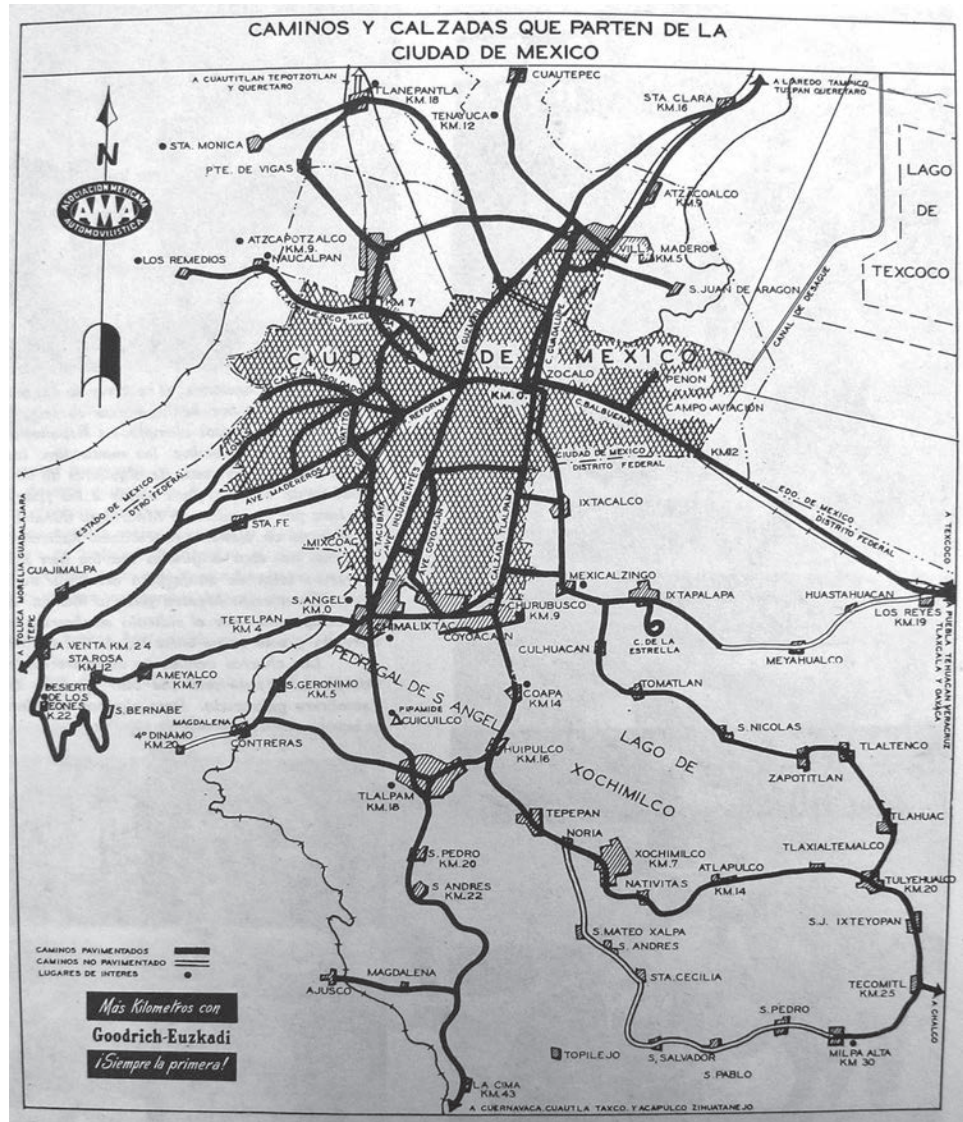


Figura 4. Caminos y calzadas de la ciudad de México. Fuente: En *México, Historia, Costumbres, Turismo*, ca. 1946.

Entre los principales trabajos destacan los caminos carreteros, tales como la ampliación de la avenida Insurgentes, a partir de la glorieta de Chilpancingo hasta Villa Obregón; la prolongación de Tlalpan, que atravesaba el Pedregal y que unía la carretera México-Laredo con la México-Acapulco, que contaba con una longitud de 29 kilómetros (Memoria DDF, 1941: 42); en uno de los extremos se construyó el entronque Tlalpan-Insurgentes, trazado a manera de media intersección de trébol. Al norte, sobre Insurgentes, fue construido el viaducto de Nonoalco, con el fin de evitar el cruce con las vías de los ferrocarriles; se ejecutó también una glorieta, localizada en la incorporación con la calzada

Vallejo y el Paseo de las Jacarandas (Circuito Interior), con el Monumento a La Raza como eje distribuidor; por último, estaban por colocarse las esculturas de los Indios Verdes en la entrada, que es descrita así:

Por razón de la considerable altura a que se encuentra este paraje ofrecerá al turista una bella perspectiva del Valle de México y ante su vista tendrá un amplio bulevar de 170 metros de anchura total, pues contarán con dos arroyos para tránsito rápido y dos fajas de jardín y arbolado a cada lado y calles laterales para tránsito lento, En la iniciación de este bulevar se proyecta levantar un grupo escultural en el que estará representada la raza autóctona, el símbolo de la fundación de la gran Tenochtitlan y la época colonial. A uno y otro lado del mismo bulevar se está reforestando con objeto de formar un bosque para realzar la belleza del lugar. Hacia el sur, por la carretera de que se trata, empiezan a establecerse colonias de hermosas residencias rodeadas de jardines (Memoria DDF, 1938: 134).



Figura 5. Perspectiva aérea, tomada sobre la carretera a México-Laredo, de sur a norte. Se aprecian las calzadas Jacarandas, de Suárez, Vallejo y Río del Consulado; en la intersección, el Monumento a la Raza. Fuente: En Gobierno del *Distrito Federal. Sexenio, 1940-1946*. Reproducción fotográfica: Carlos Contreras de Oteyza.

315

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

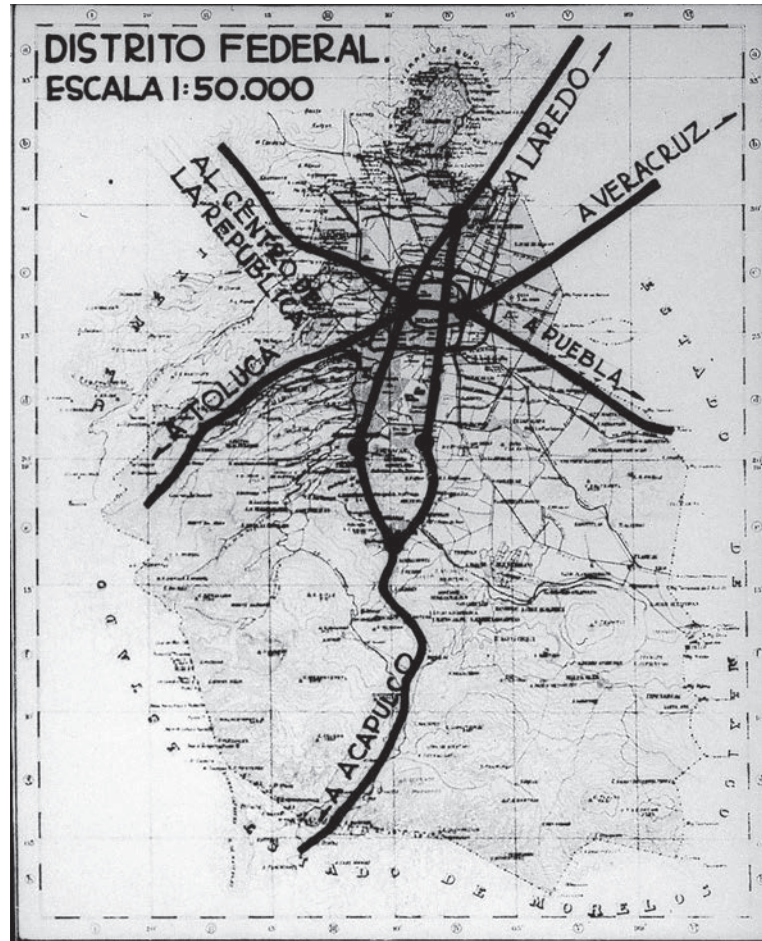


Figura 6. Carlos Contreras. Diagrama de las carreteras del Distrito Federal. Fuente: Archivo Carlos Contreras.

Del eje carretero oriente-poniente, se atendió la prolongación del Paseo de la Reforma que entroncaba en la carretera nueva a Toluca, y fue reconstruido de Insurgentes a Chapultepec; en el segmento central se realizaron algunos trabajos en la avenida Chapultepec para su conexión con la carretera México-Puebla, que consistieron en:

[...] el trazo de la Av. Fray Servando Teresa de Mier desde la calzada de Balbuena, hasta las calles de Gabriel Hernández, ya está ejecutado con una latitud de cuarenta metros y se pretende prolongarla al oriente hasta la calzada México-Puebla en un punto de intersección próximo con la vía que lleva al Aeropuerto y hasta el occidente unirla con la avenida Chapultepec, de tal manera que se ligen las carreteras México-Puebla y México-Guadalajara, por medio de una arteria importantísima que atravesará la ciudad en sentido oriente-poniente.⁸

8. Acta número 5 de la reunión de la Comisión de Planificación el 3 de mayo de 1950, manuscrito, p. 4. Archivo Enrique Cervantes.

Avenidas y calzadas primarias, listas para la circulación, aunque no todas completamente terminadas, al poniente, estaban Mariano Escobedo, originalmente trazada entre la intersección de la calzada de la Verónica, del Bosque de Chapultepec hacia Popotla hasta conectar con la calzada México-Tacuba; las calzadas Melchor Ocampo y Mariano Escobedo quedaron concluidas; se pavimentó Ejército Nacional; se proyectó la prolongación y ampliación de la calzada de Legaria, entre Tacuba y avenida del Castillo, que favorecería la comunicación entre las diversas colonias colindantes y daría fácil acceso al Hospital Militar, al Campo Militar núm. 1 y al Hipódromo de las Américas. Se creó una conexión con el norte de la vía del Ferrocarril y la calzada Camarones hasta la calzada de Guadalupe: en el oriente, el tramo entre Balbuena y Gran Canal, que desembocaba en la carretera de Puebla, se amplió a cuatro arroyos, separados por camellones (Escudero, 2018: 41-56). En el sur, se ensanchó Taxqueña, de la avenida Insurgentes hasta la calzada de Tlalpan, para unir oriente y poniente; sobre la obra, los funcionarios argumentan:

Siendo indispensable unir las dos grandes avenidas, calzada de Tlalpan e Insurgentes y también respetar los muchos detalles históricos que hay en la muy angosta y tortuosa calle que va de una a otra se resolvió abrir la calzada Taxqueña por la que el tránsito se hace con velocidad y comodidad. [...]

Tanto geológica como históricamente tiene gran interés la extensa masa rocosa conocida con el nombre de Pedregal de San Ángel por lo que se ha facilitado la llegada a él construyendo las mencionadas vías de comunicación (Gobierno del Distrito Federal, 1946: s.p.).

Varios caminos de terracería se hicieron transitables todo el tiempo, entre ellos, Santa Fe-San Mateo-Santa Rosa, Puente de Mixquic-Cerro de Xico, Gustavo A. Madero-Ticomán-Cuauhtepc, San Bartolo Ameyalco-Desierto de los Leones, Contreras-Cuarto Dinamo, Santiago Ahuizotla-Ahuehuetes y Santa Fe-Contadero (Memoria DDF, 1945: 61-62). Por otro lado, varios pueblos del sur fueron unidos por un camino con una longitud de 24 kilómetros, que partía de la Delegación Milpa Alta hasta ligarse con el camino Xochimilco-Tulyehualco (Memoria DDF, 1942: 44); la conexión urbana iba de La Noria-Milpa Alta, a la cual se unieron poblaciones y barrios de la delegación; entre ellos San Mateo, Santa Cecilia, San Lorenzo, San Bartolo, San Pablo Oxtotepc, y se vinculó con los caminos a San Andrés Ahuayacan-Milpa Alta, con la proveniente de San Lucas y Santa Cruz Atenco; los beneficios que ese camino trajo lo explican las autoridades del DDF:

317

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Este pueblo es uno de los que anteriormente estaban desligados de la ciudad de México por falta de carretera, pero esta administración procuró ligar a estos pueblos por medio de carreteras [...] Resolviendo de esta manera el problema que tenían estos poblados para sacar sus productos al lugar del consumo que, como es sabido, son agrícolas (Gobierno del Distrito Federal, 1946: s.p.).

A inicios de los cuarenta se continuó el entubamiento o cierre de canales y ríos, destacando el río del Consulado, que se convirtió en la calzada Melchor Ocampo, adaptada para tránsito rápido, obra que se volvió el ejemplo característico de la modernización urbana, como se expresa:

La fuga hacia la vida. Pero la vida sigue transformando pueblos. A lo largo de esta amplísima arteria corría un río infecto que hoy ha quedado sepultado, como los muertos del *Sanctorum*: el río del Consulado, hoy calzada Melchor Ocampo. Obras de urbanización semejantes a éstas, hechas por distintos rumbos de la ciudad, han dado a México una fisonomía de gran ciudad moderna y que la hacen figurar como una de las principales de América (Gómez, 1946: 187).

Recordemos que años más tarde se empezó a entubar el río de la Piedad, para lo cual se canalizaron los ríos Tacubaya, Piedad y Becerra.

TRAMO 2: LA URBANIZACIÓN

Con el título general “Cara y cruz de la ciudad de México”, García Maroto le dedicó gran parte de la escritura al área urbanizada del Distrito Federal; de ella, dice que reseñará “lo nuevo”, en cuanto a edificios y ambientes, “que corresponden a cualquier gran ciudad del mundo”, y expresa su plan de esta manera:

Y ahora comienza la descripción directa e imprecisa, alusiva y realista, enemiga del dato exacto y esclava de la esencialidad, que pretende ofrecer una ciudad de México que pide mucho a quien la quiera, que no nos puede envanecer si la consideramos como un conjunto complicado en el que las partes se ofenden, en el que se echan a reñir, en contradicción ofensiva, las riquezas con las miserias, lo ganado y lo merecido (García Maroto, 1941: 1942).

Si en las delegaciones se hablaba de los servicios, en un paisaje caracterizado por ejidos, huertas, labrantíos, topografía agreste, zonas fabriles, ganaderas, lugares poco poblados, otros ya fraccionados, en este apartado explora un espacio casi completamente urbanizado y lleno de contrastes (Berra, 1982: 88-89),⁹ y es entonces cuando cambia la voz narrativa, ahora es el autor el que nos lleva de la mano por las caminatas. Para describir ese espacio lo divide en 18 recorridos, cada uno con su respectivo plano, que guiará al lector paso a paso, a lo que coadyuva el pie de la imagen, en el que se brinda una recapitulación sobre el espacio por visitar.

9. Una geografía híbrida, asentamientos dispersos y fuertes contrastes espaciales, sociales y de servicios, argumenta la investigadora Erika Berra Stoppa; a su parecer el crecimiento urbano, que venía desde finales del siglo XIX a la etapa posrevolucionaria no sólo agrandó los fuertes contrastes sociales, sino que contribuyó a profundizarlos; desde su punto de vista, la ciudad de los palacios se convirtió en la ciudad de contrastes. "La expansión de la ciudad de México y los conflictos urbanos 1900-1930", tesis doctoral, Centro de Estudios Históricos / El Colegio de México, 1982, pp. 88-89.

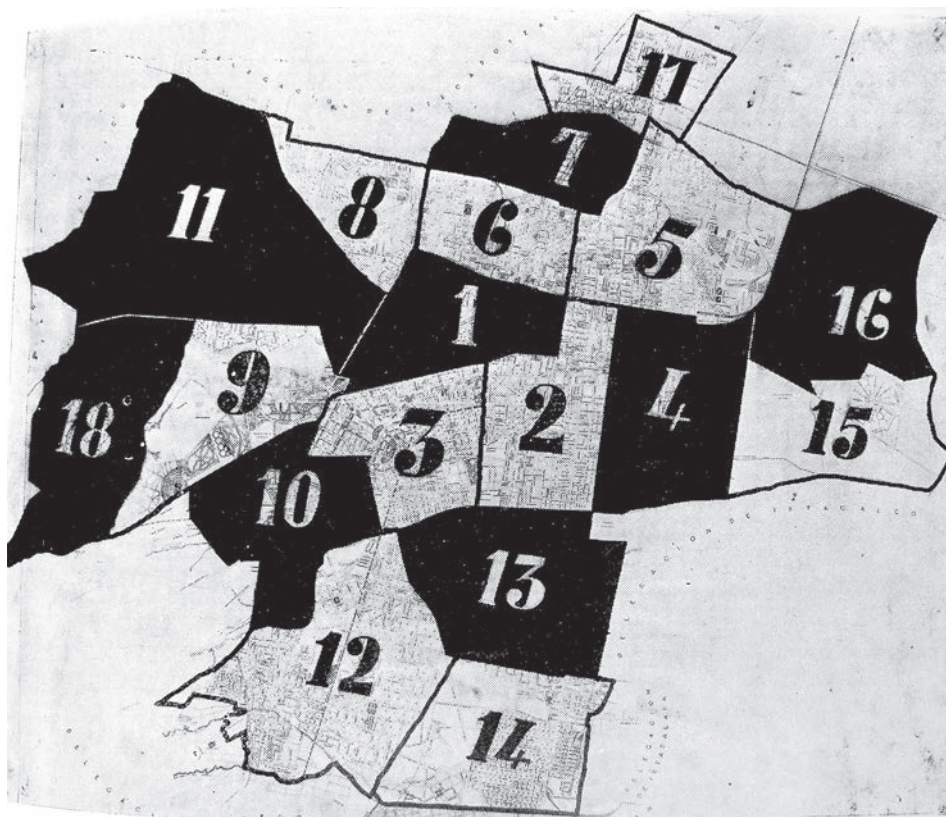
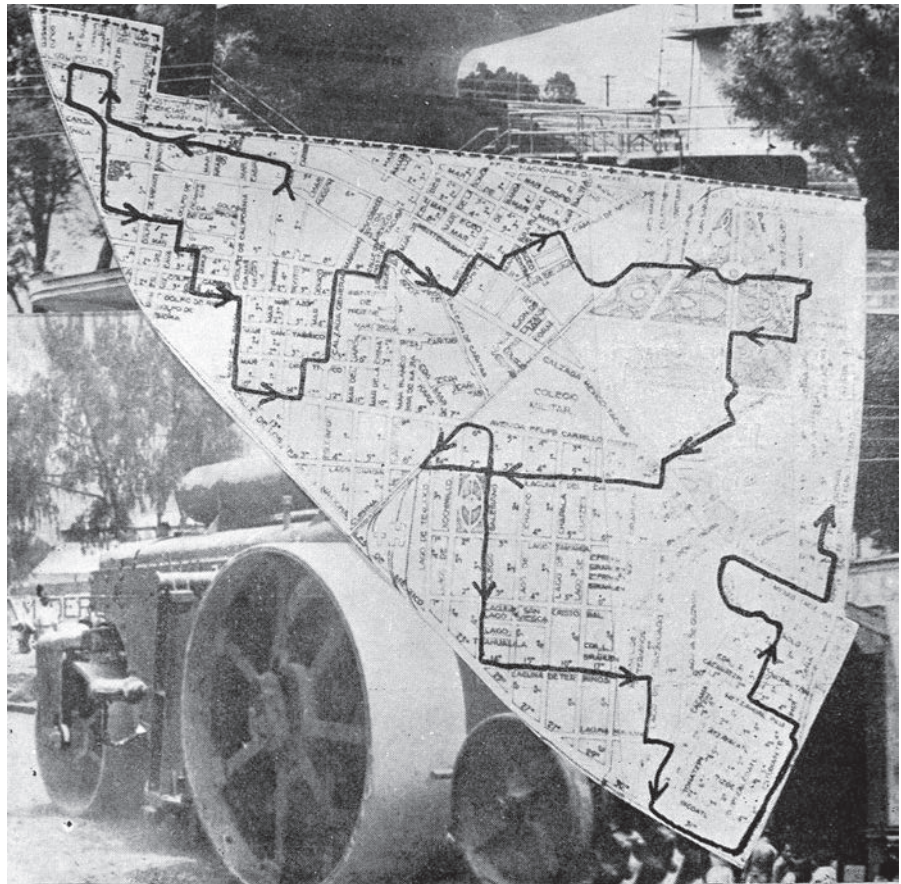


Figura 7. Esquema de la Ciudad de México, organizada en núcleos para la comprensión de los 18 recorridos. Fuente: En *El Valle de México*.



197. ABUNDANCIA. De mares, lagos, ensenadas... Y de bosques, de escuelas, de campos deportivos. En la realidad y en el nombre.

Figura 8. Abundancia de lagos, mares y ensenadas... y de bosques y de escuelas y de campos deportivos. En la realidad y en el nombre. Recorrido 8, al norponiente, por Tacuba. Fuente: En *El Valle de México*.

Las excursiones ofrecen panorama cabal de la ciudad, cómo se habita, cómo se vive, cómo se ocupan sus calles, calzadas y avenidas, y al igual se exponen aspectos de la traza, la calidad urbana y el entorno, como la arquitectura, las plazas, los monumentos, las fuentes, los jardines, el comercio, el tráfico y demás. Los caminos están descritos con frases breves, como a vuela tinta o con imágenes o frases cortadas que sólo sugieren y, a veces, se vuelven crípticas; muestra de ello es el título de cada expedición.

En “Señorío de ayer y hoy” caminamos hacia el oriente y observamos, entre el Monumento a la Revolución y el Caballito “una avenida corta, ancha que tiene claro el porvenir, luce ya casi acabada si la comparamos con otras calles [ella alberga] Automóviles, Lotería y Política, las tres empresas favorecidas y envidiadas por todo el que viva en su tiempo” (García Maroto, 1941: 143).

Luego, en la trayectoria “De la anarquía y la esperanza”, en las cercanías de la Plaza de la Constitución, García Maroto explica que:

[...] es su traza la que la salva. Su traza y sus nobles ejemplos arquitectónicos, donde se abrió una nueva ruta, 20 de Noviembre, que aparece indispensable, urgida de comunicaciones, entregada al comercio del mundo, desde el oriente al occidente, según se puede comprobar en edificios, en banderas, en los modos de traficar. [Y paralela] Cinco de Febrero congestionada, atropellada y gritona. República del Salvador, de ritmo más lento y discreto. Y al lado, atrayente, imponente, gustosísima de mirar, la red de calles y callejones que circundan las Vizcaínas, esa edificación señora, vieja y torpe, distinguida y autoritaria (García Maroto, 1941: 152).

En el apartado “De la confusión y el deporte”, recorrido al oriente de la Plaza Mayor, por Corregidora, encontramos: “Angustia y peligros del tráfico. Espectáculo depresivo y venta al menudeo...” (García Maroto, 1941: 167) y más allá, cerca del Parque Venustiano Carranza, tropieza con: “fábricas nuevas, fábricas viejas, depósitos de toda índole, amontonamiento de restos y callejones... Y la calzada Balbuena, ancha y hermosa, aunque menos poblada” (1941: 169) En la Magdalena Mixhuca pasa por un importante cruce de caminos, donde desembocan la calzada de la Viga, la calle José T. Cuéllar y la avenida Chabacano, y comenta: “Hasta aquí se cegó el canal, cuyo cauce seco, descubierto, se estrella contra el viejo puente que se transmutó en dique” (1941: 174).

En “Vendedores, matarifes, presos”, por el norte, se topa con el río del Consulado, “en ocasiones se muestra hermoso luce por aquí hermosamente, espejeando un cielo limpiísimo con unos árboles genuflexivos”; a su lado, está la colonia Valle Gómez pobre, con pobreza increíble con “polvo, caminos, calles arbitrarias, complementadas por absurdas desviaciones” (1941: 180). En la misma excursión:

[...] el ferrocarril del desagüe, por la prolongación de la calle de Albañiles, la calzada del Peñón y la calle de San Antonio Tomatlán, que es calzada hermosa y arbolada en su cruce con la de Imprenta, se halla el juego de compuertas obligadas a toda hora a una tarea noble aunque sucia: librar a la ciudad de México de sus líquidas inmundicias, vertiendo al canal del desagüe la materia oscura, fermentada y espesa, que atravesando el Valle y humillándose antes las montañas llega hasta la zona del Mexquital en misión fertilizadora (García Maroto, 1941: 181).

Se cambia el rumbo, ahora por el surponiente, y en “Supervivencia y afirmación” se reseña:

De Jalisco y Jardín Hidalgo nace la avenida que llaman de la Revolución, que es como un injerto animoso, estimulador, vivificador a lo activo de Tacubaya, que no lo es de la Colonia San Pedro que llaman de los Pinos [...] la avenida Primavera, la avenida Progreso, la avenida José Martí nacen o mueren en la avenida Revolución, a la que atribuimos obligaciones revolucionarias, en relación con estos rumbos pretenciosos en demasía (García Maroto, 1941: 218).

Al poniente, en la jornada titulada “Orgullo, abandono, milicia” explora el poniente del río del Consulado:

La colonia Cinco de Mayo y la calzada de Legaria y la avenida de Carrillo Puerto y el Lago Chien y el de Lamur, hasta la Laguna de Términos hay calles, callecitas de urbanización incipiente, ganadas, cegadas por las milpas [y cerca] la Bahía de Todos los Santos, de la Magdalena, de la Ascención y luego el Lago Alberto, con la fábricas grandes, grandes para nuestro tamaño; la Fundación Dondé y Sanatorio de los españoles en la avenida Cervantes, todo muy difícil de ver, en completa unidad lograda (García Maroto, 1941: 225-226).

En la expedición “Tiempos nuevos y viejos”, por el sur visita las colonias que flanquean Insurgentes y camina por las calles de Alabama, Georgia, Pensilvania y Kansas, calles que resisten “su ruralía [porque están] aún cercadas por milpas, de bardas pobres, de casitas viejas, ruinosas [donde] ya se edifican palacetes por Arizona, por Nebraska, Texas, en la antigua colonia Nápoles (García Maroto, 1941: 229). En el mismo eje de Insurgentes pasea por:

Van Dyck, Fra Angélico, Rembrandt, Holbein. Desde esta ruta de Mixcoac, evidentemente pictórica, por la avenida don Porfirio Díaz y atravesando Insurgentes, hasta la colonia del Valle hay calles limpias. Viviendas limpias, correctos modos [...]

Por la gran avenida de Insurgentes respira la ciudad de México. Tiene salida a un campo que no se quema en tequesquite, que no se aplana y pulveriza que a puro acrecentar sus lomas acaba por lograr su sueño, hacerse bosque verdadero con el Desierto de los Leones (García Maroto, 1941: 232-233).

En “Coyoacán y su diversidad”, el caminante llega a la calzada de Tlalpan, “que fue agrandada y hermoseedada desde el río de la Piedad” y se lleva a cabo el mismo ejercicio que se hiciera en la avenida Insurgentes, al describir las colonias que la flanquean, Narvarte, Álamos, Portales, San Simón, y más al sur se halla “el cauce seco de oscuro río por la avenida Miramontes” (García Maroto, 1941: 40).

En “Del tequesquite y los motores” el narrador deambula por el noreste y descubre la colonia Federal, el Campo Aéreo, la Romero Rubio, el Peñón de los Baños y la Moctezuma:

Del Peñón a la Romero Rubio hay camino difícil, cegado por el agua en los tiempos en que esta abunda, cegado por también por el polvo en las épocas de sequía, mientras que el Canal de San Lázaro alza los hombros de sus bordos, sin conseguir la contención de su caudal, turbio y ofensivo. Multitud de pequeños lagos aseguran la peligrosidad del medio. Edificaciones rancheras se encuentran bloqueadas por el agua y los cañizales, y el puente liga un mundo triste deshabitado con una zona urbana triste que lleva nombre porfiriano (García Maroto, 1941: 258-259).

La última parada, “Las alturas privilegiadas”, el escritor la dedica a las Lomas de Chapultepec, y comenta que para llegar allí hay que circular en medio de un:

Desfile de complacencias. Asombro y admiraciones francas. Desde el centro por la Reforma, contrastada de viejo y nuevo: curiosidad arquitectónica no muy fácil de hallar pareja.

El bosque y el recto camino. A la derecha, una colonia de millonarios; a la izquierda, el campo de Polo. Pronto, el repecho que lleva a la glorieta donde se vende gasolina junto a los arcos colonialistas.

Y enseguida, la maravilla, la muestra más envanecedora de la ciudad varia, revuelta, extendida por el amplio valle de México (García Maroto, 1941:267).

Aquí se refiere al fraccionamiento Lomas de Chapultepec, en donde destaca la nueva carretera a Toluca y la prolongación de Reforma, una amplia calzada con camellones de doble arboleda central, que dividen el tránsito en los dos sentidos (Gobierno del Distrito Federal, 1946: s.p.).

LA “UNIDAD URBANA”

Los 18 recorridos cubren la zona central y las colonias creadas en el Porfiriato y en los años posrevolucionarios. Si queremos caracterizar la superficie del apartado “Cara o Cruz de la ciudad de México” ésta se aproxima a la llamada “unidad urbana”, la cual, de acuerdo con el reglamento de la Ley para la Planificación y Zonificación para el Distrito Federal (1941), comprendía las zonas habitacionales, comerciales, de negocios, industriales, parques, arbolados y

granjas, sitios de servicios, como centros cívicos, escolares, sanatorios, hospitales y panteones; esa superficie es descrita así:

Esa unidad estaba limitada al norte por el río de los Remedios; al oriente, por el Gran Canal del Desagüe; al sur, por el Pedregal de San Ángel hasta el río Magdalena; al poniente, por la curva de nivel de cota 100, con respecto al plano general de comparación, aceptado en las nivelaciones de la cuenca de México, hasta el río Hondo y por este río hasta la intersección en el de Los Remedios, apartándose en este lindero hacia el oeste de dicha curva, al pasar por las Lomas de Chapultepec, a fin de comprender el fraccionamiento del mismo nombre.¹⁰

10. Ver: *Reglamento de las fracciones I, V y VII del artículo 3º de la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal*, en *Diario Oficial* de 4 de febrero de 1941.

Esta superficie se asemeja también a la comprendida en el *Plano regulador del desarrollo de la ciudad* de 1943 (ver figura 9), estudio de trazo, que representa el sistema circulatorio de la parte central de la Ciudad de México.



324

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Figura 9. Carlos Contreras. Estudio de planificación Ciudad de México y sus alrededores, 1938. Fuente: Archivo Carlos Contreras.

Eventualmente, el apartado “Cara o Cruz de la ciudad de México” se ocupa de la superficie urbanizada, y las observaciones apuntan a la vida cotidiana de la ciudad, cómo se vive en las calles, cómo se ocupan, sin olvidarse del vasto y complejo escenario, perfilado por la arquitectura, las plazas, los monumentos y los hitos urbanos, entre otros. De esa ciudad viva, García Maroto observa, por ejemplo, ruido, mugre, lodo, desorden, ambulante, tráfico, calles y callejones intrincados y falta de servicios y uso del suelo indiscriminado, pero pocas menciones a las vialidades y al transporte; sin embargo, sobre las condiciones de los caminos hallamos pistas, a veces entre líneas, que habrá que interpretar, amén de los guiños de ojo, las frases entrecortadas, las reflexiones insinuadas, pero muy a menudo con el ojo crítico, evidente en el título de cada recorrido.

El testimonio de la parte antigua no está alejado de los problemas que el arquitecto Carlos Contreras encontrara a finales de la década de 1930 y que proponía fueran resueltos con estas medidas:

[...] limitar el núcleo central para preservarlo; limpiarlo de la anarquía de los anuncios; eliminar de sus calles a los vendedores ambulantes; confinar a los limosneros; erradicar el “insufrible ruido” por medio de fuertes sanciones; preservar y restablecer los viejos nombres de sus calles; prohibir la construcción de edificios de híbridos, que no armonicen con las construcciones de alto valor arquitectónico; coordinar los distintos medios de transporte para que funcionen de manera eficiente; crear centros cívicos secundarios y adoptar una política de descentralización de las actividades, que disminuyan el congestionamiento; delimitar la traza antigua con cuatro amplias avenidas; crear plazas y centros cívicos, espacios abiertos y estacionamientos de vehículos; liberar de construcciones anexas los monumentos y plazas tradicionales con jardines a su alrededor, que aumenten su valor para crear perspectivas urbanas de importancia; reducir el volumen de automóviles, regular su velocidad y eliminar los tranvías del centro; por último, construir edificios de no más de cinco pisos (Escudero (a), 2018: 379).

Algunos de los problemas que trata de resolver el urbanista se hallan en la narración de García Maroto; ruido, dificultosa circulación, incluso para los peatones, ambulante, anuncios, escasos espacios verdes, lodazales y tráfico; aunque no hay menciones al transporte, a la falta de estacionamientos, ni a los congestionamientos.

Algunos de esos problemas, en el primer cuadro, empezaron a solucionarse, como la deficiente circulación por la estrechez de sus calles y la mala in-

tercomunicación entre ellas; al respecto, en *Gobierno del Distrito Federal. Sexenio, 1940-1946*, se hace un diagnóstico:

Dicho primer cuadro o centro principal de negocios de la ciudad, constituye el núcleo histórico, tradicional y monumental de México con calles en su totalidad angostas, cuya capacidad de tránsito no es adecuada a los fuertes volúmenes de servicio que impone el desarrollo de la ciudad en una época en que las condiciones de vida motorizada impone fuertes densidades de circulación. En él existe una verdadera congestión de tránsito y como dentro de su perímetro la propiedad alcanza los más altos valores, se ha hecho necesario procurar los medios necesarios para acondicionar esta zona a las necesidades que debe servir, lo que ha obligado a tratar de aliviar esas condiciones de sobrecarga, proyectando como para de la red arterial una circunvalación perimetral a dicho primer cuadro, constituida por arterias de capacidad de circulación adecuada, localizadas de manera que su distancia al centro geométrico de esa zona, constituida por el Zócalo, permita que los recorridos de una persona a pie puedan hacerse de cualquiera de esas arterias en un lapso no mayor de 8 a 10 minutos a la Plaza de la Constitución (Gobierno del Distrito Federal, cap. VII, 1946: 4).

Esa circunvalación perimetral fue propuesta por el arquitecto Contreras en sus estudios de planificación (1927-1938), que no sólo incluían esa superficie sino gran parte del Valle de México, siendo los trazos básicos: bulevares de circunvalación, avenidas rectas a manera de una cuadrícula mayor y la forma ortogonal de la traza antigua. Acerca de los amplios bulevares de circunvalación proponía uno interior y otro exterior, más dos en la periferia, ligados al exterior, los cuales eran fundamentales en la composición y en la reorganización de las expansiones, en la conexión de las partes y en el control del flujo vehicular. Con las prolongadas y amplias avenidas que cruzaban la ciudad en sentido norte-sur y oriente-poniente —que pretendían seguir el trazo de las calzadas prehispánicas— se crearían nuevos, mejores y más extensos sistemas viales y funcionarían como distribuidores del tráfico, porque cruzarían la ciudad articulando sus partes y conectándose necesariamente con las circunvalaciones, siendo las avenidas norte-sur las más acentuadas (Escudero (a), 2018: 227 y ss.). Algunas de esas propuestas, en particular las correspondientes a la parte central se concretaron en los años treinta y las demás se hicieron en las décadas siguientes, tales como el circuito interior, el periférico y los llamados ejes viales.



Figura 10. Carlos Contreras. Estudio de planificación Ciudad de México y sus alrededores, 1938. Fuente: Archivo Carlos Contreras.

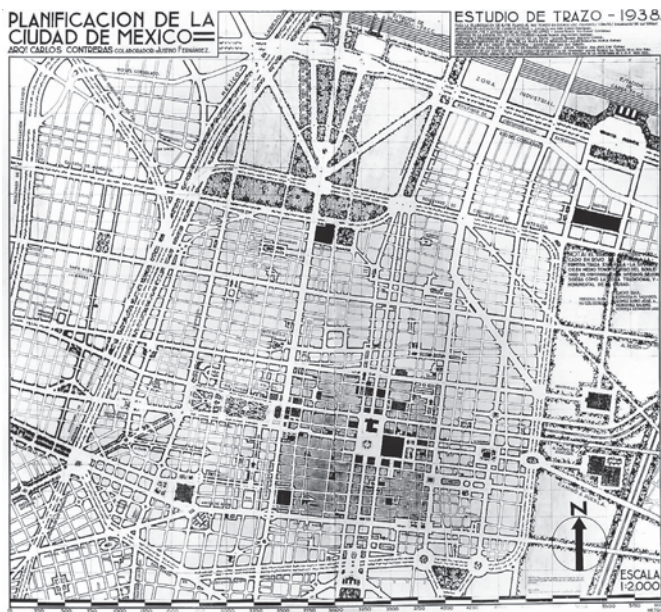


Figura 11. Carlos Contreras. Estudio de planificación de la zona central de la Ciudad de México, 1938. Fuente: Archivo Carlos Contreras.

327
Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Con relación al centro de la ciudad y sus alrededores, las transformaciones empezaron hacia 1933, en la regencia de Aarón Sáenz, a partir de las propuestas de Contreras, en las que subsisten algunas ideas básicas para la traza antigua: conservar y realzar la forma ortogonal, modificar su interior por medio de una cirugía radical con fines circulatorios y para dar perspectiva a la arquitectura colonial, con fines estéticos. Debido a su valor histórico y simbólico, la forma ortogonal debía conservarse, protegerse y realizarse por medio de cuatro amplias avenidas, y sus calles prolongarse, alinearse y ampliarse para que corrieran en dos direcciones, cruzándose entre sí en ángulos rectos, dividiendo la superficie en manzanas. Con el fin de eliminar el efecto de monotonía, el arquitecto incorporaba plazas y espacios verdes, que al mismo tiempo ofrecerían perspectiva a la arquitectura del pasado (Escudero (a), 2018: 290 y ss). Las avenidas que la limitarían tendrían 40 metros de ancho y serían, al poniente San Juan de Letrán, al norte Apartado o Venezuela, al sur Izazaga y al oriente Jesús María, que luego se cambió a Vidal Alcocer. En 1940, se estaban terminando las cuatro avenidas; casi estaban listas las ramas sur San Miguel-Arcos de Belén-Chapultepec y oriente, la hoy llamada Anillo de Circunvalación; la poniente, San Juan de Letrán ya se había terminado; y la rama norte estaba en estudio.

El gobierno de Ávila Camacho continuó con estas y otras obras de la red circulatoria; en el centro, algunas calles se habían abierto, prolongado, alineado, y ampliado; entre las más importantes, estaban San Juan de Letrán, que para Sáenz fue la obra que marcó el camino para la modernización y de la cual expresaba:

Deseo sólo señalar que la ampliación de nuestras principales avenidas ha sido iniciada firmemente. San Juan de Letrán marca el camino realizado. La avenida Juárez será totalmente reconstruida, suprimiendo el servicio de trenes eléctricos, y junto con el Teatro Nacional y San Juan de Letrán, iniciará la transformación de la zona más importante de nuestra ciudad (Escudero (a), 2018: 268).

Otra avenida terminada fue 20 de noviembre, que ligó la Plaza de la Constitución con dos diagonales, convirtiéndose en un importante desahogo y permitió una comunicación rápida entre el centro las colonias del suroeste. Entre las calles reformadas estaban López, Palma, Pino Suárez, Venezuela, Basilio Vadillo, Comonfort, Santa María la Redonda, Balderas, Bolívar, Cinco de Febrero, Isabel La Católica, Bolívar y Guerrero, además de las calles adyacentes de la Plaza de la República, a la vez que se concluía el Monumento a la Revolución.

TRAMO 3: EL VALLE: CAMINOS, SERVICIOS Y GEOGRAFÍA

El libro *El Valle de México* se caracteriza por ser una crónica de la situación presente y “total” del territorio, por ello el autor incluye los caminos que allí convergen, aspectos relacionados servicios, como saneamiento y agua y temas ambientales, desarrollados en tres apartados. En relación con los caminos periféricos les dedica un apartado titulado “Por los caminos del Valle”, que trata sobre los trayectos que allí desembocan, bajo los títulos: “Hacia Cuernavaca”, “Para Puebla”, “Por Texcoco”, “En Chalco y Amecameca”, “Por el camino de Querétaro”, “Rumbo a Toluca”, “Hasta Otumba”, “Los Remedios”, “Carretera a Laredo” y “De Pachuca a Alfayuca”.

El desagüe, un tema de suma importancia para la región, lo despliega en “El agua en el Valle de México”, fluido que el autor la relaciona con problemas urbanos como inundaciones, aguas contaminadas y escasez. Con la finalidad de explorar lo relativo al saneamiento y a las inundaciones visita el Tajo de Nochistongo del cual hace una reseña histórica de su construcción, que termina en el Gran Canal del Desagüe, del que habla de sus compuertas y de un nuevo túnel, iniciado en el periodo presidencial de Lázaro Cárdenas (García Maroto, 1941: 273-283).

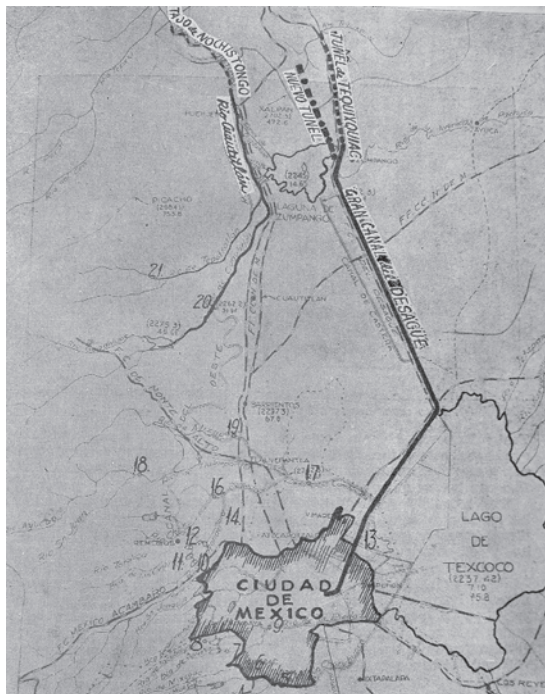


Figura 12. Plano de la salida del drenaje profundo de la Ciudad de México: Gran Canal del Desagüe, Túnel de Tequisquiác y Tajo de Nochistongo. Fuente: En *El Valle de México*.

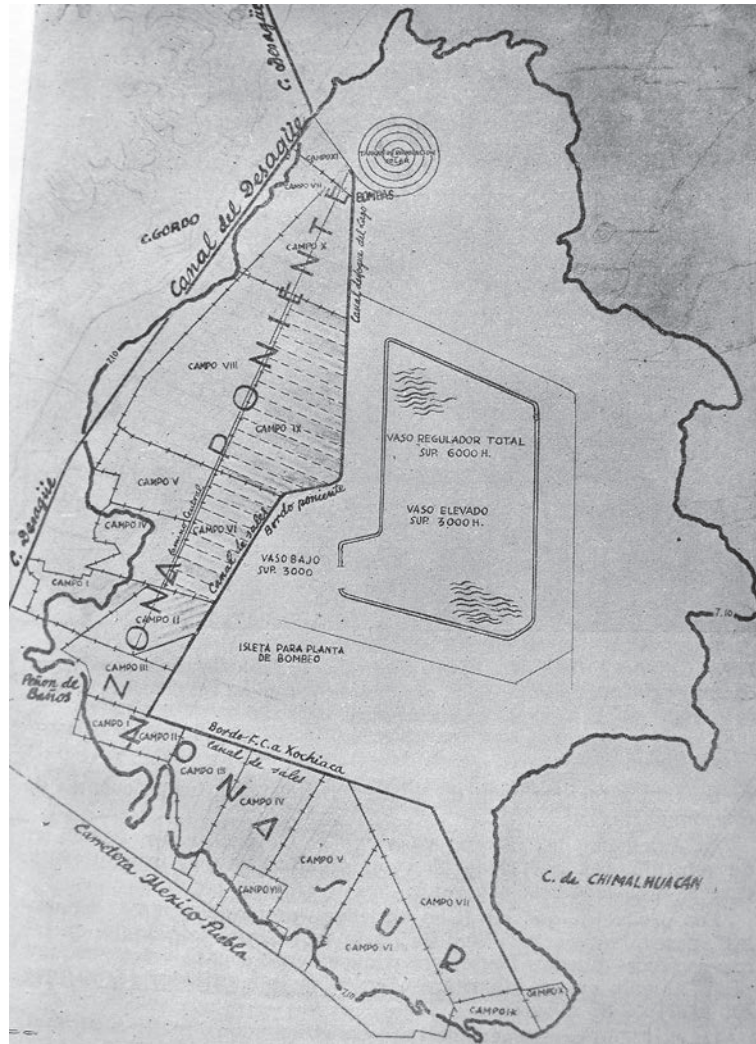


Figura 13. Plano del vaso de Texcoco, con las zonas en vías de transformación. Fuente: En *El Valle de México*.

En la sección “El drama del agua” se refiere a la dotación del líquido; aquí se basa en estudios sobre su abastecimiento, para ello maneja cifras sobre el volumen necesario, de acuerdo con el número de habitantes tanto de la población urbana, como suburbana, y menciona tres obligaciones que las autoridades tienen que cumplir para resolver el problema: conservar la provisión presente, acrecentar y mejorar los servicios y calcular y resolver anticipadamente las necesidades futuras (Escudero (a), 2018: 286-287). Es evidente que para la redacción de este apartado se basa en documentación técnica, en la visita al sitio y en la asesoría de los trabajadores encargados.

García Maroto se ocupa, asimismo, del Lago de Texcoco como parte importante de la región, tanto por sus características topográficas como por los

problemas que le ocasionaba. En el apartado “El lago de Texcoco, potente y estéril”, nos ubica en la zona:

En San Juan de Aragón, pueblo polvoso, borroso, de una existencia fantasmal, incierta, el campamento de las Obras del Valle: un pequeño organizado conforme a un riguroso plan, coordinado en medios y en fines, de donde irradian los esfuerzos para transformar una zona estéril, peligrosa, enemiga de la ciudad, enemiga de México, reveladora hasta hace poco de la impotencia mexicana para domeñar su naturaleza (García Maroto, 1941: 125).

Desde la perspectiva de García Maroto, el vaso de Texcoco, semivació, provocaba tolvaneras y remolinos en el Valle, distribuyendo enfermedades entre los habitantes, dañando y retrasando su vida. Comenta que desde 1935, la Dirección de Obras del Valle de México venía trabajando para su transformación, comenzando con estos objetivos: acabar con las tolvaneras, transformar las zonas desecadas en laborables y cambiar la superficie del vaso del lago con bosques que beneficiaran la salud de los habitantes; labores que continuaban las que Miguel Ángel de Quevedo iniciara la década anterior, en relación con la forestación noreste, especialmente en las inmediaciones del Lago de Texcoco, de San Juan de Aragón hasta San Cristóbal.¹¹

A partir del campamento de San Juan de Aragón, García Maroto recorrió algunas áreas acompañado de los técnicos, que le explicaron los trabajos que se venían haciendo y las dificultades que encontraban, aunque le mostraron avances, por ejemplo, en la forestación, donde destaca un bosque-pradera que crecía hacia años, el cual funcionaría como una gran cortina de protección para la urbe (García Maroto, 1941: 131).

Debe agradecerse al autor, en su acercamiento al *Valle de México*, su interés en no sólo referirse a la zona urbanizada, a las delegaciones, a los poblados y barrios de la periferia, sino exponer una visión general de la región, al integrar problemas como los desarrollados en esas secciones, los servicios urbanos y la contaminación a causa de la geografía, documentándolos y proponiendo soluciones.

APUNTES SOBRE LAS MIRADAS

Varios méritos tiene el libro *El Valle de México* de Gabriel García Maroto, publicado en 1941. Empezamos por la escritura, en la que uno de sus recursos son las entrevistas a los lugareños de la periferia, esto es, en las delegaciones y en

11. Para conocer los trabajos de forestación realizados por el ingeniero en la década de 1930, ver: Miguel Ángel de Quevedo, “Los jardines parques y arboledas en la ciudad de México. Conferencia sustentada el 8 de mayo de 1942 en la primera Exposición Nacional de Floricultura, celebrada en San Jacinto, D.F.”, *México Forestal*, pp. 5-6 (1942).

poblados; en este apartado predomina su espíritu de reportero; en las excursiones por la parte central de la ciudad prevalece su testimonio, su sentir ante la realidad que encuentra a su paso; y en los temas relacionados directamente con la geografía del Valle, exhibe su faceta de historiador.

En “Esquema de las delegaciones” explora cómo viven los habitantes, cómo son los lugares que habitan, cómo se organizan para transformar su entorno, cuáles son sus necesidades y qué opinan de ellas y de la respuesta de los gobernantes; aquí reproduce el habla cotidiana de los pobladores, la riqueza de su voz, en la que se introducen diálogos y el habla popular, por lo que debemos agradecer al autor el rescate de una lengua viva. En “Cara y cruz de la ciudad de México”, escuchamos la voz del autor onnipresente, más cercana al ensayista y al escritor, y en la que es constante el uso de metáforas e imágenes plásticas; cabe considerar que ambas voces están trabajadas literariamente, lo cual significa un atractivo más de la obra. Por último, está la voz mesurada que proviene de la observación directa y de la documentación que el autor revisó para emitir sus juicios; en ella es patente el uso y manejo de las fuentes y prevalece la palabra del investigador-historiador.

Las fotografías incluidas, al parecer de García Maroto, son ajenas a la épica, al folklorismo y a la monumentalidad; se trata de imágenes inéditas que ofrecen una visión muy particular de la realidad regional, al captar escenas de la vida cotidiana de sus habitantes y el registro del paisaje, las cuales tienen cierto aire etnográfico; lo mismo podría decirse de la selección de los personajes que el autor entrevista. Las imágenes se ven enriquecidas con los pies, que agregan información, evocaciones y recapitulaciones acerca de la escena representada. A ellas hay que añadir las fotografías técnicas, que muestran trabajos de infraestructura; finalmente, los planos son un recurso de gran utilidad para el lector, sobre todo aquellos de los recorridos por la zona urbanizada y también esos que representan los avances en la reforestación del lago de Texcoco.

García Maroto hace énfasis en la función social de su trabajo “con puntos de vista que simbolicen a la vez ambientes, fuerzas y representaciones sociales” (García Maroto, 1941: 16). Y esto es evidente en la exploración del Valle de México, porque él informa sobre la realidad geográfica, urbana y humana de esa localidad, aunque en sus puntos de vista debemos considerar el lado subjetivo, es decir, sus apreciaciones, la selección de los espacios y de los personajes entrevistados y por la manera como trata la realidad observada, siendo el mayor reto cubrir un vasto y complejo territorio, lo que significa una tarea titánica, y lo hace con las herramientas de la literatura, lo que supone una vir-

tud del libro. En suma, en *El Valle de México* encontramos ambientes y representaciones sociales con la capacidad de García Maroto de describir los paisajes, las necesidades de los habitantes, la vida cotidiana, el habla, todo ello tamizado por el “sentir” del autor, como él lo manifiesta al principio del libro.

Por esas cualidades se aproxima a los cronistas tradicionales en el sentido de dar a conocer la ciudad de su tiempo, quizá “ideal”, pero se diferencia de ellos, en dos aspectos: no sólo consigna, por un lado, sus grandezas sino también sus problemáticas y, por el otro, intenta agotar cada lugar de la región, en una visión integradora. En esta pretensión, *El Valle de México* es semejante a dos publicaciones sobre la ciudad capital, una anterior a su edición y otra posterior, el *Atlas general del Distrito Federal* (1930),¹² publicado por el primer jefe del DDF, José Manuel Puig Casauranc y *Gobierno del Distrito Federal. Sexenio, 1940-1946*, por Javier Rojo Gómez, como jefe del DDF; ambas tienen el propósito de informar sobre cómo se encontraban la ciudad y sus delegaciones y hacen gran despliegue de recursos editoriales, visuales y escritos, que refuerzan un discurso sobre la ciudad desde el ámbito político. Eventualmente, en *El Valle de México* es acentuada la inclinación por reunir toda la información posible del territorio y difiere en la intención, la dos obras expresan un discurso en el que se da cuenta del presupuesto ejercido y de la modernidad urbana, en voz de las autoridades; y la obra de García Maroto es una edición privada, no apoyada por institución alguna y ofrece un discurso independiente con los recursos de un escritor exiliado.

Del tema que nos propusimos explorar en tan vasta información sólo extrajimos algunos ejemplos, en los que se alude directa o indirectamente a los caminos y a las comunicaciones; podemos observar que en el libro se habla de las avenidas primarias, las carreteras y la canalización de ríos y abunda en los caminos cuando recorre los poblados y barrios de las delegaciones, y en los caminos que convergen en el Valle a los que el autor les dedica un apartado completo. Sin embargo, las transcripciones aquí incluidas informan de manera tangencial sobre el estado de los caminos, observaciones de García Maroto, que permiten revalidar o contradecir el discurso de las autoridades del DDF; es cierto que la ciudad estaba viviendo una modernización vial, arquitectónica y de servicios, como lo atestigua la obra *Gobierno del Distrito Federal* y lo confirma la puesta en el terreno de los proyectos de planificación de Carlos Contreras relativos al sistema circulatorio.

En los testimonios se informa que se estaban modificando las calles del centro y sus alrededores; se estaban concluyendo los caminos carreteros; también se alude al arreglo y pavimentación de caminos secundarios y locales;

12. *Atlas general del Distrito Federal. Geográfico, histórico, comercial, estadístico, agrario. Su descripción más completa y profusamente ilustrada con mapas, fotografías y gráficas. Se formó esta obra por orden del doctor José M. Puig Casauranc, jefe del Departamento del Distrito Federal, en la Oficina de Catastro en 1929, 2 v., México, Talleres Gráficos de la Nación, 1930.*

asimismo se advierten varios hechos relacionados con la planificación y la zonificación: nos enteramos cómo las nuevas colonias se fraccionan a los flancos de las avenidas y calzadas, una constante desde el Porfiriato, recordemos el Paseo de la Reforma; al igual no se ha atendido la zonificación, en cuanto al uso del suelo, al construirse fábricas en cualquier terreno y cualquier colonia; las nuevas colonias están ocupando tierras agrícolas, lo cual sucedía desde décadas atrás; se advierte la colaboración de los habitantes con el DDF para hacer o pavimentar un camino de su pueblo; asimismo conocemos las quejas de los habitantes de que el presupuesto es invertido en la vialidad en detrimento de la construcción de escuelas y la dotación de servicios básicos, como el agua y el saneamiento. Éstas probablemente sean minucias, pero son significativas en la vida diaria de los habitantes de una ciudad en constante crecimiento.

Finalmente, en *El Valle de México* el tema de la modernización urbana no es muy explícito y no abundan los testimonios de las mejoras que trae; en cambio, en las observaciones contenidas en los apartados “Esquema de las delegaciones” y “Cara y cruz de la ciudad de México”, se percibe un espacio de contrastes, campo y ciudad, pobreza y riqueza, buena arquitectura y casuchas, casitas viejas y palacetes, arquitectura del pasado y arquitectura moderna, nuevas colonias recién fraccionadas y las que no cuentan con los mínimos servicios, escasez de agua e inundaciones, geografía y concreto, modernas carreteras y caminos intransitables, avenidas con camellones arbolados y callejuelas arbitrarias, modernización y estancamiento; espacio de contrastes que Gabriel García Maroto nos transmite con los recursos del escritor adscrito a una tradición historiográfica.

BIBLIOGRAFÍA

Atlas general del Distrito Federal. Geográfico, histórico, comercial, estadístico, agrario. Su descripción más completa y profusamente ilustrada con mapas, fotografías y gráficas. Se formó esta obra por orden del doctor José M. Puig Casauranc, jefe del Departamento del Distrito Federal, en la Oficina de Catastro en 1929, 2 vols. México: Talleres Gráficos de la Nación, 1930.

Balbuena, Bernardo de (2001) *La Grandeza mexicana y compendio apologético en alabanza de la poesía*, 7a. ed. México: Porrúa,.

Berra Stoppa, Erika (1982) *La expansión de la ciudad de México y los conflictos urbanos 1900-1930*, tesis doctoral. Centro de Estudios Históricos / El Colegio de México.

- Cervantes de Salazar, Francisco (1875). *México en 1554. Tres diálogos latinos de Francisco Cervantes de Salazar*, Joaquín García Icazbalceta (versión castellana). México: Antigua Librería de Andrade y Morales.
- Contreras, Carlos, *Informe sobre las obras de ampliación de las calles de San Juan de Letrán y Niño Perdido, de marzo-1933 a agosto-1938*. México, s. p. i.
- (1938). *La planificación de la ciudad de México, 1918-1938*, XVI° Congreso Internacional de Planificación y de la Habitación, Fundación Mexicana de Planificación. México.
- Escudero, Alejandrina (2018). “El automóvil y la estructura vial de la ciudad de México”, en *Permanencias y devenires de la arquitectura moderna en México*, Iván San Martín y Gabriela Lee (coords.) México: DoCoMoMo.
- (2013). “La ciudad de México 1940-1946. Una mirada desde el poder”, en *Segunda modernidad urbano-arquitectónica. Construcción teórica y caracterización del periodo*, Enrique Ayala (coord.) México: UAM-X / Conacyt.
- (2018). *Una ciudad noble y lógica. Las propuestas de Carlos Contreras para la ciudad de México*. México: Facultad de Arquitectura, Instituto de Investigaciones Estéticas y Dirección General de Publicaciones y Fomento Editorial-UNAM.
- Galindo y Villa, Jesús (1901). *Reseña histórica-descriptiva de la Ciudad de México que escribe Jesus Galindo y Villa*. México: Editorial F. Díaz de León.
- García Maroto, Gabriel (1941). *El Valle de México. Gesto y resonancia*. México: Publicaciones Hora de México.
- Gobierno del Distrito Federal. Sexenio, 1940-1946* (1946). México: Talleres Gráficos de la Penitenciaría del Distrito Federal.
- Gómez Esqueda, Rubén E. (1946). “Tacuba”, en *México en el tiempo. El marco de la capital*. México: Excélsior.
- Memoria del Departamento del Distrito federal del 1° de septiembre de 1937 al 30 de agosto de 1938*. México: DDAPP, 1938.
- Memoria del Departamento del Distrito Federal del 1° de septiembre de 1938 al 31 de agosto de 1939*. México: Talleres Gráficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1939.
- Memoria del Departamento del Distrito Federal. Del 1° de septiembre de 1940 al 31 de agosto de 1941*. México: Talleres Gráficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1941.
- Memoria del Departamento del Distrito Federal. Del 1° de septiembre de 1941 al 31 de agosto de 1942*. México: Talleres Gráficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1942.
- Memoria del Departamento del Distrito Federal. Del 1° de septiembre de 1944 al 31 de agosto de 1945*. México: Talleres Gráficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1945.
- Novo, Salvador (ca. 1946). *Nueva grandeza mexicana*. Ensayo sobre la ciudad de México y sus alrededores. México: Editorial Hermes.
- Quevedo, Miguel Ángel de (ca. 1942) “Los jardines parques y arboledas en la ciudad de México. Conferencia sustentada el 8 de mayo de 1942 en la primera Exposición Nacional de Floricultura, celebrada en San Jacinto, D.F.”, en *México Forestal* 5-6.

Valle Arizpe, Artemio del (1999). *Por la vieja calzada de Tlacopan*, México, Compañía General de Ediciones, 1954; *Historia, tradiciones y leyendas de calles de México*. México: Planeta.

336

Las ciudades observadas por
sus contemporáneos. Servicios urbanos
y obra pública

Hitos modernos en la provincia mexicana: Reconstrucción histórica del Estadio Xalapeño y su lugar¹

• Laura Castro González²

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO SOCIALES
UNIVERSIDAD VERACRUZANA

1. En este texto se utiliza el concepto de lugar desde una perspectiva cultural como un espacio geográfico en el que convergen "... las percepciones sociales y de las formas de habitar" (Ramírez y López, 2015: 164), aunque es necesario mencionar que como categoría de análisis espacial es usado continuamente con ligereza lo que provoca polémica con respecto a su definición.

2. Correo electrónico: midori_jc@hotmail.com

INTRODUCCIÓN

En los últimos años un tema que atrajo el interés de los historiadores fue el proceso de urbanización con el fin de aliviar las deficiencias historiográficas que existen sobre diversas ciudades de la República Mexicana. Esto debido a que la mayoría de la historia urbana fue escrita desde otras disciplinas³ y bajo una perspectiva centralizadora, lo que afectó la calidad de su narración histórica (Lira y Rodríguez, 2009: 11) y especialmente, ignoró los procesos urbanos acaecidos en la *provincia*. Ante este panorama son importantes los espacios que invitan a reflexionar sobre los procesos de las ciudades pequeñas y medianas desde perspectivas interdisciplinarias y por medio de una gama de temáticas diversas.⁴

El objetivo de este documento es aproximarse a la historia de la capital del estado de Veracruz a través de la reconstrucción histórica de uno de sus hitos urbanos: el Estadio Xalapeño "Heriberto Jara Corona".⁵ En las páginas subsiguientes se profundiza en las transformaciones del lugar seleccionado para la construcción del inmueble dentro del contexto histórico particular de la década de los veinte, con el fin de evidenciar su importancia como obra arquitectónica moderna,⁶ representación de principios urbanos de inicios del siglo XX y reflejo de su contexto histórico, para lo cual fue necesaria la descripción de sus características estéticas y constructivas.

El texto está dividido en dos secciones principales, complementadas con la descripción general del contexto histórico y urbano para 1920 y que finaliza con algunas conclusiones. Cada sección intermedia representa un periodo de transformación del lugar que culminó con la construcción del inmueble como lo conocemos actualmente en 1925. El periodo de tiempo seleccionado es bastante compacto, pero no por eso carente de transformaciones espaciales.

3. Las disciplinas que han abordado la historia urbana son la: sociología, antropología y arquitectura.

4. Un ejemplo de estos espacios para el análisis histórico de las ciudades mexicanas fue el Seminario Internacional de "Las ciudades observadas por sus contemporáneos: servicios urbanos y obra pública" de noviembre del 2018.

5. El presente texto se expuso en el seminario anteriormente mencionado como el apéndice de una investigación aún en curso enfocada en los proyectos urbanos universitario de Xalapa para el Doctorado en Historia y Estudios Regionales de la Universidad Veracruzana.

6. El calificativo de *moderno* es utilizado en este texto desde la disciplina del arte, la arquitectura y el urbanismo, relacionado con la *modernidad heroica* que exploró David Harvey (1998[1989]), donde se impuso la racionalidad técnica y mecánica a objetivos socialmente útiles y que tuvo en la Bauhaus, el funcionalismo y el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) grandes exponentes.

337

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

7. La escritura del nombre de la capital de Veracruz se realizó tanto con la letra jota como equis (Jalapa o Xalapa) durante el siglo XX, aunque era más común la primera. Su nomenclatura se reguló hasta 1978 con la promulgación del decreto no. 325 de la H. Legislatura del Estado donde se estableció el uso oficialmente de Xalapa (con equis) hasta la actualidad. A lo largo del texto se escribe de ambas formas dependiendo de la forma en que se redactó en las fuentes primarias.

Cabe mencionar que la historiografía existente sobre el Estadio Xalapeño no es muy extensa y una gran cantidad de ella cae en el vicio de la historia de la arquitectura, de describir superficial y estilísticamente los inmuebles, desperdiciando su capacidad como “[...]un magnífico documento de la realidad cultural, social, económica y política [...]” (Lira y Calderón, 2009: 354). El interés por este espacio deportivo xalapeño se acentuó a partir de 2010, lo que llevó a la producción de varios artículos como Winfield y Martí (2013), Winfield (2010), Broca (2015) y Niembro (2014); además de una serie de eventos promovidos por la Universidad Veracruzana con apoyo de asociaciones civiles como el Colegio de Ingenieros Civiles A.C. y el Colegio de Arquitectos del Estado de Veracruz A.C.

El resultado de este renovado interés fue su re-valoración como obra emblemática de la arquitectura moderna mexicana y su declaratoria por el ayuntamiento de Xalapa⁷ como patrimonio cultural en 2017. Dicha declaratoria reflejó la importancia que posee el estadio no sólo en el ámbito académico, sino para la sociedad xalapeña, quienes lo identifican claramente como un punto de referencia dentro de la estructura morfológica urbana; y como representación arquitectónica de la memoria histórica de la ciudad, ya que dentro del recinto se llevaron a cabo eventos políticos y deportivos de importancia regional y nacional como el Congreso de la Liga de Comunidades Agrarias del Estado de Veracruz en 1930 y, más recientemente, los Juegos Centroamericanos y del Caribe del 2014, convirtiéndolo, como se mencionó en un inicio, en un hito urbano (Lynch, 1960).

1. XALAPA EN LA DÉCADA DE LOS VEINTE

Eric Hobsbawn (2007) considera que el siglo XX poseyó particularidades que lo distinguieron de los periodos históricos precedentes, considerándolo un siglo de ruptura con el mundo anterior. Entre los acontecimientos más importantes a nivel internacional se encontraron las devastadoras empresas belicistas emprendidas por diferentes potencias mundiales que culminaron con un nuevo orden mundial bajo la hegemonía de Estados Unidos. Otro producto de las guerras fue el vertiginoso avance tecnológico, inventos y tecnologías militares que posteriormente se incorporaron a la vida cotidiana transformando los hábitos y las costumbres de la población alrededor del mundo. Para la arquitectura estos cambios significaron, por un lado, la creación de nuevos espacios o

la adecuación de los existentes a estas nuevas dinámicas sociales y, por otro, la incorporación de los problemas urbanos a la disciplina en respuesta al exponencial crecimiento de las ciudades. De igual manera, el descontento social y político ante el imperialismo del siglo XIX llevó al desarrollo de revoluciones sociales en casi todas las regiones de Asia, África y América Latina siguiendo el ejemplo de la Revolución Rusa de 1917. Todos estos acontecimientos y cambios se reflejaron en las artes a través de las nuevas vanguardias y corrientes.

Para el periodo que interesa a este texto, entre 1920 y 1930, México presentó las huellas no sólo de la revolución civil de 1910, sino de las disputas políticas mantenidas entre diversos grupos posrevolucionarios a nivel nacional y regional sobre el camino a seguirse después de haber obtenido el triunfo. El cambio revolucionario consideró a la modernidad una vía a seguir después del enfrentamiento bélico que disminuyó la población y acentuó la migración del campo a la ciudad (Aboites, 2010:595), tomando como ejemplo otros países desarrollados. En el aspecto económico buscó atraer inversiones para reactivar la economía nacional, por lo que se impulsaron programas de desarrollo regional, de construcción de vías de comunicación y de explotación de recursos naturales. En el aspecto cultural, aparecieron en el escenario nacional importantes y diversos movimientos artísticos y estéticos que cuestionaron y promovieron los valores revolucionarios y modernos. Algunos grupos de intelectuales y artistas fueron inspirados por las vanguardias extranjeras y se enfrentaron unos con otros; en muchos casos incorporaron las innovaciones tecnológicas de la fotografía, el cine y la radiodifusión a sus propuestas artísticas.

La década de los veinte fue extremadamente complicada para el estado de Veracruz también, el poder político se mantuvo en manos de diversos caciques locales mientras se estabilizó el nuevo Estado mexicano posrevolucionario. Durante este periodo, Veracruz estuvo bajo el mando de dos exmilitares considerados “radicales”: Adalberto Tejeda (1920-1924 y 1925-1932) y Heriberto Jara Corona (1924-1927), cuyas visiones particulares del México posrevolucionario en ocasiones contrastó con las del poder central o los intereses de las oligarquías regionales causándoles fuertes contratiempos políticos. De igual manera, en estos años tomaron importancia diversos movimientos sociales, en ocasiones apoyados por el gobernador en turno, como el movimiento obrero, el movimiento agrario y el movimiento inquilinario. Otro problema de importancia para esta década a nivel estatal fueron las tensiones entre terratenientes y agraristas por la restauración o dotación de tierras a partir de la Ley Agraria de 1915 emitida por el Presidente de la República Venustiano Carranza.

8. Véase: Guevara, G. (1982).

En Xalapa según la Comisión Agraria Mixta (CAM) del Archivo General del Estado de Veracruz (AGEV), las solicitudes para dotación de ejidos fueron realizadas desde los primeros años después de emitida la ley, pero fueron replicados por los propietarios afectados durante años entorpeciendo el proceso. Un acontecimiento que afectó la vida cotidiana de la capital fue la ocupación delahuertista de 1923, aunque el gobierno de Tejeda después de crear las milicias campesinas y en colaboración de las fuerzas federales finalizaron dicha rebelión en marzo del siguiente año (Blázquez, 1992: 80). Su papel como capital estatal y paso obligado hacia México desde el Puerto de Veracruz convirtió a Xalapa en escenario de manifestaciones políticas y sociales, al igual que en semillero de importantes grupos gremiales como los panaderos rojos.⁸ En el ámbito económico la capital se distinguió por actividades productivas de tipo terciario, principalmente relacionadas con: 1) el comercio, cuya tradición provenía de las ferias de la época colonial; 2) la educación, al congregarse importantes instituciones educativas y culturales como la Escuela Normal (1886), el Colegio Preparatorio o Colegio Nacional de Xalapa (1843) y el Departamento Universitario (1919), entre otros y, 3) la burocracia, después de haberse consolidado como capital del estado de Veracruz tras diversos traslados erráticos a lo largo de los siglos XIX y XX (Juárez, 1987).

La vocación de Xalapa como ciudad comercial le proporcionó un lugar central en la red urbana regional, concentrándose en ella productos de los principales municipios circunvecinos, como “Banderilla, Coatepec, Cosautlán, Jalcomulco, Jilotepec, Rafael Lucio, Teocelo, Tlalnehuayocan, Xico, Ixhuacan y Ayahualulco al sur, Perote al Oeste y Acajete al Norte”(Corzo, 2000: 160). La necesidad de transportar mercancías y el avance tecnológico propició mejoras en la infraestructura como la construcción en 1890 de la vía del Ferrocarril Interoceánico (que conectó a la Ciudad de México con el Puerto de Veracruz) y del Ferrocarril a Teocelo en 1898, conocido como “El Piojito”. Para el siglo XX se acentuó la necesidad de mejorar las comunicaciones de Xalapa, especialmente la red carretera, por lo que se dieron cuantiosas inversiones para el mejoramiento de los caminos a lo largo del Estado, uno de los más importantes fue el camino nacional, antes Camino Real, que conectaba el Puerto de Veracruz con la Ciudad de México a través de la capital estatal.

Las características sociales, políticas y económicas descritas no eran independientes a la singularidad natural de Xalapa, que contaba con un relieve

accidentado debido a que “[...] se desenvuelve sobre una sucesión de barrancas contiguas [...] [y] de áreas de bosque denso frío o templado [...]” (Aboites, 2010: 599). Además poseía un clima templado favorable con temperaturas que oscilaban entre los 15 y 20 grados centígrados, con constante neblina y una precipitación media anual de 1 500.2 milímetros (INEGI, 1921), lo que alimentó la gran cantidad de afluentes que se concentraban dentro de la ciudad e impactó en la vida cotidiana de la población urbana, en la localización de su incipiente industria⁹, y en la exuberante vegetación que llevó a nombrarla: “Ciudad de las Flores”.

En el ámbito demográfico, el municipio de Xalapa para inicios de la década de los veinte tenía 29 933 habitantes y estaba compuesto administrativamente por: la ciudad de Jalapa, Enríquez (27 623 habitantes), las congregaciones de Las Ánimas, El Castillo, Chiltoyac y Molino de San Roque, (2 286 habitantes); la Hacienda Garnica (27 habitantes) y las Estaciones del Ferrocarril de San Bruno y Jalapa (INEGI, 1921). En la década de los treinta (INEGI, 1930) se presentó una tasa de crecimiento poblacional de 3.39% sólo en la ciudad de Xalapa y de 3.49% a nivel municipal llegando a un total de 40 246 habitantes.

Territorialmente para la década de los treinta se presentaron cambios, manteniéndose como parte del municipio: la ciudad de Xalapa (36 812 habitantes) y las congregaciones enunciadas anteriormente, aunque cambiaron de categoría política a rancho Las Ánimas y Garnica, y de denominación el Molino de San Roque a Molino de Pedreguera; sin embargo, se incorporaron tres ranchos (Las Cruces, El Molino y Xoloxtla), una ranchería (El Tronconal), cuatro haciendas (Cuesta de D. Lino, Hacienda Nueva o San Antonio, Paso del Toro o Hacienda Vieja, La Vaquería) y una congregación (Colonia 6 de enero).

Los límites urbanos en 1920 estaban conformados por pequeñas propiedades privadas que rodeaban a Xalapa como lo refleja el plano del proyecto de dotación de ejidos localizado en el AGEV,¹⁰ la paulatina aplicación de la ley agraria de 1915 fragmentó dichas propiedades, haciendo posible el futuro crecimiento de la mancha urbana de la ciudad. Un resultado directo de lo anterior fue la aparición de diversas colonias obreras y agrícolas en la periferia urbana en la década de los treinta, entre ellas la Benito Juárez (1920), Francisco Ferrer Guardia (1923), San José (1924), San Pedro (1925), Landa (1925), Francisco I. Madero (1927), Felipe Carrillo Puerto (1927), Casa de Campo (1928), Emiliano Zapata (1929) y Mártires de Chicago (1931) (López, 2018).

9. Como menciona Luisa Paré (2012:54), desde el siglo XIX los cuerpos de agua permitieron el establecimiento y desarrollo de la industria principalmente textil en Xalapa, ya que era necesario para el lavado del producto y, posteriormente se aprovechó para generar energía motriz. Las principales industrias textiles xalapeñas de la década de los veinte eran La fábrica de San Bruno, la Industrial Jalapeña (El Dique) y la Probidad (La Paz). De igual manera como menciona Florescano (1986), desde la Independencia la población rural buscó refugio en la capital lo que impactó en el crecimiento poblacional.

10. AGEV, Planoteca, *Proyecto de dotación de ejidos para Xalapa, Enríquez*, s/f. C. 49.

La ciénega de Melgarejo: Descripción del lugar seleccionado para el Estadio Xalapeño

Dentro de este contexto histórico y urbano se construyó el Estadio Xalapeño en 1925, en una de estas pequeñas propiedades localizada al sur de la ciudad conocida como la Hacienda de “La Alameda”, sus dueños desde 1917 fueron Sóstenes y Pascual Carlos Melgarejo y Velasco. La Hacienda colindó con el predio rústico del “Dique”, de Luis Sosa y Ruiz, la Hacienda “El Roble” de Juan Brooks y otras pequeñas propiedades; además se localizó cerca del límite sur de la ciudad marcado con el Parque Hidalgo (actual Parque Los Berros).

El predio contó con una extensión total de 31 hectáreas, 15 de ellas dedicadas al cultivo de temporal de seiscientos naranjos, 8.5 hectáreas dedicadas al cerril y pastos y “[...] siete y media hectáreas anotadas como inútiles [...] [que fueron ocupadas por] el Gobierno del Estado para formar un anfiteatro.-” (CAM, C.94, Exp.139: 453). Dicha zona improductiva se describe como:

[...] un *thalweg* en cuyo fondo, corre el Arroyo de Santiago, el eje de la colina que hacia el lado Norte limita este *thalweg*, en un punto situado frente a la Fábrica del Dique, deflexiona varias veces hacia la izquierda, dando lugar a la formación en la parte S.E. de la Ciudad, de un anfiteatro natural [...] es de presumirse que tanto las aguas pluviales como las subterráneas deben haber corrido hacia el arroyo que sirve de limite entre este último y la Huerta de San Miguel [...] Pero como el arroyo de San Miguel, de régimen muy variable, lleva en época de lluvias una gran cantidad de agua el anfiteatro queda convertido en un lugar cenagoso. (Gobierno del Estado de Veracruz, 1923: 181)

En un informe de William Kenneth Boone, presidente de la Camara Nacional de Comercio, se describió el fondo de la ciénega como muy irregular, con una inclinación de Norte a Sur y en algunas secciones con una altura de hasta 2.50 metros. En época de secas se desahogaba parte del agua a través de zanjas, aunque permanecía en su mayoría estancada (Gobernación, Fomento, Mejoras y Obras Públicas, C. 217) volviéndola un espacio insalubre dedicado a la “[...] cría de mosquitos” (Boone, 1923). Es necesario aclarar que la anterior percepción de la hondonada como insalubre no era la única, para otros era un espacio donde florecían “[...] espadañas silvestres conocidas como ‘tules’, las cuales semejaban a la figura de cohetes de arranque: varas de metro y medio rematadas por un canuto de color café oscuro” (Cerón, 1998: 113) y la cadena de lomas circulares que había a su alrededor eran utilizadas por los xalapeños como zonas de esparcimiento donde realizaban excursiones y comidas campestres,

tanto la ciénega como el lomerío eran nombrados con el apellido de los propietarios: Melgarejo. Las obras realizadas por el gobierno estatal en esta propiedad fueron propuestas y construidas por W. K. Boone, con el fin de transformar un lugar poco salubre en un equipamiento urbano con beneficio social, siguiendo las ideas higienistas de la época, denominándose como el *Stadium Jalapeño*.

2. EL STADIUM JALAPEÑO: PRIMERA INTERVENCIÓN PARA UN EQUIPAMIENTO URBANO MODERNO

El ingeniero William Kenneth Boone, fue presidente de la Cámara de Comercio de Xalapa y también Gerente General de la Jalapa Railway and Power Company, procedente de Ohio vivió durante un lapso de veinte años en Xalapa y fue considerado benefactor de la ciudad debido al impulso que dio a diversos proyectos urbanos y arquitectónicos, entre ellos la desecación de la ciénega de Melgarejo en 1922 (Gobierno del Estado de Veracruz, 1923: 199). Después de observar las características naturales de la hondonada consideró como única opción para su aprovechamiento la construcción de un “campo de juegos” (Gobernación, Fomento, Mejoras y Obras Públicas, C. 217), al que consideró como el primero en México y el segundo en América Latina (Boone, 1923).

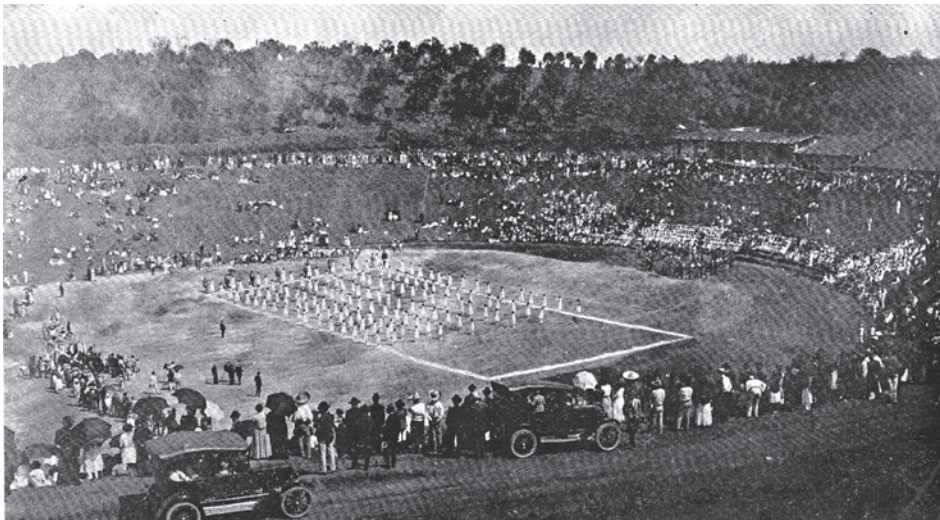


Figura 1. Inauguración del Estadio Jalapeño. 1922. Fuente: Gobierno del Estado de Veracruz, 1923: 181.

La construcción de este equipamiento deportivo y las calzadas del paseo a su alrededor inició en mayo de 1921 y tuvo un costo de 21 814.29 pesos (Blázquez,

1986: 5731), la intervención fue difícil para la época, pues había un limitado capital y maquinaria (Cerón, 1998: 114). El *Stadium* se inauguró oficialmente el 5 de mayo de 1922 con los juegos olímpicos juveniles (figura 1), las obras realizadas transformaron este espacio “insalubre” en una zona de recreación con una “[...] superficie [...] disponible para juegos [y] [...] espectáculos que [era] visible desde el Parque Juárez [...]” (Gobierno del Estado de Veracruz, 1923:181) y una capacidad aproximada de 20 000 asientos. Curiosamente, para el mismo 5 de mayo de 1922, el gobierno estatal pidió que fueran terminadas las obras de mejoramiento y pavimentación de las principales calles de Xalapa (Gobernación, Fomento, Mejoras y Obras Públicas, C. 210) con el fin de mejorar la imagen urbana de la capital para la inauguración del *Stadium*. En la figura 1 se aprecia lo rústico de esta primera obra, en concordancia con el paisaje que lo rodeaba, lleno de vegetación y con algunas construcciones menores en las cercanías. Es necesario enfatizar la certera visión técnica que tuvo Boone al aprovechar la topografía natural del lugar para mejorar la isóptica del campo deportivo y disminuir su costo e impacto ambiental.

Aunque en apariencia la desecación y aplanado de la zona baja de la hondonada de la figura anterior parece fácil, el proceso que llevó a cabo fue complejo, debido a los escasos recursos económicos del gobierno estatal durante dicho periodo y el clima de Xalapa que incluía intensas temporadas de lluvias. Con pleno conocimiento de la complejidad de la obra constructiva, Boone planeó los trabajos en la ciénega de manera progresiva, por ejemplo, los rellenos se realizaron en tres etapas: 1) el primero se tendió durante la temporada de secas, llegó a una altura de aproximadamente 1 metro con el fin de aplanar el fondo de la ciénega; 2) al iniciar las lluvias se asentó este primer relleno y procedió a extender el segundo de norte a sur hasta llegar a un metro del fondo del arroyo descendiendo hasta terminar en la orilla Este, su asentamiento fue de poca consideración y 3) se llevó a cabo un tercer relleno cuyo objetivo fue establecer el nivel del eje de campo alcanzando la máxima altura de temporada de lluvias. Al terminar los trabajos, Boone contempló tener un campo de juego de 212 metros de largo por 92 metros de ancho, (Gobernación, Fomento, Mejoras y Obras Públicas, C. 217).

Aún después de inaugurado, como se ve en las listas de rayas presentadas por W. K. Boone al gobierno estatal para la liquidación de la inversión que hizo en diversas obras públicas (Gobernación, Fomento, Mejoras y Obras Públicas, C. 217), se continuaron realizando adecuaciones dentro y alrededor del *Stadium* hasta inicios de 1923. Entre los trabajos ejecutados en 1923 se encuentran la

construcción de: 1) un paseo en la Loma de la Tenería, propiedad de la Sra. Mercedes E. viuda de Bouchez, que circundaba al estadio; 2) un camino de cuatro metros de ancho en la parte más alta de la loma del *block-house* que sirvió para aparcar automotores, 3) un camino de tres metros de ancho de subida a dicha loma; y 4) varios caminos para dar paso libre a jinetes cerca de la loma poniente del Estadio hacia la Glorieta del Naranja, la Loma de Tenería y el Dique.

Estas obras se llevaron a cabo con capital estatal sobre propiedades que estaban en manos privadas en 1923, por lo que representantes del gobierno estatal llevaron a cabo diversos intentos de compra a los propietarios, tanto al Sr. Sóstenes Melgarejo como a la Sra. Mercedes E. viuda de Bouchez (donde se planteó un proyecto para embellecer la zona del *Stadium*). Finalmente, la loma perteneciente a la viuda de Bouchez, con una extensión de 11 920 metros cuadrados se expropió por causa de utilidad pública el 6 de agosto de 1923, ratificándose en la gaceta oficial número 96, el 11 de agosto del mismo año. La indemnización correspondió al valor fiscal del predio más un diez por ciento, sin embargo, el pago no se formalizó según diversos oficios enviados por la afectada al gobernador en turno con fecha de hasta cinco años después de la expropiación.

En cuanto al terreno donde se construyó el *Stadium*, en un memorándum de mayo de 1923, se relatan los diversos intentos de adquirir la propiedad del señor Sóstenes Melgarejo sin llegar nunca a un acuerdo, debido a las “[...] pretensiones sumamente exageradas [...]” (Gobernación, Fomento, Mejoras y obras públicas, C. 217) del propietario, lo que con el tiempo generó fricciones entre los trabajadores del estadio y el propietario de la hacienda, lo que realzó la urgencia de una expropiación por causa de utilidad pública por lo menos a la porción del Rancho de “La Alameda” correspondiente al proyecto del Nuevo Hospital Civil y el *Stadium*. A diferencia de la propiedad de la Sra. viuda de Bouchez, en los expedientes del AGEV no se localizó una declaratoria de expropiación o la gaceta oficial de esta propiedad, por lo que no se puede asegurar qué pasó legalmente con el caso del señor Melgarejo, aunque son claras las intenciones del gobierno del estado para aclarar la situación debido a la gran inversión hecha y los proyectos existentes para esa área.

Obras paralelas al Stadium Xalapeño

Con el fin de representar las ideas y el impulso constructivo del que fue parte el estadio de 1922 es necesario mencionar que paralelamente a esta interven-

345

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

ción a la ciénega, el ingeniero Boone participó en la construcción del camino al cerro de Macuiltepec y en la evaluación de la reparación del camino nacional desde 1920 con diferentes informes y propuestas de trazo y alineamiento, pendientes, puentes, alcantarillado, cunetas, rellenos, cortes, muros de contención y superficies (Gobernación, Fomento, Comunicaciones y Transportes, C.119).

El camino al cerro de Macuiltepec fue descrito brevemente en el libro de Veracruz (1923:179), se dió el crédito del proyecto a Boone, y como constructor al ingeniero Ignacio Medina. Según la descripción, el acceso a este camino se encuentra del lado derecho del camino nacional a México, aproximadamente a dos kilómetros del centro de Xalapa, cerca de la Hacienda de Lucas Martín y el cerro, el cual, según Boone (1923), era propiedad pública rodeada por propiedades privadas.

Por razones de seguridad consideró de manera independiente el camino de subida del de bajada, el primero mantuvo una pendiente constante hasta el “puerto” superior cerca del cráter¹¹ y alrededor del cerro, el segundo entró dentro del cráter por cierta distancia, los caminos convergían en un punto de unión. Una de las bondades del camino fue la espléndida vista hacia Veracruz y el Golfo pero también hacia el Cofre de Perote y el Pico de Orizaba. El material utilizado en su mayoría fue roca basáltica que es común en la región y el resto con grava clavada en tepetate, sin cunetas. Cabe mencionar que estos caminos se mantienen en uso por la sociedad xalapeña hasta la actualidad como circuitos peatonales y deportivos del Parque Ecológico Cerro de Macuiltepetl.

11. Denominado popularmente como “Cerro de Macuiltepetl” es en realidad un volcán cuya erupción se dio hace aproximadamente 30 000 años, su nombre significa “Cinco Cerros” aunque en la actualidad se aprecian sólo dos cúspides.

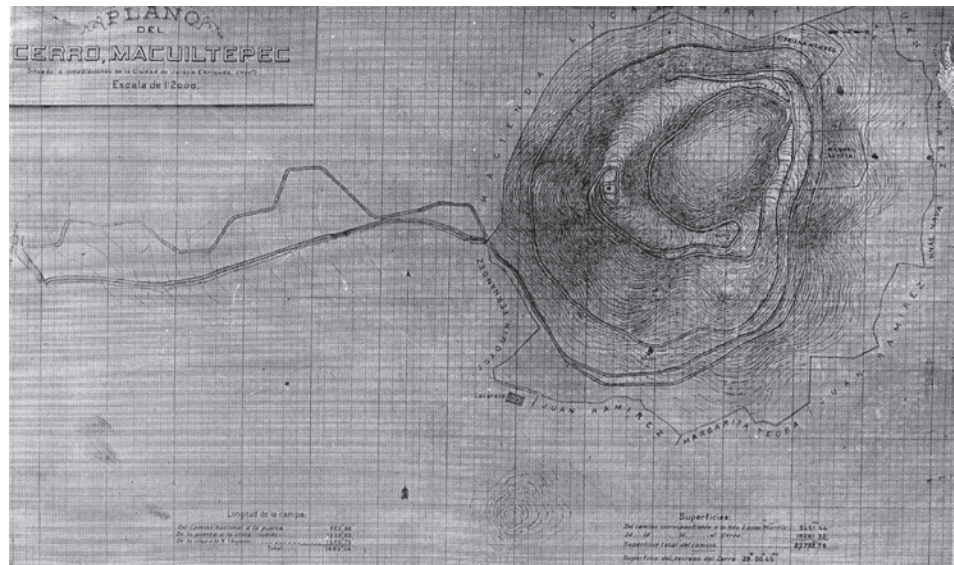


Figura 2. Camino al cerro de Macuiltepec. 1922. Fuente: Gobierno del Estado de Veracruz, 1923: 179.

Por otro lado, la reconstrucción del camino nacional fue uno de los principales intereses del gobierno tejedista desde 1920, como se observa en el primer informe presentado por el presidente de la Cámara Nacional de Comercio el 15 de febrero del mismo año. Tras recorrer el tramo de Jalapa a Puente Nacional realizó su evaluación sobre el estado del camino y concluyó que no era práctico cambiar su trazo, pues las ventajas eran pequeñas en comparación al gasto necesario, por lo que el camino debía continuar pasando por los poblados de: Las Ánimas, Las Trancas, Pajaritos, El Encero, Dos Ríos, Corral Falso, Mata de Caña, Cerro Gordo, Plan del Río, Palo Gacho, Rinconada, La Calera y Puente Nacional. Las propuestas hechas para modernizarlo y volverlo transitable para automóviles fueron: disminuir ligeramente las pendientes, elevar la vía de los terrenos circundantes con el fin de minimizar los efectos del agua y la humedad, realizar trabajos de conservación carretera en algunos tramos y construcción de muros de contención, cunetas, alcantarillas y puentes según los requerimientos de cada sección.

Al igual que en la construcción del camino al cerro de Macuiltepec, en esta propuesta del camino nacional se observan las firmas de los ingenieros Medina y Boone. Para 1923 la noticia de los proyectos de mejoramiento de caminos en Veracruz rápidamente fueron expandiéndose y los gobiernos de Tejeda y Jara recibieron cartas con propuestas económicas y técnicas por parte de empresas constructoras nacionales e internacionales (Gobernación, Fomento, Comunicaciones y Transportes, C. 119). En los informes sobre los avances de la reparación del camino nacional resaltó la importancia que adquirieron las Juntas de Mejoras Materiales, conformadas en municipios y localidades por insistencia del Estado y el Ayuntamiento cuyo fin era apoyar la construcción y mejoramiento de las principales vías de comunicación. En Xalapa se creó la Junta Privada de Mejoramientos Materiales, la cual recibió un subsidio por 250.00 pesos para su manutención desde el 17 de enero de 1921 por parte del gobierno estatal y realizó diversas recaudaciones en beneficio de las obras públicas, especialmente el camino nacional.

Proyecto urbano para la zona sur de la ciudad

Volviendo al sur de la ciudad, además del *Stadium* Jalapeño, se propuso el plan de “embellecimiento del Estadio Jalapeño” descrito en un oficio por W. K. Boone el 22 de mayo de 1923 para el entonces gobernador Adalberto Tejeda,

347

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

que involucró las propiedades de “La Alameda” de Sóstenes Melgarejo, “El Roble” de Juan Brooks, y la Loma de Tenería de la señora Mercedes viuda de Bouchez. El proyecto consistió:

1) En la construcción del “Nuevo Hospital Civil” en la Loma de Tenería, según la memoria descriptiva del proyecto ya se habían realizado ciertas tareas y debían “[...] terminarse proporcionándole techos, pisos, puertas y ventanas...” (Gobernación, Fomento, Mejoras y Obras Públicas, C. 217), aunque en el plano de 1927 de Xalapa (AHMX, Planoteca: 47), dicho espacio apareció completamente libre de construcciones urbanas. En la actualidad se mantiene el uso de suelo propuesto en este proyecto, al localizarse ahí el Hospital General de la zona 11 del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS). Al “Nuevo Hospital” de 1923 se iban a trasladar los dos museos existentes en la Escuela Normal y el Colegio Preparatorio con el fin de dar a conocer las riquezas naturales de Veracruz al público en general.

2) Sobre los terrenos del Rancho “La Alameda”, Boone insistió en adquirir su propiedad total, tanto del lugar donde se construyó el estadio como el cerro del *Block-House* cercano al Parque Hidalgo. En dicho predio propuso la homogenización de las viviendas que existían, además de otorgar a la señorita Esther Rodríguez un edificio remodelado junto con amplios terrenos cercanos al parque adecuados para actividades de “[...] sericultura, avicultura, apicultura, agricultura, ect [sic] [...] para implantar lo que más tarde llegaría a ser una Estación agrícola sostenida por el Gobierno Federal” (Gobernación, Fomento, Mejoras y Obras Públicas, C. 217).

3) Finalmente, en el amplio terreno de Juan Brooks propuso la creación de una estación forestal con amplios viveros conectados a través de una serie de caminos y glorietas para dar fácil acceso a paseos educativos y de esparcimiento a la sociedad xalapeña y sus alrededores, además de rescatar las ruinas de las construcciones que existieron en el rancho para volverlos edificios administrativos. El fin de este proyecto fue “[...] generalizar hasta donde sea posible los conocimientos que ellos impartes [refiriéndose a la estación agrícola de San Jacinto del ingeniero Baez y los viveros de Coyoacán del Ing. Miguel A. de Quevedo que Boone conocía] y bajo este concepto, se hace indispensable que su plantel sea de fácil acceso al público [...]” (Gobernación, Fomento, Mejoras y Obras Públicas, C. 217).

La sección del proyecto de embellecimiento que correspondió al Hospital Civil y al *Stadium* se representó en el plano inferior (figura 3) levantado y dibujado por Carlos Olivares, formulado por el Arq. C. Audirac, según un oficio del 24 de diciembre de 1923 y calcado por Juan Mora. En él se observan trece

pequeñas propiedades con diferentes dueños en la periferia del proyecto (A), la vialidad principal y límite norte era el callejón de San Miguel y una propiedad de la Vda. de Bouchez, mientras que al sur se encontraba la presa de “El Dique” y la propiedad de Sóstenes Melgarejo. Las superficies calculadas para cada equipamiento eran:

- 1) para el Hospital de 708 680 m² (7 ha, 86 a, 80 m²),
- 2) correspondiente al Estadio de 17 812 m² y,
- 3) para rampas y glorietas 25 080 m².

Esta primera intervención dejó huellas que persisten hasta la actualidad, ya sea en el trazo de sus vialidades, en algunas contrucciones sobrevivientes o en el uso de suelo que se mantuvo a pesar del paso del tiempo. Estas obras de 1922 y 1923 fueron aprovechadas por la administración estatal siguiente para un proyecto urbano igual de ambicioso, la zona sur de Xalapa con estas primeras obras constructivas, se establecieron las bases para su futura urbanización.



Figura 3. Plano de los terrenos ocupados por el Nuevo Hospital Civil y por el Estadio Xalapeño. Jalapa, Ver. 1922. AGEV (Gobernación, Fomento, Mejoras y Obras Públicas, C. 217).

3. EL ESTADIO XALAPEÑO: REPRESENTANTE DE LA ARQUITECTURA MODERNA DE 1925

Con el inicio de un nuevo gobierno estatal en 1924 dirigido por el general Heriberto Jara Corona no disminuyeron las tensiones dentro del estado, como menciona Ricardo Corzo (1995), algunos de los problemas estaban relacionados con factores exógenos, como la recesión económica mundial que afectó la estructura productiva de varias ramas de Veracruz y el avance tecnológico que transformó los procesos de producción tradicionales; o factores endógenos, como la inestabilidad política heredada tras la rebelión delahuertista, la diversidad de opiniones ante las propuestas antireeleccionistas o reeleccionistas que dividió a la política nacional, el reemplazo de Ayuntamientos por Juntas de Administración Civil en ciertos ayuntamientos, irregularidades en los procesos electorales debido a divergencias de opinión con el poder estatal, el aumento de impuestos para contrarrestar el incumplimiento de los pagos al estado por el gobierno federal, y la “distribución desigual del presupuesto, [al] priorizar los gastos de obras públicas en lugar de pagar a los empleados del aparato administrativo [...]” (Corzo, 1995: 111).

Este breve vistazo a los inconvenientes que el gobierno de Jara vivió explica el cuartelazo que sufrió en septiembre de 1927 y que llevó a su destitución del cargo prematuramente, su sucesor como gobernador interino fue el profesor Abel S. Rodríguez, quien aseguró que la situación económica y política era delicada debido a la baja cantidad de aportaciones fiscales, la carencia del Poder Estatal y los gastos poco prudentes ejercidos en la administración previa (Blazquez, 1986:6014), criticó directamente al extinto gobierno jarista.

El proyecto de W. K. Boone para Tejeda de 1922-1923 tuvo una fuerte afinidad con el campo debido al interés que siempre demostró el gobernador por él, como se observa en su apoyo al movimiento agrario, su amistad con Úrsulo Galván y la promoción de la enseñanza de capacidades agrícolas, como la avicultura, la apicultura y el rescate forestal; mientras que Jara fue atraído por la ciudad moderna y las problemáticas industriales, evidente en su apoyo al movimiento obrero, reflejándose en el proyecto modernizador que buscó desarrollar a lo largo de su gestión, a pesar de que las condiciones anteriormente enunciadas contradijeron sus planes.

Los productos más evidentes de este proyecto modernizador fueron las obras constructivas, que englobaron “[...] la educación rural, la comunicación [...], [los] hospitales a nivel de especialidades [...] [la] urbanización de las ciudades

y [la] construcción de nuevos conjuntos arquitectónicos para la cultura, el deporte y el esparcimiento, [finalmente la] difusión radiofónica e incremento de publicaciones [...]” (Corzo, 1995: 111). Con el fin de sustentar su proyecto cultural y educativo, Jara designó como Secretario de Gobernación al licenciado Manuel Maples Arce, dirigente del movimiento estridentista¹² quien invitó a varios de sus compañeros de la vanguardia artística a laborar para el gobernador, lo que transformó a Xalapa en un laboratorio del proyecto modernizador llevando incluso a denominarla como Estridentópolis, no sin provocar tensión con los grupos de intelectuales xalapeños. A pesar del apelativo literario dado a la capital, en realidad las condiciones urbanas aún eran deficientes, los servicios funcionaban intermitentemente y mantenía un paisaje urbano provincial que difícilmente cambiaría en los tres años de gobierno de Jara.

Parte importante del proyecto modernizador para la capital fue un proyecto urbano en la misma zona sur de la ciudad que intervino el gobernador anterior. El conjunto buscó congregar una zona universitaria (a pesar que la Universidad Veracruzana se constituyó hasta 1944), un fraccionamiento para los docentes y el Estadio Xalapeño, el proyecto cayó en manos del ingeniero Modesto C. Rolland¹³ quien lo nombró como : la ciudad jardín, la ciudad universitaria y el Estadio Xalapeño. A pesar que el proyecto modernizador de Jara tuvo la intención de beneficiar a la sociedad recibió comentarios en contra, fue especialmente criticado por el fuerte gasto público desembolsado en dichas obras constructivas durante una época de “precariedad” financiera estatal (Palafox, 2016).

Breve mención del proyecto de la ciudad jardín y la ciudad escolar

Aunque no es el tema principal de este texto, es necesario explorar el contexto urbano en el que se construyó el Estadio Xalapeño de 1925, su valor aumenta al entender que fue parte de un proyecto mucho más amplio de mejoramiento de vida urbana para la capital del Estado. Los objetivos del proyecto eran:

1) Resolver el problema de la vivienda para los profesores de la Universidad de manera práctica y científica a través de una reinterpretación del modelo de Ebenezer Howard¹⁴ al contexto local (Jara, 1925), denominándola como ciudad jardín. Gran parte de la descripción y los objetivos de la ciudad jardín de Xalapa coincidieron con la interpretación que Modesto C. Rolland hizo

12. El estridentismo fue “[...] un movimiento cultural multifacético fuertemente imbuido por el espíritu de México en la década de 1920” (Rashkin, (2014[2009]):17), el cual incluía parte del pensamiento europeo, pero acondicionado a las particularidades locales, se le relacionó con el futurismo italiano, el ultraísmo español y el dadaísmo. Se expresó principalmente a través de la literatura y poesía, aunque con el tiempo incluyó las artes visuales. El movimiento artístico inició en la Ciudad de México con la exposición del Manifiesto Actual No. 1 donde se señaló la relación entre el individuo y la sociedad, además de exaltar la estética industrial, la velocidad y la vida cosmopolita moderna, de igual manera en el manifiesto se criticó el sistema cultural de la época posrevolucionaria. Entre los personajes involucrados en el movimiento se encontraban: Luis Quintanilla (Kyn Taniya), Arqueles Vela, Germán List, Salvador Gallardo, Miguel Aguillón, Ramón Alva de la Canal, Tina Modotti y Edward Weston, entre otros.

13. Modesto C. Rolland nació en La Paz, Baja California en 1881, estudió la carrera de profesor de instrucción primaria y posteriormente la de ingeniero civil en la Escuela Nacional de Ingenieros, esta última fue la que ejerció profesionalmente. Dio cátedras y escribió distintos textos como *El desastre municipal en la República Mexicana* (1921), donde explora su conocimiento de la planificación urbana y los modelos de las ciudades europeas. Entre sus primeras construcciones se encuentran: el acueducto desde Xochimilco hasta Ciudad de México (1905-1908), el salón de exposición de automóviles de FIAT y el muelle de la terminal de petróleo en Puerto Progreso. Era considerado un pionero y maestro en el uso del entonces novedoso material constructivo del concreto armado (Rolland, 2017).

14. El modelo urbano propuesto por Ebenezer Howard en su icónico libro *Garden cities of to-morrow* de 1902 es comúnmente conocido como Ciudad Jardín, su finalidad era mejorar la calidad de vida de las urbes “modernas” como Londres, que a finales del siglo

351

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

XIX y principios del XX presentó problemas de hacinamiento, contaminación, deterioro en la calidad de vida y explotación de los terratenientes a las clases menos favorecidas. Su propuesta buscó superar la dicotomía entre ciudad y campo con una tercera opción que integró las mejores características de ambos.

Las ciudades jardín debían de localizarse cerca de las grandes metrópolis pero no dentro de ellas. La traza urbana era compacta en forma radial con varios anillos concéntricos periféricos en los que se distribuían espacios de administración pública, comercios, jardines, vivienda y al exterior fábricas y estaciones de ferrocarril. Igual de importante que la propuesta urbano-arquitectónica fue la propuesta social que incluyó un sistema de cooperativas para contrarrestar el injusto enriquecimiento de los grandes terratenientes y en beneficio a los campesinos, además de normar que las aportaciones obtenidas de las rentas se utilizaran para el mejoramiento de la ciudad. Dos ciudades se construyeron en Inglaterra en 1903 siguiendo este modelo llamadas Letchworth y Welwyn. Finalmente, Howard resaltó la importancia de la planeación urbana para el correcto crecimiento de las ciudades modernas. El movimiento de las ciudades jardín se difundió a lo largo del mundo insertándose a partir de 1927 en México con la creación de la Asociación Nacional de Planificación de la República Mexicana y se realizaron algunos proyectos y obras bajo esta denominación como Lomas de Chapultepec (1921), Hipódromo-Condessa (1926) o La Ciudad Agrícola de Aguascalientes (1930).

sobre dicho modelo urbano en su libro *El desastre municipal en la República Mexicana* (1921). En Xalapa, la ciudad jardín buscó proporcionar al profesorado de la universidad casas modernas que reflejaran un “nuevo plan de vida que [trató] de desarrollar el Gobierno de Veracruz, [revelando] [...] en el orden práctico y científico, todo lo que puede hacerse por resolver el problema de la casa” (Jara, 1925: 3). No sólo se refirió a una disposición arquitectónica moderna de la vivienda o a incorporar las nuevas técnicas y materiales constructivos como el concreto armado, sino también a incluir las ideas sociales de las ciudades jardín de E. Howard al contexto regional. Las ideas que permearon a la propuesta de Rolland fueron la de un modelo de organización económica cooperativista, además de la eliminación de cualquier tipo de especulación sobre el valor de la tierra, al incorporar en el costo de los terrenos sólo los “[...]gastos de urbanización, comunicaciones, saneamiento, agua, luz y demás servicios; pero sin pretender que el Gobierno de Veracruz obtenga ganancia alguna [...]” (Jara, 1925: 3), con el fin de beneficiar a las clases trabajadoras, que en este caso específico eran el profesorado de la futura universidad estatal. con el fin de “[...] redimir y dignificar al maestro, buscando un refugio para la ciencia, el arte y las letras en su hogar hermoso, sano y lleno de encantos [...]” (Jara, 1925: 3).

2) Proporcionar a la clase estudiantil un espacio para su desarrollo integral como ciudadano, al conjuntar las actividades académicas superiores en un edificio para la Universidad Veracruzana, junto con lugares de desarrollo físico y deportivo. Dentro de estos últimos el más importante era el Estadio Xalapeño destinado a los deportes “terrestres”, complementado con una alberca cerca de los Lagos del Dique para los deportes “acuáticos”; los cuales alejarían a los jóvenes de los vicios, este primer fragmento del proyecto se denominó ciudad escolar. La elección de la ciudad de Xalapa como sede del proyecto de la universidad fue debido a sus benévolas características climáticas y comunicaciones favorables para la educación (Jara, 1925); aunque el papel que ya poseía Xalapa como principal centro educativo regional influyó también en la decisión.

3) Conectar eficientemente este nuevo proyecto urbano con la ciudad “antigua” de Xalapa a través de un puente de concreto armado hacia el Parque Juárez.

La propuesta social del proyecto de Xalapa lo distinguió de otros proyectos urbanos que nacieron bajo el mismo modelo de ciudad jardín, por ejemplo, la colonia Chapultepec Heights Country Club que realizó José Luis Cuevas y

destacó por su gran visión empresarial similar a los suburbios de Estados Unidos al lotificar grandes extensiones de terreno con el fin de obtener ganancias a través de las plusvalías, y que estuvo destinada a un uso residencial de clase alta, incluso fue promovida como una buena inversión en los bienes raíces de la capital (Sánchez, 2015). Al comparar ambos proyectos es posible entender el ambicioso proyecto integral que tenía el gobernador Jara para el sur de la capital del estado de Veracruz, con un plan buscó cubrir las necesidades de educación superior y vivienda de la región por medio de ideas modernas urbanas, arquitectónicas y sociales, como el secretario de Gobierno, Manuel Maples Arce explicó en la revista Horizonte:

La Universidad Veracruzana (Institución en proyecto) va a ser el laboratorio espiritual de las ideas nuevas que actualmente conmueven el mundo; un almacigo de intelectualidades empeñadas hacia el deseo de dar su vigoroso esfuerzo a los abandonados y a los débiles; una escuela que prepare una ciencia apostólica para terminar con el parasitismo de las profesiones y con la explotación del pueblo (Hernández, 1986: 41)

De este proyecto de la ciudad jardín y la ciudad escolar de Rolland, se realizaron algunos trabajos en vías de comunicación:

[...] se asfaltó a base de concreto, la parte alta de su rededor; macadamización y petrolización de su entrada y asfaltación a base de concreto, de la rampa de la misma entrada; conformación del talud y colocación de césped en las calles tangentes izquierda y derecha del Estadio y calzada que conduce al puente del Dique; trabajos de construcción del puente de las presa del Dique que unirá la parte sur de la ciudad con la apertura de una nueva calle que pasando por la Colonia “Felipe Carrillo Puerto” y terrenos de la Casa de Campo, saldrá a la Avenida Bolívar por la parte que da frente a los Edificios de la Estación del F.C.I.; construcción de la calzada que conducirá a la Ciudad Jardín; ampliación de la Calle de San Miguel (Blázquez, 1986: 5900)

A pesar de las obras enunciadas anteriormente, el único edificio construido fue el Estadio Xalapeño, aunque, según el informe de gobierno del general Jara (Blázquez, 1986: 5901), la construcción del proyecto completo parecía prácticamente consolidada, pues ya se habían recibido diversas solicitudes de compra de terrenos, incluso antes de haber determinado el valor de cada lote y en realidad sólo esperaba solucionar el saneamiento de la ciudad para iniciar su construcción, ya tenían los estudios previos de niveles y drenaje, que fueron

realizados por la Delegación de Ingenieros del Departamento de Fomento y Obras Públicas. De igual manera se localizó en el AGEV un convenio del Gobierno del Estado de Veracruz con la compañía constructora Latino-Americana S.A. de Tampico, representada por el señor Jacinto Hernández Barragán, para construir el camino carretero Perote-Veracruz, la “Ciudad Jardín” y el edificio de la Universidad (Gobernación, Fomento, Comunicaciones y Transportes, C. 119), detallándose incluso los préstamos que se iban a realizar al gobierno estatal.

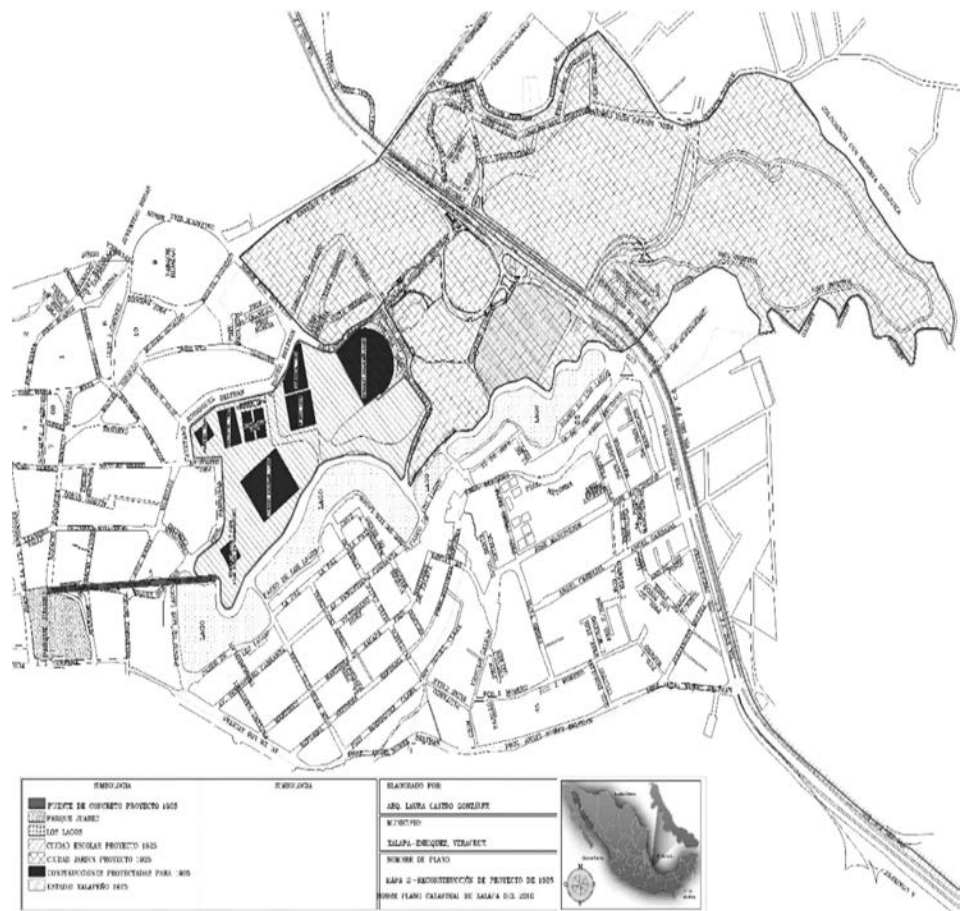


Figura 4. Reconstrucción del proyecto de la Ciudad Jardín, la ciudad escolar y el Estadio Xalapeño (1925) sobre el plano de Catastro de Xalapa del 2010. Fuente: elaboración propia.

A través de diversas fuentes primarias fue posible realizar una reconstrucción aproximada del proyecto de Rolland sobre un plano catastral de 2010 de Xalapa (figura 4) con el fin de comprender su dimensión física, y contrastar el proyecto con la morfología urbana actual. De manera general se observa el impacto que tuvieron estas obras y el proyecto en la estructura vial

de la capital, especialmente en la sección de la ciudad universitaria, donde coinciden varias calles internas con la actual zona universitaria y donde aún se mantiene el Estadio Xalapeño como hito arquitectónico. Por otro lado, la sección de la Ciudad Jardín abarcaba una extensión considerable de terreno, al interior no se mantiene ninguna traza urbana propuesta por Rolland, coincidiendo partes del perímetro del polígono, como la colindancia con la actual avenida Enrique C. Rébsamen (antes denominada como Antiguo Camino a Pacho). De igual manera, en 1925 no existía ni la vía del ferrocarril,¹⁵ ni la avenida Circuito Presidentes en esa zona de la ciudad, por lo que el proyecto urbano no se encontraba fragmentado.

El Estadio Xalapeño

El documento donde se describió el proyecto de 1925 fue realizado una vez concluida la obra del Estadio Xalapeño, ya que se anexó una memoria fotográfica de su proceso constructivo, las fotografías fueron tomadas por Atanasio D. Vázquez, viejo ferrocarrilero con simpatías por el movimiento campesino y *fotógrafo oficial* de los gobiernos de Adalberto Tejeda y Heriberto Jara (Rashkin, 2015), al pie de cada imagen resumió los trabajos constructivos realizados. Al estadio se le describió como una obra arquitectónica moderna y monumental que complementó el resto del proyecto urbano.

La construcción del Estadio Xalapeño inició el 28 de junio de 1925, en la figura 5 se observa la realización de las primeras paladas de la obra en medio de un paisaje aún rural. La figura de la planta del estadio es de herradura, resalta en la sección circular una cubierta volada de concreto armado sostenida sobre 35 columnas centrales, el lado de la losa que cubre el interior de las gradas tiene una longitud de diez metros, mientras que hacia el exterior tiene cinco metros cubriendo una superficie total de 3 000 metros cuadrados. En los lados rectos se dispuso una gradería ininterrumpida por tramos, con el fin de romper con la monotonía y rigidez de la línea y dar “[...] la impresión de movimiento y vida por no decir de descanso y frescura, a los espectadores” (Jara, 1925: 2) como se observa en la figura 6.

Las instalaciones hidráulicas aún eran un tema importante a resolver en la antigua ciénega, a pesar de los trabajos realizados durante la gestión de Tejeda, fue necesario tender una red de drenaje dentro de la gradería y en el centro del estadio (figura 7) que desembocó en un tubo de concreto de un metro de

15. En 1954 se inauguró una nueva estación de ferrocarriles moderna al este de la ciudad, debido al crecimiento exponencial de la ciudad desde la década de los veinte, la antigua estación de ferrocarril en lo que ahora es el mercado de Los Sauces se desmanteló en 1957.

diámetro hacia el valle más bajo hacia el sur, dicha tubería se planeó usar para llevar más adelante las aguas negras del centro de la ciudad.



Figura 5. Primeras paladas. 28 junio 1925. Fuente: H. Jara (1925).

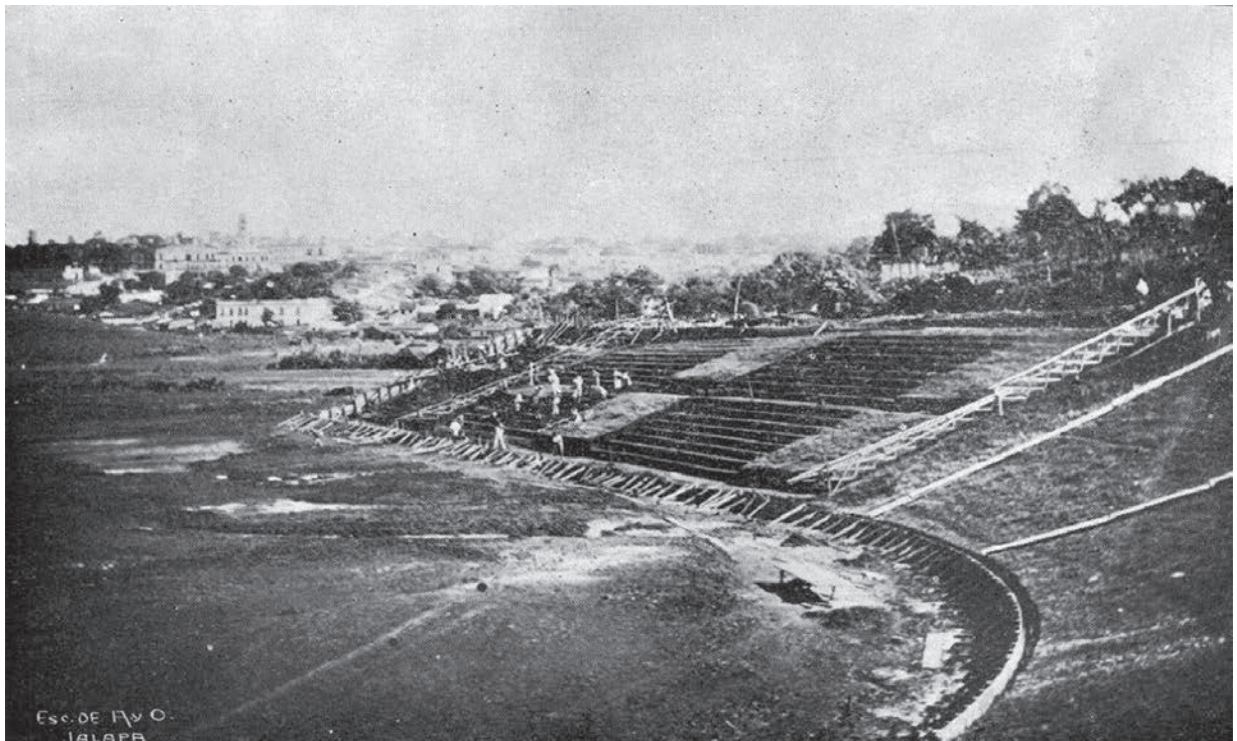


Figura 6. Trabajo en gradas. Fuente: H. Jara (1925).

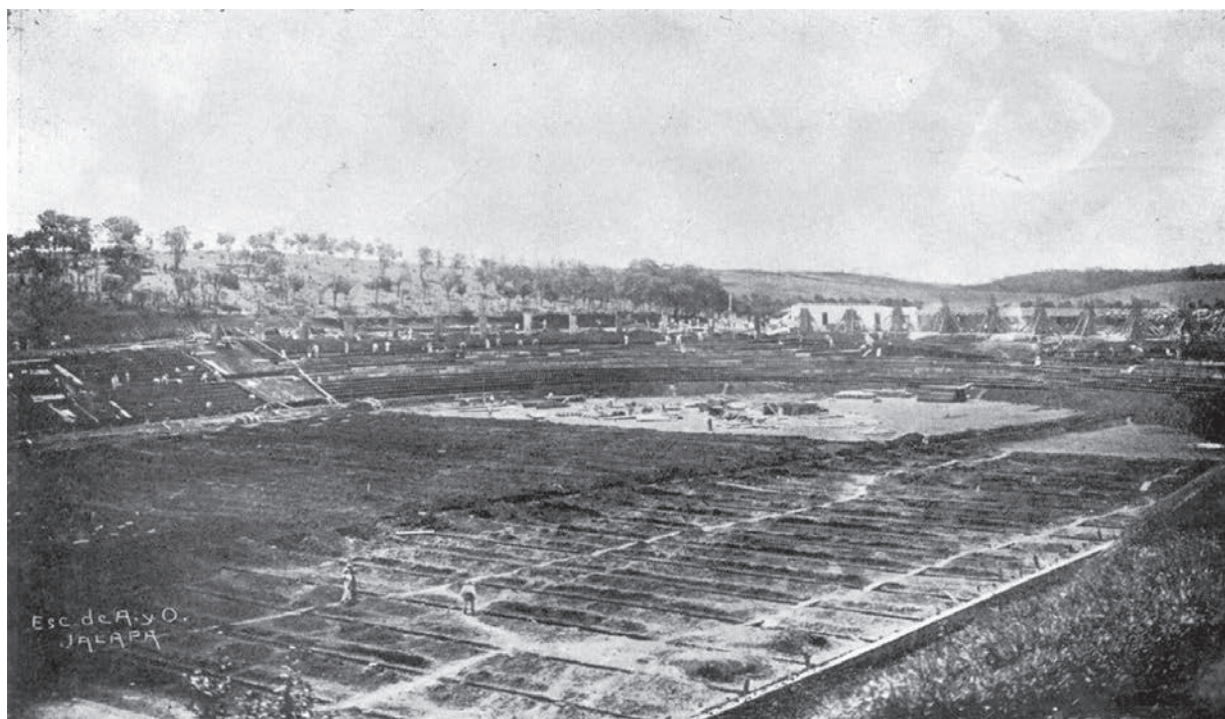


Figura 7. Trabajos de drenaje en piso del Estadio Fuente: H. Jara (1925).

En el estadio se propuso una instalación eléctrica oculta para la correcta iluminación tanto hacia dentro del edificio como hacia el exterior, lo que contrastó con los problemas e ineficiencias que aún existían en la ciudad sobre dicho servicio. Además se planteó su acceso por calles pavimentadas con concreto y asfalto para la circulación de vehículos automotores hasta dicho recinto, incluyendo una zona de estacionamiento; a pesar que en el resto de la ciudad y especialmente en las nuevas colonias gran parte de las vialidades todavía no se habían pavimentado o tenían deficiencias en drenaje y agua potable.

El ritmo de su construcción fue inaudito, se inauguró el 20 de septiembre de 1925, tan sólo 78 días después del inicio de la obra, gracias al recurso financiero destinado, a la gran cantidad de mano de obra empleada, y a la incorporación de los nuevos sistemas y materiales constructivos. Para ello fue necesario la instalación de una planta mezcladora de concreto en la parte superior de una loma contigua y el concreto era transportado a través de vagones de tren en un puente de servicio a la obra. Se utilizó una gran cantidad de madera tan sólo en el cimbrado de la emblemática losa de concreto que fue colada monolíticamente (figuras 8 y 9) por trabajadores en dobles turnos, lo que explica que aún en la actualidad, la losa no presente problemas estructurales, sino más bien algunos detalles de tipo estético por falta de mantenimiento.

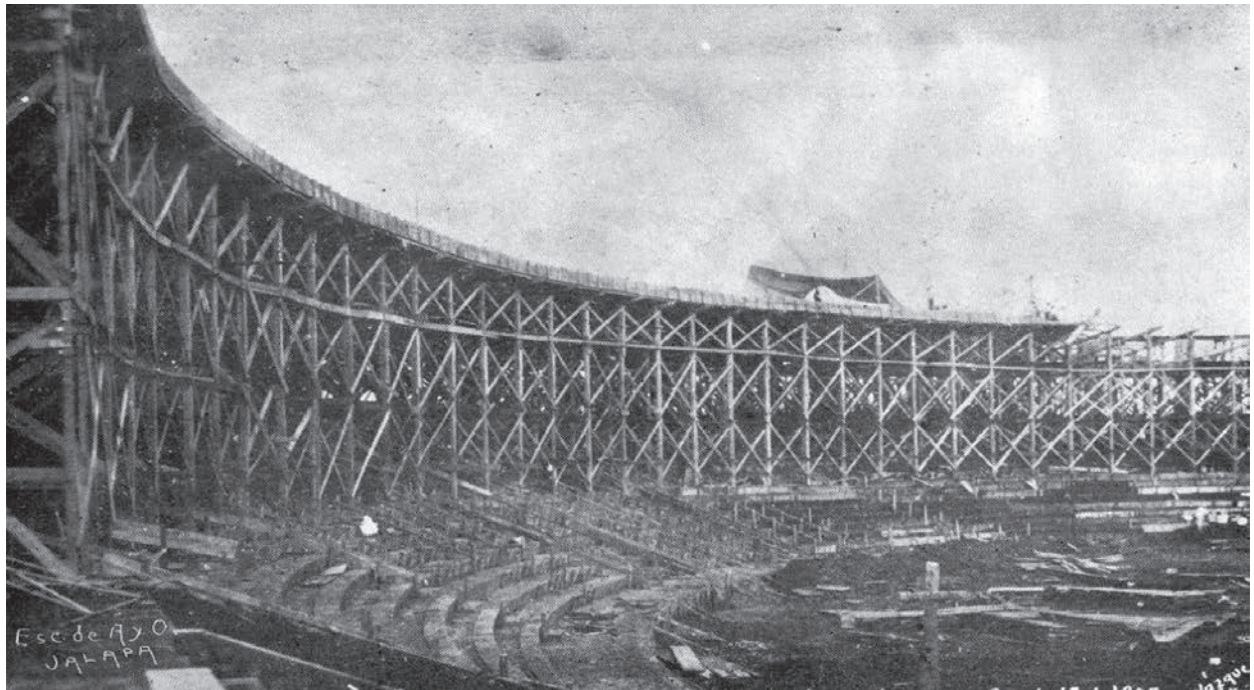


Figura 8. Colado de gradería y cimbrado del techo. Fuente: H. Jara (1925).

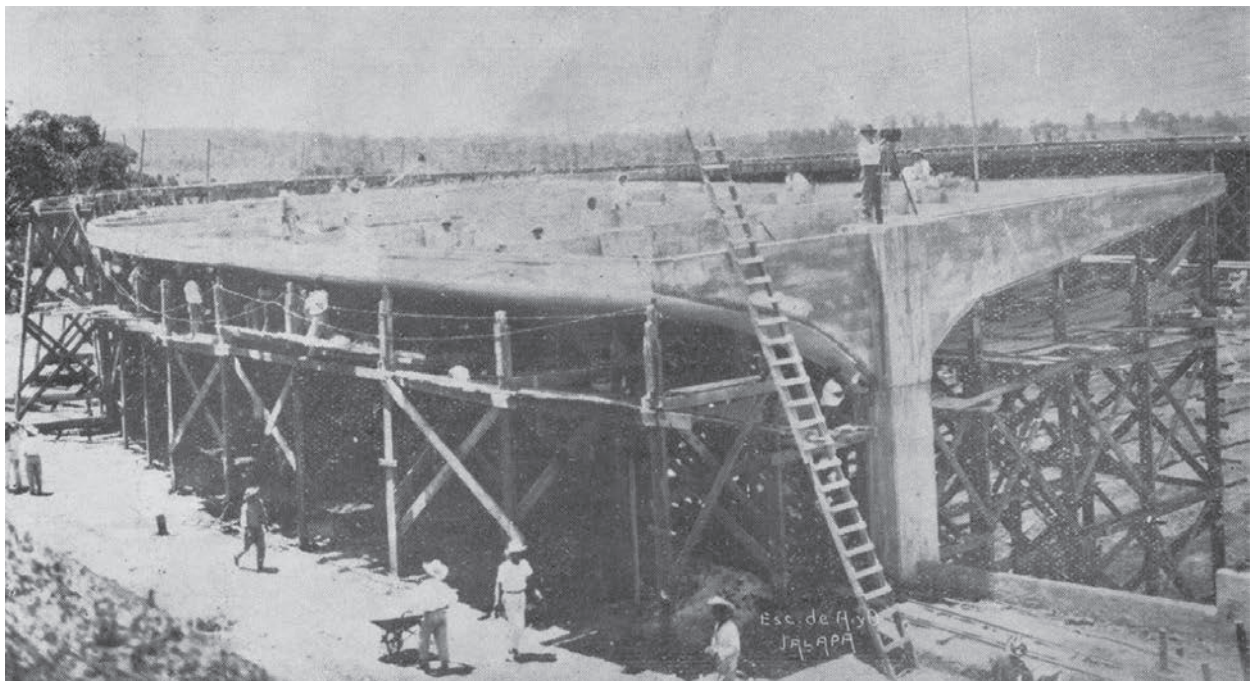


Figura 9. Estructura del techo del Estadio junto con los primeros descimbrados. Fuente: H. Jara (1925).



Figura 10. Obras del tajo que comunicará el estadio con el Dique. Fuente: H. Jara (1925).

Junto con la construcción del estadio se llevó a cabo la obra del Tajo (figura 10), que tuvo como fin cortar la loma cercana al estadio con una excavadora a vapor, para conectar dicha zona con los Lagos del Dique, en la actualidad se mantiene este vestigio en el paisaje urbano del sur de la ciudad. A pesar de haberse inaugurado el estadio en 1925, según una serie de legajos de cobro para el gobierno estatal encontrados en el AGEV, los trabajos alrededor de las Lomas del estadio y en terrenos de la Ciudad Jardín se continuaron realizando y pagando hasta el 13 de mayo de 1926 (Gobernación, Fomento, Mejoras y Obras Públicas, C. 216). Estos últimos trabajos se realizaron una vez que ya se había retirado el ingeniero Rolland, por lo que no extraña que se comunicara posteriormente para hacer las siguientes observaciones:

1) consideró que las esculturas que se localizaron sobre la tribuna monumental estaban fuera de lugar, además que los bajo relieves eran desproporcionados con respecto a las líneas del estadio y las “columnitas” parecían caricaturas con respecto a la obra moderna,

2) señaló que el estado de descuido de la pista provocaba que las tomas de agua se volvieran obstáculos y que la pista debería extenderse fuera de las columnas para cumplir con las dimensiones estandar de cualquier estadio mundial,

3) observó que la pérgola original que proyectó se había localizado dentro de una composición geométrica con respecto al estadio, mientras que las otras dos construcciones posteriores y los letreros comerciales rompieron con dicho diseño,

4) y finalmente, la instalación eléctrica original se planeó de manera subterránea pero los cables eléctricos exteriores afectaron la estética del edificio.

4. CONCLUSIONES

El Estadio Xalapeño fue modificado en 2014 durante la gestión de Javier Duarte (2010-2016), para adaptarse a las especificaciones técnicas de los pasados Juegos Centroamericanos y del Caribe celebrados en Veracruz, lo cual generó descontento en diversos sectores académicos y sociales de la ciudad que lo consideran un elemento representativo de la capital y propició que se revalorizara como obra emblemática de la arquitectura moderna mexicana del siglo XX. El recorrido que se realizó en este texto, sobre la transformación de un lugar como la ciénega de Melgarejo en un hito urbano-arquitectónico como el Estadio Xalapeño de 1925, tomando en cuenta el acontecer histórico que lo gestó durante la década de los veinte es un ejercicio que ve a la obra constructiva como fuente de información y valida su importancia como representación de un periodo histórico y no sólo desde la arquitectura o el urbanismo.

En el texto se aproximó a la historia de una ciudad de Xalapa, y los cambios que vivió durante la década de los veinte tomando como punto central una construcción específica, como fue el estadio, el cual noventa y cuatro años después continúa proporcionando sus servicios a la sociedad xalapeña. Por ejemplo, al inició el lugar se encontraba en la periferia de la capital, pero con el tiempo la creciente mancha urbana lo absorbió a tal nivel que muchos de los habitantes lo consideran ahora parte del centro de la ciudad.

Otro producto de este texto es evidenciar la importancia que las obras y los proyectos urbanos y arquitectónicos tienen para entender el proceso de urbanización en las ciudades, y que en muchos casos es ignorado. En el caso del estadio se analizó rápidamente bajo dos vertientes: primero entendiéndolo como una obra construida, física, que se la relaciona con la morfología urbana circundante y la imagen de una zona de la ciudad; segundo, desde las ideas y el contexto histórico que permiten ver al Estadio Xalapeño más allá de un hecho concreto, sino como la representación de una situación política, econó-

mica, social, pero también utópica de la ciudad moderna, y queda más claro al relacionarlo con los proyectos que no se concretaron materialmente, tanto en 1922 como en 1925, los que se pueden interpretar como aspiraciones a la modernidad, o lo que ciertos actores políticos entendían por la modernidad.

Finalmente, ¿qué significó para la ciudad este equipamiento urbano? La respuesta es tentativa, difícilmente puede asignársele a un sólo equipamiento urbano la responsabilidad del crecimiento urbano de una ciudad, su localización se dio en una zona que ya estaba en crecimiento, como se ve en la creación de diversas colonias en el sur de la ciudad y en la cartografía de 1927, aunque de manera rústica e improvisada. La construcción del estadio quizá dinamizó el crecimiento urbano y visibilizó las necesidades de esa zona de la ciudad.

Curiosamente, el lugar donde se construyó el estadio y se proyectó la ciudad escolar en 1925, mantuvo su vocación y se volvió la actual zona universitaria de la Universidad Veracruzana. Parece que la aspiración que tuvieron varios gobiernos posrevolucionarios de encumbrar a Xalapa como centro cultural y educativo se logró, a pesar que los diversos planes y proyectos de la zona no lograron concretarse. Es necesario considerar que gran parte de la documentación histórica del Estadio Jalapeño desapareció durante el cuartelazo dado al gobernador Jara, por lo que aún quedan varias interrogantes y vertientes de investigación sobre este inmueble.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aboites, L. y E. Loyo (2010). “La construcción del nuevo Estado, 1920-1945”, en Velásquez, E., et al. (comps.), *Nueva historia general de México*. México: El Colegio de México.
- Blázquez, C. (1986). *Estado de Veracruz: Informes de sus Gobernadores 1826-1986*, t. X, XI. Xalapa, Ver: Gobierno del Estado de Veracruz.
- _____. (1992). *Xalapa*. Xalapa, Ver: Archivo General del Estado.
- Boone, W. (1923). “Twin roads spiral into cráter of volcano”, en *Popular mechanics magazine*, vol. 39, núm. 4, abril. Chicago: H.H. Windsor.
- Broca, A. (2015). “El Estadio Jalapeño: otro punto de vista”, en I. San Martín y F. Winfield (comps.), *México-Veracruz, miradas desde adentro y hacia afuera: interpretaciones regionales y nacionales del Movimiento Moderno*. México: DCOMOMO.
- Cerón, M. (1998) *Huellas de Xalapa: monografía de la ciudad*. Xalapa: Rueda ediciones.

- Corzo, R. (1995). "El ayuntamiento de Xalapa durante el régimen de Heriberto Jara. En Juárez, A., et al (comps). *Las ferias de Xalapa y otros ensayos*. (89-135). Xalapa: Instituto Veracruzano de Cultura.
- Gobierno del Estado de Veracruz (1923). *Estado de Veracruz*. Xalapa: Editora Gobierno del Estado de Veracruz.
- Hernández, A. (1986). *Xalapa de mis recuerdos*. Xalapa: Universidad Veracruzana.
- Hobsbawn, E. (2007). *Historia del siglo XX: 1914-1991*. Barcelona: Crítica.
- Howard, E. (1902). *Garden cities of to-morrow*. Londres: Swan Sonnenschein and Co. Ltd.
- INEGI (1920). *Cuarto censo de población del Estado de Veracruz*. Disponible en: <<http://www.beta.inegi.org.mx>>.
- _____ (1930). *Quinto censo de población del Estado de Veracruz*. Disponible en: <<http://www.beta.inegi.org.mx>>.
- Jara, H. (1925). *Jalapa-Enríquez sus obras: La Universidad Veracruzana, El Estadio, La Ciudad Jardín*. Xalapa: Gobierno del Estado Libre y Soberano de Veracruz-Llave.
- Lira, C. y Calderón, D. (2009). "La identidad 'colonial' de Oaxaca. Una invención de la política turística y patrimonial", en C. Lira y A. Rodríguez (comps). *Ciudades mexicanas del siglo XX. Siete estudios históricos*. (353-412). México: El Colegio de México.
- Lira, C. y Rodríguez, A. (2009). *Ciudades mexicanas del siglo XX. Siete estudios históricos*. México: El Colegio de México.
- López, P. (2018). *Del centro a la colonia popular-expansión urbana xalapeña. 1924-1937*. Coloquio "El derecho a la ciudad", 24 de agosto de 2018.
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gilli.
- Niembro, A. "La construcción del Estadio Xalapeño", en *RUA*, núm. 11, enero-junio. Xalapa: Universidad Veracruzana.
- Palafox, N. (2016). "La seducción del concreto: el estadio xalapeño en tres publicaciones periódicas", en *Cuadernos americanos núm. 156*. México: UNAM.
- Ramírez, B y L. López, (2015). *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*. México: UNAM, Instituto de Geografía / UAM, Xochimilco.
- Rashkin, E. (2015). *Atanasio D. Vázquez: fotógrafo de la posrevolución en Veracruz*. Xalapa: Instituto Veracruzano de Cultura.
- Sánchez, M. (2015). "Las Lomas de Chapultepec, análisis de su trazo urbano a partir de fuentes cartográficas", en M. Dávalos y M. P. Iracheta, *Barrios y periferia: espacios socioculturales siglo XVI-XXI*. México: El Colegio Mexiquense.
- Winfield, F. (2010). *Arquitectura y modernidad en el Estado de Veracruz: 1925-2000. Expresiones e interpretaciones locales*. México: Universidad Veracruzana.
- Winfield, F. y D. Martí (2013). "Urbanismo y modernidad: las influencias de las ciudades jardín en México: 1921-1930", en *Revista Arquitectura del Sur*, vol. 31, núm. 44, diciembre. Concepción, Chile: Universidad de Bio-Bio.

Archivos Históricos

Archivo General del Estado de Veracruz (AGEV), Xalapa:

Comisión Agraria Mixta (CAM):

Caja, 94. Expediente 139. Dotación de ejidos Xalapa, Ver.

Fondo: Secretaria de Gobernación (Gobernación), Sección: Fomento:

Serie: Mejoras y obras publicas, cajas: 210 y 217

Serie: Comunicaciones y transportes, caja: 119.

Archivo Histórico Municipal de Xalapa (AHMX), Xalapa:

Fondo: Plan

Líneas geo-históricas del desarrollo urbano de Villahermosa, Tabasco, y de su barrio Santa Cruz. Siglos XVI al XIX

• Flora L. I. Salazar Ledesma¹

INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA,
CENTRO TABASCO

1. Correo electrónico: flora_salazar@inah.gov.mx

UN ASENTAMIENTO PRIMADO A PROPÓSITO DE SU GEO-HISTORIA

Dentro de la provincia fisiográfica denominada llanura costera del golfo (INEGI: 1986: 25, 26) o popularmente llano tabasqueño o llanura aluvial en la que se despliega más de 90% del actual territorio del estado de Tabasco en el sureste de México, los habitantes prehispánicos del siglo XVI, así como después los conquistadores y colonizadores españoles, consideraron aptas para el asentamiento humano tres geo-formas de origen diferente: 1) los bordos formados por los constructores de la llanura: los grandes ríos que nacen en Guatemala y Chiapas² cuyas cuencas bajas se encuentran en la llanura costera de Tabasco; 2) los cordones litorales y los bordos de playa,³ producto del trabajo fluvial, marítimo y eólico en la línea de costa, y 3) las terrazas formadas por sedimentos depositados desde el Terciario medio hasta el Mioceno superior y desmembradas en el Cuaternario por actividad tectónica donde las corrientes fluviales reconocieron sus caminos (Ortiz-Pérez, y Siebe, 2005: 312-313).

En 1525, en un probable bordo de playa distante media legua⁴ de la desembocadura del río Grijalva en el golfo de México, el conquistador Hernán Cortés mandó a un fulano Vallecillo a fundar la villa de españoles de Santa María de la Victoria que, como elemento fundamental para la definición, organización y sujeción de un territorio, sería “la ciudad”⁵ que sujetaría realmente a toda la provincia colonial de Tabasco a partir de 1528 hasta 1640 aproximadamente. Hacia 1579, Juan López de Velasco, cosmógrafo-cronista de Felipe II, señaló en su *Geografía y descripción universal de las Indias* que entre 1553 y 1554 “mudóse este sitio (de Santa María), veinte leguas de la tierra, y después se volvió donde agora está por comodidad del puerto” (López de Velasco, 1894: 259). Con “comodidad del puerto” López se refería a que Santa

2. El río Grijalva que originalmente nació en la Sierra norte de Chiapas, el Dos Bocas, proveniente de la sierra de los Cuchumatanes en Guatemala, así como el Usumacinta y el Tonalá. Actualmente la cuenca oriental del Tonalá es parte de Tabasco y la occidental del estado de Veracruz. En el siglo XVII el Dos Bocas, en un desvío de su corriente principal hacia el oriente, empezó a verter sus aguas al Grijalva, formándose lo que hoy se conoce como río Grijalva Mexcalapa. Las aguas de estos dos ríos y del Usumacinta desembocan juntas en la barra de Frontera.

3. Cf. Miguel Guevara Chumacero, Alejandra Pichardo Fragoso y Guadalupe del Carmen Lara *Informe Final. Prospección arqueológica, levantamiento sísmológico Tsimin-Tojual 3DTz, municipio de Centla, Tabasco*, diciembre de 2014, Archivo técnico del Centro INAH Tabasco. Este estudio correlaciona el asentamiento humano prehispánico con las micro geomorfologías del litoral tabasqueño en el primer milenio de nuestra era.

4. Entre 4470 m y 5572m calculado con base en el *Glosario de arcaísmos y voces poco usuales* en las Relaciones Histórico Geográficas –RHG– (De la Garza, 1983).

5. La ciudad entendida como el espacio diferenciado de otro por la división socioeconómica del trabajo y asiento del poder político, y no por otros factores como el monto de población y/o la infraestructura, ya que Santa María de la Victoria no rebasó los 500 habitantes en su momento demográfico culminante (cf. Salazar, 2005: 81-84).

365

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

6. Conjunto de los procesos que determinan la degradación o rebaje general de la superficie del terreno. Normalmente comprende los procesos de meteorización, transporte y erosión. También refiere a la desintegración de las rocas por acciones físicas y químicas, así como por el arrastre por agua o viento de los materiales desprendidos. O bien, al desprendimiento de la parte más externa de la corteza terrestre, provocada por la acción erosiva de los agentes geológicos externos (se suele usar como sinónimo de erosión). Disponible en: <<https://glosarios.servidor-alicante.com/geologia/denudacion>>.

7. Hoy compiladas bajo el título de *Relaciones Histórico Geográficas –RHG–*, de cuyo corpus participa Tabasco dentro de las RHG de la gobernación de Yucatán con su complementaria pintura de la villa de Tabasco de la gobernación de Yucatán de Alfaro Santa Cruz de 1579.

8. La información de este documento ha dado lugar a diversas interpretaciones. Cabe destacar dos de ellas:

1) La interpretación de Diógenes López Reyes que en su obra *Historia de Tabasco*, sin señalar la referencia explícita del documento, añade que el lugar al que alude Quijada era el “pueblo decadente entonces, de San Juan Bautista o Tres Lomas [...]” (Reyes, 1980: 77). El nombre de “Tres Lomas” no se encuentra en ningún documento oficial conocido hasta ahora y el de San Juan Bautista no se le dio al asentamiento documental sino hasta el siglo XVII.

2) Basado en este mismo documento, y dado el prurito que causaba, entre algunos grupos de la población y durante varios años el que Villahermosa no contara con un acta de fundación, ni se supiera a ciencia cierta la fecha precisa de su origen que se consideraba como un humilde “rancho de pescadores” como lo calificara el presbítero decimonónico Manuel Gil y Sáenz. En 2013, el Ayuntamiento del municipio de El Centro, en un despliegue performativo sumamente lujoso y festivo organizó el *XII Festival de la Ciudad* que llevó el sobrenombre de *Nuestra Identidad*. Dicho festival se celebró a partir del 24 de junio, día del santo patrono San Juan Bautista y en el que usualmente se ha celebrado a la ciudad. El núcleo del evento fue el anuncio oficial de que la ciudad había sido “fundada” en 1565 (no se difundió ampliamente el nombre de Diego de Quijada ni la circunstancia sino sólo

María estaba en un emplazamiento militarmente estratégico de control y defensa pues la desembocadura del río Grijalva se consideró entonces la boca y garganta de Tabasco.

Es probable que López de Velasco haya conocido o tenido noticias del juicio de residencia que se le había hecho al alcalde mayor de Yucatán, Diego de Quijada, en 1565, y por ello, catorce años después, haya hecho referencia a ese lugar “20 leguas dentro de la tierra” (Scholes y Roys, 1938: 168). El juicio no era otra cosa que eso: un juicio de residencia, y apuntaba –como defensa que de sí mismo hacía Quijada–, que en 1565 él había hecho un gran servicio al rey porque había trasladado de Santa María a una veintena de españoles pobres, algunos solteros y otros con esposas e hijos, que vivían entre los naturales y los había recogido en un “muy buen asiento que está a 20 leguas de la villa de la Victoria en el mismo río de Grijalva”. Quijada informaba asimismo a Felipe II que había nombrado el lugar como “Villa Carmona” porque su paisaje le evocaba a una vega de su pueblo natal en España, llamado Carmona. El alcalde añadía haber trazado y repartido solares y títulos de estancias y tierras para las granjerías. Ponderaba el lugar, diciendo que había abundante caza, mucha pesca, buena agua y buena leña y que –le informaba al rey–, ya habían comenzado a subir las terneras y otros ganados y se iban a formar estancias; que ya le avisaría a su majestad lo que sucediere “con este negocio” y que su majestad debía otorgar favores y mercedes para que no se despoblaren. Quijada terminaba el informe de Villa Carmona anunciándole proféticamente al monarca que consideraba que con el tiempo ese pueblo “iría en aumento y por él permanecería la provincia” (Scholes y Roys, 1938: 168).

El “buen asiento” al que aludía Quijada era en verdad un buen asiento, pues se trataba de una de la media docena de terrazas desmembrada por denudación⁶ de la región geomórfica de Macuspana en el Cuaternario y que en el siglo XVI –como hoy– se ubicaban en la cuenca baja del río Grijalva (figura 1). Empero la fundación que Quijada dijo haber hecho sólo quedó registrada en su juicio de residencia pues años más tarde ni en la pintura de la villa de Tabasco de Melchor de Alfaro Santa Cruz de 1579 ni en las respuestas al cuestionario de López de Velasco que por orden de Felipe II enviara a sus colonias americanas hacia 1577⁷ se encuentra consignada alguna otra villa de españoles diferente a Santa María de la Victoria o a la villa de Guazacoalco; así tampoco se ha encontrado hasta la fecha, en ningún acervo, documento alguno que mencione esta población en esas fechas.⁸ Lo que sí se observa en la pintura son varios sitios de ganado que señalan un proceso de penetración y

colonización del territorio durante el último cuarto del siglo XVI y uno de ellos se encuentra precisamente en la terraza señalada⁹ como el sitio de ganado de Antón Gómez, origen muy probable de lo que, con el tiempo, habría devenido en una población: Villa Hermosa. Una merced de tierra fechada en 1615 menciona al “sitio de Villa Hermosa”, es decir, un sitio de ganado, como punto de referencia de la ubicación de las tierras en cuestión (Merced a Juan Romero: 2000: 33). Ubicado en la misma terraza, en las Relaciones Histórico Geográficas se dan noticias tangencialmente, de un pueblo de indios asentado hacia el suroeste: Tamulté de las Barrancas, posiblemente un asentamiento de origen prehispánico.¹⁰

El “buen asiento” no sólo se lo debió Villa Hermosa a la geología sino también a la hidrografía, pues el río Grijalva fue considerado el río principal de la provincia, no tanto por su caudal como por su cualidad de vertebrador de cuencas fluviales: a través del Acachapan y varias corrientes menores del sistema limnológico de Taxagual se vincula con el Dos Bocas, y con el Usumacinta a través del propio cauce principal que se une en Tres Brazos con el cauce principal del Grijalva y desembocan juntos al golfo de México. Esa red constituyó al Grijalva en el río central mediante el cual era posible desplazarse a cualquier dirección y establecer comunicación con todos los rumbos de Tabasco. Así, hasta la primera mitad del siglo XX.

la fecha) y que por lo tanto Villahermosa cumplía 449 años de existencia, lo cual causó un gran revuelo y sorpresa a nivel popular. Pueden consultarse algunas direcciones digitales al respecto: <<https://tabasco.gob.mx/noticias/xii-festival-de-la-ciudad-villahermosa-nuestra-identidad>>; <<http://www.elindependiente.mx/noticias/?idNota=18735>>; <<http://www.tabascohoy.com/nota/134341/celebravillahermosa-449-anos-de-su-fundacion>>.

9. La identificación de este lugar en la pintura de la villa de Tabasco de Melchor Alfaro de Santa Cruz fue resultado del análisis histórico cartográfico de la pintura así como de la identificación de los accidentes y especialmente de la hidrografía allí consignada. Una de las dificultades más grandes fue la identificación de las corrientes de las cuencas del Dos Bocas y del Grijalva ya que corresponden a una hidrografía antigua, desconocida, casi desaparecida y que la pintura de Alfaro Santa Cruz ha permitido reconstruir (cf. Salazar, 2002).

10. Las escasas excavaciones arqueológicas que se han podido realizar en esta terraza, cuyo suelo a la fecha está completamente sellado por el proceso de urbanización. Los vestigios del sitio conocido como “Guadalupe Borja” señalan la presencia humana desde el preclásico.



Figura 1. Terraza de Villahermosa con lagos de contacto, circunscrita por las corrientes; río Carrizal al norte, Grijalva al este y Viejo Mexcalapa al sur. Los lagos de contacto dentro de la terraza se ubican: al noroeste la laguna de las Ilusiones; al noreste la cubeta de decantación, laguna de El Negro. Al sur del Negro: laguna del Macayal; al centro oriente, laguna de la Pólvara. Fuente cartográfica: Simulador de flujos de agua de cuencas hidrográficas, INEGI.

367
Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

11. Esta dualidad nominativa se explica en el primer nombre como dado al asentamiento donde residirán los poderes provinciales, así como la población proveniente de Santa María de la Victoria. El segundo, posiblemente se haya debido al nombre original del sitio cuyo santo patrono era ya San Juan Bautista. Se conviene en que la veneración de los santos patronos se extendió precisamente en el siglo XVII.

Durante el siglo XVII la presencia disruptiva de los piratas holandeses e ingleses en Tabasco (*cf.* Rico Medina, 2014) obligó a la población de todas las cuencas fluviales a realizar desplazamientos migratorios de norte a sur y Santa María de la Victoria no fue la excepción. El primer asalto fue en 1597 y al parecer esto motivó los primeros desplazamientos de los habitantes de la villa al sitio de la terraza. Después de la violenta quema de la Villa de la Victoria por parte de los holandeses en 1640 (*cf.* Izquierdo, 1995), la población y la primacía de Tabasco se trasladaron definitivamente a aquel “buen asiento” que tomó el nombre de Nueva Villa de la Victoria o Villa Hermosa de San Juan Bautista¹¹ y donde permanecieron autoridades y población aproximadamente hasta 1670 en que la Nueva Villa se vio forzada, por la misma razón que Santa María, a cambiar su primacía al pueblo de Tacotalpa en la sierra de Tabasco (González Calzada, 1979: 7-9; 16), el cual se transformó de un pueblo de indios a una cabecera provincial habitada por autoridades y población española. Moreno Amador señala, según los juicios de residencia de varios alcaldes de Tabasco que, entre 1659 y 1684, permanecieron dos vigías con tenientes y cabos nombrados para el efecto en la boca del Grijalva (barra de Tabasco) y la otra en el pueblo de Tamulté de las Barrancas (2012: 70) así como presencia eclesiástica en la Nueva villa de “Santa María de la Victoria” (Villa Hermosa) (Moreno A., 2018: 47). Siendo virrey fray Payo de Ribera, se impuso el nuevo impuesto en 1678, sobre todos los géneros y demás efectos que entraban y salían de la provincia, para que, con su producto, mantuvieran un presidio en Villa Hermosa con capitán y 50 soldados, mientras la Real hacienda costaba la defensa (Civeira, 1973: 101).

En Tacotalpa permaneció oficialmente la primacía de la provincia hasta que —en un franco proceso de repoblamiento del centro y norte de la misma— el gobernador Miguel de Castro y Araos solicitó al virrey Miguel de la Grúa Talamanca de Carini y Branciforte que la capital volviera a la Villa Hermosa que había permanecido durante el siglo XVII con una población escasa de españoles, indios y mulatos pero que en el XVIII, aun cuando no había tenido la primacía provincial, se había desarrollado como un boyante centro del comercio interno de Tabasco y hacia el exterior se ubicó dentro del circuito de los puertos del golfo (Campeche y Veracruz) así como paso importante en la conexión de los puertos del golfo con las provincias de Chiapas y Guatemala, tal como demuestra el análisis de las alcabalas de Ruiz Abreu (2001). A finales del siglo XVIII, Villa Hermosa de San Juan fue nombrada puerto menor (1792) y nuevamente capital de la provincia en 1795 (López Reyes, 1980: 96).

LA ORGANIZACIÓN ESPACIAL DE VILLA HERMOSA A PROPÓSITO DE SUS ESTRUCTURAS GEO-URBANAS

Durante el Mioceno, en el perímetro de su contacto geológico con la llanura, en la terraza se formaron varios lagos de contacto y una cubeta de decantación hacia el nororiente, todos los cuales se identifican hoy popularmente como “lagunas”, o bien, los reductos más pequeños que de ellas existen actualmente, como “vasos reguladores”. La terraza, asimismo, se caracterizó¹² por la presencia de un cuerpo orográfico con diferentes relieves que van de lomeríos altos (de 14 a 56 msnm) a lomeríos suaves (de 10 a 35 msnm) (Zavala, Jiménez y Palma, 2016: 299). El pueblo de indios de Tamulté de las Barrancas,¹³ estaba asentado en la banda suroccidental de la terraza donde se encuentran los lomeríos altos y las mayores elevaciones singulares (=o> 35 msnm) así como las vegas para la agricultura, mientras, los españoles eligieron –con diferentes criterios económicos y político militares– la banda centro-oriental, de lomeríos suaves, en una suerte de “península” del cuerpo orográfico general, que en una vista del plano cartográfico evoca un molar con dos puntas, delimitado:

- al sur por los lagos de contacto conocidos como laguna de la Pólvara y laguna de Mayito, vinculados entre sí en el siglo XVI;
- hacia el noroccidente por la laguna del Macayal;
- al norte, una extensa llanura propia de la cubeta de decantación cuyo reducto se conoce hoy como laguna de El Negro y
- al oriente, una franja inmediata al río Grijalva, que en su parte sur se conoció hasta entrado el siglo XX como “el barranco” y su parte centro-norte que era una vega o un arenal¹⁴ que se desplegaba entre ella y el río.

Esta “península” se une al resto del cuerpo orográfico mediante la elevación del relieve que actualmente registra cotas mayores a 15 y 25 msnm, mientras los lomeríos de la “península” hoy día registran una cota máxima de 10 msnm pero que en 1885 se elevaban a 15 msnm.¹⁵

La percepción popular de los lomeríos de la “península” en el siglo XVIII, asignó nombre a tres de las lomas características que se apreciaban desde el río, o bien, desde diferentes puntos de observación dentro del asentamiento de esta manera:

12. Ha sido una política continuada durante la segunda mitad del siglo XX hasta nuestros días pero con sus primeras manifestaciones en el último cuarto del siglo XIX, el rebajamiento de las lomas tanto en extenso como en elevaciones singulares lo que ha transformado notablemente el relieve y paisaje original; se prefiere construir o urbanizar “en plano”. Hoy día han desaparecido casi todas las grandes elevaciones singulares > 35 msnm de este cuerpo orográfico, razón por la cual en algunos momentos del presente escrito se usan los verbos en tiempo pasado.

13. En la época colonial se le llamó Tamulté de las Barrancas precisamente por estar asentado en lo más alto del cuerpo orográfico de la terraza En Tabasco, las elevaciones y el juego de entre-lomas se les conocen como “barrancas”, a partir de los 15 msnm y como “barrancos” cuando se encuentran próximas o en franco contacto con las corrientes fluviales.

14. Debido al sellamiento total que registra hoy día la terraza de Villahermosa, no toda su composición edafológica ha sido posible estudiarla. El análisis de Guevara y Pichardo realizado en el hallazgo de los rieles del tranvía urbano y otros materiales en 2014 muestra en uno de los sectores de la excavación la composición del suelo original de arcilla y arena muy cercano al río en el siglo XIX. (cf. Guevara Ch. y Pichardo, 2016).

15. *Croquis topográfico de San Juan Bautista y sus inmediaciones*, de 1885 de Juan N. Reyna.

16. Hoy calle 5 de mayo con el parque “De los Pajaritos”, en el centro histórico de Villahermosa.

17. Hoy plaza de Armas donde se emplaza el Palacio de Gobierno.

18. Hoy avenida 27 de Febrero, también en el centro histórico de la ciudad.

- “loma de La Encarnación”¹⁶ cuyo nombre se lo debió a un fortín del siglo XVII llamado de la Encarnación en honor de la Virgen de esta advocación que había tenido allí una ermita;
- “loma de La Eminencia”¹⁷ en honor al obispo de Yucatán, Diego de Peredo que hacía su visita pastoral a Villa Hermosa hacia 1773 y
- “loma de Esquipulas”¹⁸ que empieza a elevarse al extremo occidental de la “península”. La loma tomó ese nombre en honor a la imagen de un Cristo negro proveniente de Esquipulas, Guatemala, que el mismo prelado Peredo, obsequió a la villa, (cf. Torruco, 1986: 35, 36).



Figura 2. Topografía con cotas de 10 metros del centro norte de la terraza. Al extremo oriente de la terraza y al sur de El Negro, entre la laguna del Macayal y el río Grijalva se aprecia el “molar” como una península topográfica. Al norte de la misma corría el arroyo El Júcaro. En esta topografía se encuentra la loma de la Encarnación. Este “molar” se prolonga hacia el occidente formando la loma de Esquipulas. Entre el molar y la laguna de la Pólvara se levanta a loma de la Eminencia donde se desplantó la plaza central y al sur se desarrolló el barrio de la Punta. Fuente: “Simulador de flujos de agua de cuencas hidrográficas”, INEGI.

19. Diógenes López Reyes nació en San Juan Bautista —hoy Villahermosa— en 1889. Es probable que la población del tiempo de Reyes pensara así.

Estas características orográficas junto a los lagos de contacto y el río le dieron carácter al asentamiento. Las lomas mencionadas, por su parte, pudieron haber sido muy bien los elementos por los cuales, quizá en el siglo XIX, a la misma población urbana le pareció, no sin cierta lógica natural, que el nombre antiguo u original de su propio asentamiento podría haber sido “Tres Lomas”, denominación que López Reyes¹⁹ recogió en su *Historia* ya citada, antes que

se publicaran o estudiaran detalladamente documentos como el mencionado juicio de residencia de Diego de Quijada, las *Relaciones Histórico Geográficas de Tabasco* y su complementaria pintura de la villa de Santa María de la Victoria de Alfaro Santa Cruz que sugieren, con un margen de menor especulación, el verdadero origen de la ciudad y descartan el título de “Tres Lomas” que no se encuentra, —por otro lado—, en ningún documento conocido hasta ahora.

La traza y centro

La traza urbana original del asentamiento, empezando por su plaza, se realizó en la loma de la Eminencia. De la plaza y las construcciones se tienen noticias más detalladas a principios del siglo XIX, empero G. Torruco señala que en el siglo XVII se construyeron allí las casas de los preeminentes y la iglesia parroquial bajo el patrocinio de San Juan Bautista en 1615 (donde después sería enterrado el obispo Peredo que murió durante su visita pastoral) y donde se colocó la imagen de la Virgen de la Victoria que se había venerado en Santa María,²⁰ imagen que llegó junto con el resto de la población y las autoridades de Santa María a Villa Hermosa después de un largo proceso de cambio de asentamiento y primacía que culminó en 1641. Muy poco tiempo antes, en 1639, el presbítero de Sotuta (Yucatán), Francisco Cárdenas Valencia, había escrito que en Villa Hermosa ya había una vicaría (Cárdenas Valencia, 1937: 119) dependiente del obispado de Yucatán.

El barrio de Esquipulas

Hacia el occidente de la “península” señalada, sobre la cresta de la loma de Esquipulas, durante el siglo XVIII, fue extendiéndose la población de modo disperso y diferente a la elemental traza de la Eminencia, que tomó el nombre de barrio de Esquipulas en honor a la imagen obsequiada por el obispo Peredo. La imagen del Cristo negro de Esquipulas tuvo una veneración ampliamente difundida en Centroamérica y el sureste de México (Navarrete, 1999: 112) y se tienen noticias de que el siglo XVIII la población negra del estado de Colima veneraba esta imagen,²¹ lo cual denota una expansión muy amplia del culto. Se desconoce la información documental que señale las circunstancias particulares y el tipo de población que originalmente dieron lugar al barrio de

20. Se piensa que ésta es la imagen sobre la cual escribió Hernán Cortés en su *V Carta de Relación* donde dice haberla dejado a los vencidos señores de Potonchán en 1519, después de la batalla de Centla y antes de la conquista de México-Tenochtitlan.

21. Información de la investigación de la historiadora María Irma López Rasgado del Centro INAH Colima. *Segundo Encuentro de Historiadores de Museos y Centros INAH* (5-9 de noviembre 2018, Dirección de Estudios Históricos del INAH).

Esquipulas, empero el estudio del culto a la imagen negra propone la posibilidad de que el barrio pudiera haber sido formado tanto por población india como por afrodescendientes, ya que el culto al Cristo negro fue devoción muy socorrida tanto de éstos como de aquéllos en varias partes donde se ha registrado. No obstante, la descripción de una procesión con la imagen del Cristo de Esquipulas hecha por el barón Waldeck sólo permite observar que el culto a la imagen se extendía entre toda la población. Al respecto dice el escritor: sobre los hombros de “ocho robustos indios” iba una mesa con la imagen; delante de ella iban los dignatarios eclesiásticos y civiles de la ciudad, después la música y enseguida una compañía de soldados; les seguía “la masa del pueblo” donde las mujeres cantaban vestidas de blanco. La procesión recorrió toda la ciudad durante cuatro horas (Jean F. de Waldeck apud Cabrera, 1987: 311).

Aun así, podemos permitirnos especular. Consta que en 1620 en Santa María de la Victoria habitaba población esclava y libre de negros y mestizos, llamados entonces mulatos que se trasladó a Villa Hermosa junto con sus amos o empleadores (como sirvientes o esclavos) (Izquierdo, 1995: 97) la cual o parte de la cual pudo haber permanecido en Villa Hermosa junto a escasos españoles e indios durante el aciago siglo XVII a pesar de las fuertes migraciones hacia el sur que se operaron en todas las cuencas fluviales de la provincia gracias a la presencia pirática. En 1717 los ingleses fueron expulsados de Términos donde habían estado explotando el palo de tinte (*haematoxylum campechianum*) y con su expulsión se fundó el presidio de El Carmen para combatir principalmente el contrabando. En 1766, el gobernador de Tabasco, Pedro Dufau Maldonado, levantó un censo con objeto de organizar e instituir las milicias en Tabasco (Rico Medina, 1990: 22, 25) a fin de resguardar villas y puertos, sobre todo contra el contrabando, y esas milicias fueron formadas fundamentalmente por “pardos”.²² La población parda no incluida en las milicias se ocupaba en el servicio doméstico, vaquería, trapiches, eran labradores, herreros, zapateros, sastres, plateros, cocineros... Su presencia se concentraba en los poblados más pujantes de las regiones provinciales, en Villa Hermosa vivía 14% de los 803 pardos de la provincia (Ruz, 2014: 290). En 1794 el censo ordenado por el virrey Revillagigedo arrojó un 32.65% de pardos, casi un tercio de la población total de Tabasco (Ruiz Abreu, 2001: 50) aunque se desconoce la proporción que habitara en Villa Hermosa. Este escrito plantea la posibilidad de que el barrio de Esquipulas haya sido originalmente formado por mulatos, pardos e indios. Carlos Navarrete apunta que el barrio se fundó en 1754²³ y al Cristo negro se le dedicó un templo (1999: 112).

22. Mezcla de negro con mestizo de negro y blanco (mulato) o mestizo de negro e indio (zambo) (Rico Medina, 1990: 24) otra definición es que “pardo” denotaba cualquier individuo que tuviera trazas de descendiente de negro africano, lo cual habla de un grupo muy heterogéneo ciertamente (Ruz, 2014: 289). Los mulatos de Tabasco estarían incluidos aquí.

23. Señalo, sin embargo, que la información alterna dice que el obispo Peredo regaló la imagen hacia 1773 como lo apunta Torruco.

La información con la que se cuenta para reconstruir el origen y desarrollo de los barrios coloniales de Villa Hermosa es ciertamente escasa, pero un elemento que contribuye a su conocimiento en la ciudad de los siglos XVIII y XIX son las imágenes del Cristo negro, la Purísima Concepción y la Santa Cruz, así como la construcción de sus respectivas ermitas frente a plazas o plazoletas ya que estas imágenes albergadas en sus templos (iglesia parroquial, ermitas) con sus plazas, jugaron el papel de númenes organizadores y aglutinadores socio-espaciales de sus barrios como se ha observado en otras ciudades de México y Centroamérica (cf. Ribera, 2004; Salazar, 2004).

El barrio de La Punta o Concepción

Una segunda expansión de la Villa Hermosa, también del siglo XVIII, se verificó hacia el sur de la traza, inmediata a ella, en una de las puntas de la “península” formada por la ladera sur de la loma de la Eminencia, con el barranco, la laguna de la Pólvara y el arroyo el Gusano²⁴ por límites. El barrio de la Punta empezó a poblarse siguiendo el trazo de las calles de la traza central inmediata en las primeras manzanas y dispersándose hacia el sur siguiendo sólo la accidentada topografía que rodeaba a la Pólvara. Llamado La Punta, por las características geográficas descritas, la presencia de la imagen de la Virgen de la Inmaculada Concepción le dio también un segundo nombre: barrio de La Concepción, posiblemente hacia mediados del siglo XIX.²⁵ La población de finales del siglo XIX de “La Conchita” y aún ahora, ha sido población de recursos. En sus calles se destacan todavía (2018) construcciones grandes de buena factura de finales del siglo XIX y principios del XX. La Punta era vecindad de la plaza principal de Villa Hermosa, hoy plaza de armas y del palacio de gobierno construido a finales del siglo XIX. Todo esto permite especular que este barrio pudo haber sido conformado inicialmente por población española y/o criolla. La ubicación y características de la Eminencia junto al barrio de la Punta presentaron las condiciones apropiadas para el flujo comercial fluvio-terrestre de y hacia la ciudad. La traza central y el barrio configuraron, junto con la singularidad topográfica, una morfología geourbana muy bien complementada con lo que señalaban las *Ordenanzas* del Felipe II del siglo XVI que disponían los trazos y usos específicos para las trazas centrales de los asentamientos de españoles. A poca distancia de la Eminencia, al sur del barrio, partía el camino terrestre a la Sierra de Tabasco²⁶.

24. Hoy calle Guimond Caballero. El arroyo del Gusano fue el desagüe natural de la Pólvara hacia el río Grijalva.

25. El 8 de diciembre de 1854, el Papa Pío IX decretó el dogma de la Inmaculada Concepción de María.

26. Según consta en el *Croquis topográfico de las inmediaciones de San Juan Bautista, capital del estado de Tabasco calculado por Juan N. Reyna. 1885.*

El barrio de Santa Cruz o del Jícaro

La ladera norte de la “península” topográfica descrita la recorría el arroyo de El Jícaro, desagüe principal y natural de la cubeta de decantación “laguna de El Negro”, constituyéndose durante la Colonia, o más precisamente durante el siglo XVIII, en un límite natural de la ciudad. Al norte de este arroyo se encontraba una llanura extensa que tocaba el límite noreste de la terraza. La porción centro-sur de la llanura presentaba dos franjas de elevación dispuestas en una dirección norte-sur, una por el poniente, que aún hoy contiene, por ese lado, al lago conocido como “Laguna de las Ilusiones”, y otra franja por el oriente, colindante entonces con el río Grijalva, ambas de 5 a 6 msnm, de manera que entre estas alturas quedaba una suerte de suave depresión.²⁷

La porción centro-norte que tocaba el noreste de la terraza, la cubría el ambiente propio de la cubeta de El Negro y su área circundante de bajos y que en el siglo XIX ya se diferenciaba de la porción centro-sur de la llanura inmediata a la ciudad —circunscrita por las franjas de elevación mencionadas—, debido posiblemente a un proceso de desecación del cual, la merma del flujo del Jícaro cada vez mayor, registrado precisamente a mediados del siglo XIX, era indicio.²⁸ A principios del siglo XIX colonial, en la porción sur, entre el Jícaro y el área de El Negro empezó a poblarse el barrio de Santa Cruz sobre la elevación de la franja oriental. Un autor señala que hacia 1795 ya existía la plazuela frente a lo que sería después la iglesia de Santa Cruz (Humberto Muñoz *apud* Torruco, 1987: 39).

Diógenes López Reyes es también quien justifica el nombre del barrio, pues escribe que se debió a que el conquistador Hernán Cortés —para identificar el paso de su marcha hacia Honduras entre 1524 y 1525—, grabó una cruz con su espada en el tronco de una ceiba grande que crecía donde ahora se levantaba la iglesia, (López Reyes, 1980: 52). Cabe suponer que esta afirmación para el tiempo del escritor, era una idea popular, explicativa semejante a la de “Tres Lomas” que la misma población urbana se daba a sí misma sobre el origen del barrio y su nombre.

El 27 de octubre de 1826, recién pasado el movimiento de Independencia, el Congreso Constitucional del estado libre de Tabasco decretó que el pueblo de Villa Hermosa tomara la categoría y el nombre de “ciudad de San Juan Bautista de Tabasco” (Gil y Sáenz, 1979: XLVI). A esta nueva ciudad llegó, hacia 1831, un viajero anónimo identificado como Justo Sierra O’Reilly que en su visita a Santa Cruz describió el barrio y al arroyo del Jícaro como

27. El juego de los tiempos del verbo en presente y pasado se debe a que algunos elementos hidrográficos y topográficos permanecen y otros se han modificado. Durante los siglos XIX y XX se operaron cambios hidrográficos y topográficos vinculados a la naturaleza y/o a las obras de urbanización que modificaron esta franja oriental así como la misma margen izquierda del río como se verá líneas adelante de este escrito.

28. Los estudios de los cambios históricos de la hidrografía e hidrología de Tabasco en general son muy escasos y para los de la terraza en cuestión son nulos. Son deseables de realizar a fin de aportar elementos de conocimiento y juicio tanto sobre el desarrollo histórico urbano como de otros aspectos de diferente índole.

[...] “un lecho seco y arenoso que solo lleva agua una tercera parte del año” y que pasándolo por un puente de madera se extendía el barrio del Jícaro o Santa Cruz que era “una llanura alfombrada de grama eternamente verde, sembrada de multitud de árboles frutales con hermosa vista al río. El piso es de una altura irregular, y se halla animada la escena por multitud de vacas mansas que pacen por todas direcciones y proveen de leche a la ciudad. La falta de buenos edificios en este barrio, pues a excepción de tres o cuatro casas de mampostería y teja, lo demás son de guano y setos, contribuye tal vez a hacer más ameno este paraje, por asemejarse tanto a un caserío campestre. Parece que este es el paseo favorito de muchas gentes.” La Iglesia se estaba construyendo, aunque el proyecto era bastante antiguo; hombres y mujeres acarreaban canastos de arena y cántaros de agua y mezclaban arena y cal, para su construcción (Anónimo en Cabrera, 1987: 288-289).

Sierra O'Reilly estimaba la población de San Juan en 6 000 almas²⁹ y encomiaba el comercio de la capital de Tabasco que tenía casas comerciales bien surtidas, un mercado variado y abundante de productos agrícolas provenientes de las regiones de Tabasco y fábricas de aguardiente.

Poco después de Sierra O'Reilly arribó a Tabasco el barón checo-francés Jean Frédéric de Waldeck, precisamente cuando asolaba la epidemia de *cholera morbus* que se extendía entre las poblaciones del golfo de México a los diez años de iniciada en el Bósforo. El cólera invadió primero el puerto de Frontera y penetró a San Juan, al mismo tiempo que se desarrollaban enfrentamientos entre los grupos del gobernador y el inspector de la milicia. El cólera y quizás los enfrentamientos sumados, dejaron un saldo muy alto de defunciones.³⁰ Los cementerios de los templos de Esquipulas y La Concepción se colmaron y los cadáveres tuvieron que ser depositados en el panteón civil o camposanto (López Reyes, 1980: 189) al extremo poniente de la ciudad, en la loma de Esquipulas y donde todavía se encuentra. Del atrio de Santa Cruz no se habla, probablemente porque la construcción de la iglesia aún no se concluía y por ende el atrio tampoco existía. Este uso de suelo de los atrios de las iglesias de los barrios no volvió a serlo; las leyes de Reforma³¹ confirmaron y ampliaron el cierre del uso funerario de los atrios eclesiásticos coloniales en San Juan Bautista.

Además de las descripciones de Waldeck sobre la guerra civil, los síntomas del cólera y la procesión del Cristo negro de Esquipulas, el barón extendió su descripción a la circunstancia de la guerra civil vivida en la casa de sus “antiguos amigos” Pieper y Lobach (alemanes, dueños de una casa comercial en San Juan). La casa habitación llamada “de piedra” por sus materiales de ornato, contrastantes con el resto de la arquitectura sanjuanense de guano,³²

29. La referencia demográfica inmediata anterior a la estimación de Sierra es de 1825 en que según la *Ley reglamentaria de la división territorial* San Juan Bautista tenía 4821 habitantes, aproximadamente un tercio más del registro de 1794 (censo de Revillagigedo). Si la apreciación de Sierra fuera aproximada a la realidad, la población habría aumentado en menos de siete años casi 25% lo cual es improbable, ya que se trata de pocos años y signados por movimientos político militares constantes.

30. Diógenes López Reyes estimó que en San Juan Bautista fallecieron 2 500 personas. Una noticia de 1849 estimaba que en todo Tabasco habían muerto 4020 y de esos, 1 381 murieron en San Juan. La epidemia fue controlada hasta septiembre de 1834 (Torruco, 1987: 59). Si consideramos la estimación de O'Reilly tres años antes, y la noticia de 1849, la población de San Juan se habría visto mermada en un 23%. Si consideramos a López Reyes respecto a Sierra O., la merma de la población habría sido de casi 42%. La apreciación de Waldeck era que 8 de cada diez enfermos sucumbían.

31. Ley de secularización de los cementerios de julio de 1859.

32. *Sabal mexicana Mart.*

375

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

33. *Bactris baculifera* Karw. Ex Mart.

34. Cf. Ricardo de la Peña Marshall, *La casa de piedra* (Congreso del estado de Tabasco LX Legislatura, Gobierno del estado de Tabasco, 2010), obra en la cual, entre otros muchos datos, se da cuenta de la época de construcción y los materiales utilizados en su ornamentación: mármol de Carrara, hierros forjados toledanos, granito de Barcelona, mosaicos venecianos [...] La casa fue mandada construir por Pablo Sastré, cónsul de España.

35. Lobach & Co; Watson, Chabot & Co.; Pablo Sastré y Mazas, y Pierre Paillet (N. T.) (Cabrera, 1987: 509)

36. Los bombardeos norteamericanos destruyeron la iglesia de Nuestro Señor de Esquipulas a la sazón iglesia parroquial desde 1811. La ermita de Santa Cruz estaba en construcción y posiblemente la otra, a la que se refiere Heller, era la de la Concepción en el barrio de la Punta.

jahuacte,³³ madera y alguna de mampostería³⁴ y en la cual él, Waldeck, en su “calidad de antiguo militar” tomó el mando para “sostener un asalto bastante largo”, dados los pétreos y resistentes materiales de la casa, además de que el señor Lobach había traído 100 escopetas de caza inglesas para revenderlas en San Juan (Jean F. de Waldeck apud Cabrera, 1987: 312). Pieper estaba amenazado a que su casa fuera asaltada por no haber contribuido con uno de los bandos mientras el cónsul americano, el señor Pope no, porque él sí había abierto “su bolsa al jefe rebelde” (1987: 317).

Durante la ocupación de la ciudad por las fuerzas norteamericanas, en 1847, el botánico austriaco Carl Bartholomaeus Heller en su visita a San Juan decía de ella que:

[...] se situaba “en parte en una pequeña elevación del terreno rodeada por tierras ubérrimas y fértiles”. El viajero encontró a la gran mayoría de las casas pequeñas (250), construidas de madera y caña, reducidas a escombros por los norteamericanos, “un triste cuadro de devastación” (Carl B Heller apud Cabrera, 1987: 508), pero también algunas, pocas, “buenas casas” vueltas hacia el río en cuya orilla “se sucede un tinglado tras otro y un sinnúmero de canoas y cayucos que arriban ahí con los frutos de la tierra. Las calles de la ciudad no son muy regulares, pero en sumo grado sucias, desiguales y accidentadas [...]” y las casas, “edificadas sin gusto en parte con ladrillo y por otra con madera, no corresponden adecuadamente, con excepción de muy pocas, a la humedad del clima.” (1987: 509) Heller estimó la población igual que Sierra O’Reilly, en 6000 habitantes “que en su mayoría viven del comercio con el interior, de importación y exportación de cacao, café, arroz, maíz, tabaco, palo Campeche, etc. Curioso es que casi todas las naciones estén representadas en el lugar por uno o dos individuos, entre los cuales una casa alemana, una inglesa, una española y una francesa³⁵ ocupaban un rango particularmente notable, encontrándose en sus manos en forma casi exclusiva la importación de los artículos de consumo europeos.” (1987: 509). En San Juan estaban además los consulados de Bélgica y de España, había dos iglesias,³⁶ “varios colegios generales y una aduana marítima.” El naturalista se hospedó en casa del citado alemán August Lobach, dueño de la casa comercial Lobach & Co. a quien había conocido dos años antes durante su viaje trasatlántico hacia América, (1987: 510). El naturalista describió en esa ocasión la vista que le mostró San Juan desde el río: la ciudad “parecía edificada sobre una isla; las casas blancas se asomaban alegremente entre las primorosas arboledas y el pacífico tañido de la campana vespertina se proyectaba hacia nosotros a través de las aguas [...]” (1987: 550).

A los trece años de la visita del austriaco naturalista, en 1861, R. M. Téllez realizó el primer mapa conocido de la ciudad decimonónica (figura 3) que muestra que San Juan Bautista seguía siendo un asentamiento pequeño y que muy pro-

bablemente en el barrio de Santa Cruz continuaban pastando las vacas, a sus habitantes les seguía gustando como paseo campestre, y mantenía la provisión de frutas y leche a San Juan. El plano retrata una ciudad de pocas manzanas trazadas, sin señalar los nombres de las calles, con la topografía simbolizada por un ashurado en líneas cortas para denotar las cotas, y del barrio de Santa Cruz, muy junto a la margen del río, consigna cinco manzanas trazadas, dos en formación con las construcciones alineadas y seis apenas esbozadas con algunas construcciones alineadas y algunas otras dispersas, pero ya dentro de la unidad de la manzana, todas ellas sobre la franja de elevación oriental ya descrita. Un elemento que no se identifica claramente que podría ser un camellón, se despliega paralelo a las dos únicas manzanas cercanas al río. Asimismo, en la misma latitud de Santa Cruz, el plano muestra un playón en formación entre la margen izquierda y el curso del río. El puente descrito por Sierra O'Reilly en 1831 está consignado con un símbolo de “puente” y se observa en lo que sería la calle Libertad (hoy Carranza). Una cuadra hacia el oriente, aparece el Júcaro desembocando al río. Después de la intervención francesa –que en Tabasco la llevaron a cabo mercenarios martinicos–, el puente se llamaría de Ampudia en honor a Pedro Ampudia que en 1863 defendió San Juan de los intervencionistas precisamente en el puente que llevó luego su nombre. Esta intervención junto con la norteamericana de 1847 dejó una población urbana mermada y una infraestructura bastante destruida, como lo apuntaba Heller, que hubo que reconstruir. Bernardo del Águila cita una editorial de *La Libertad* (“voz del gobierno”) del 16 de mayo de 1868 donde describe “el estado de abandono y desolación en que en aquella época de turbulencias se hallaba la ciudad de San Juan Bautista, asiento del poder ejecutivo del estado, así como la penuria por la que atravesaba Tabasco por la decadencia de la agricultura y su comercio”:

En nuestra Capital –dice la editorial– no tenemos un colegio, ni un paseo, ni un teatro, ni nada donde el alma pueda buscar expansión y adonde el pueblo después de sus penosas tareas vaya a buscar un entretenimiento y beneficio a la vez.

Carecemos de edificios públicos para las oficinas del Gobierno, que tiene la necesidad de distraer cantidades demasiado fuertes para el pago de los arrendamientos de las casas que ocupan sus oficinas.

La agricultura, base fundamental de la riqueza de un pueblo como el nuestro especialmente agrícola, está destruida por falta de brazos.

El comercio está totalmente paralizado y esta paralización prueba a las claras la falta de circulación de la moneda.

Es decir: la miseria (Del Águila, 2033: 83).

Cabe hacer la comparación que muestra el plano de Téllez, entre el trazo incipiente pero ordenado de Santa Cruz, así como la de una parte de la Punta con el asentamiento disperso del barrio de Esquipulas, que lo único que parece que señalaba el lugar apropiado para asentarse era la cresta de la loma de Esquipulas y algunas cotas en las laderas de la misma.

No obstante el movimiento comercial intenso que registraron O'Reilly y Heller en la primera mitad del siglo XIX independiente, así como una pequeña expansión que se infiere del aumento demográfico entre 1794 y 1869, la estructura urbana de San Juan Bautista continuaba siendo la estructura forjada en los años coloniales con base en la traza y los barrios, una estructura “homogénea en su planta original” pero “elástica y versátil a la expansión y a los cambios de uso de suelo”, como la describe –según las *Ordenanzas* del siglo XVI– Gutiérrez y Aguilera, citado por Ribera Carbó (2004: 19) y añadiríamos: adaptable a la topografía e hidrografía singulares de la terraza de San Juan. Santa Cruz presentaba mejores condiciones topográficas que La Punta y Esquipulas, para la expansión de la traza “elástica y versátil” de las *Ordenanzas*. Su expansión de casi sus trece orientales manzanas entre 1831 y 1863 así parecen indicarlo.



Figura 3 A. *San Juan Bautista de Tabasco* de R. M. Téllez, 1861, y 3B) su transcripción a una cartografía con trazo actual de la ciudad donde se aprecian la formación de un playón y las manzanas de Santa Cruz vertidas por Téllez. Fuente: Museo de Historia de Tabasco. Transcripción Flora Salazar Ledesma-INAH.

LA PLANEACIÓN URBANA DE SANTA CRUZ A PROPÓSITO DE UN “CROQUIS PLANTA”

Los viajeros que llegaron a San Juan Bautista se sucedieron continuamente durante todo el siglo XIX, unos de paso con propósitos científicos, interesados en el estudio de la vegetación del trópico o de los vestigios de las culturas prehispánicas, en su arte y arquitectura; otros con intereses económicos bien definidos sobre la explotación de los recursos naturales, algunos de los cuales permanecieron desarrollando sus propósitos, y otros obligados por las circunstancias específicas en sus países que los llevaron a emigrar y a quedarse en México y en Tabasco. Varios de ellos desarrollaron el comercio de importación y se aventuraron exitosamente en la explotación ganadera, agrícola y silvícola cuando las condiciones sociopolíticas y económicas de México los alentaron.

Désiré Charnay, del primer grupo de visitantes, recogió en 1880 la visita que San Juan le ofreció a él y a su acompañante, cuando viajaba por el río Grijalva en un “vaporcito” procedentes de Frontera, después de una noche sofocante que les compensó un magnífico amanecer:

Empezaron a aparecer algunas viviendas en las márgenes del río “conatos de cultivo, palmeras, rebaños y por último San Juan Bautista, la capital, en toda su gloria. Una larga hilera de casas se extiende a lo largo del río sin muelles de desembarque; después vemos dos iglesias, que parecen dos mercados con campanarios postizos.” Los viajeros desembarcaron, pero curiosamente Charnay agrega que “si la ciudad parecía pobre y las casas tristes, las apariencias eran engañosas: es rica; es el centro comercial del estado, al que acude la gente a aprovisionarse de todas partes, hasta de Chiapas; es asimismo el centro del gran comercio de maderas de carpintería, de cedro y caobos; que ahora se van a buscar hasta Guatemala. Los habitantes son muy amables y nos acogen con la mayor galantería. El gobernador nos da cartas de recomendación para el interior y los hombres que nos guíen y nos sirvan.

Pero mi buena suerte sufre aquí el primer tropiezo: la estación de las lluvias está en toda su fuerza, los caminos inundados, destruidos, infranqueables para hombres y caballo. Siéndonos imposible ir por tierra a Comalcalco [...]” (Désiré Charnay apud Cabrera, 1987: 576).

Las “naciones” que el naturalista Heller había observado en 1847 representadas “por uno o dos individuos” en San Juan Bautista como Pieper y Lobach, (alemanes), Watson (inglés), Chabot y Paillet (franceses) en cuyas manos se encontraba casi exclusivamente “la importación de artículos europeos”, para la

379

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

37. August Lobach, cerró la casa comercial en San Juan en 1848 cuando Heller regresó por el Grijalva de su viaje de recolección de especias vegetales de la sierra de Tabasco. (Carl B. Heller *apud* Cabrera, 1987: 508).

38. Consúltese Guevara y Pichardo (2016) donde, a pesar de que el contexto arqueológico excavado pertenecía a "basura" de relleno para instalaciones del ferrocarril urbano o para diferentes capas de pavimentos, los restos de objetos encontrados denotan la gran variedad de las mercancías de importación, la mayoría de ellas del siglo XIX: rieles de ferrocarriles urbanos de diferentes tamaños y épocas, clavos sujetadores de rieles, clavos con otros usos, loza con uso de mesa, de higiene o de ornato, tejas mecánicas, losetas para pisos, azulejos, botellas, frascos, tarros, botones, electrodos para lámparas de arco, todas mercancías de importación europea principalmente, aunque algunas de ellas, posiblemente norteamericanas como los botones de concha.

39. El estudio de la producción urbana de San Juan Bautista no se ha realizado, pero lo que se puede afirmar por ahora es que en algunas instalaciones fabriles ya se encontraba una clara diferencia entre el capital y el trabajo. Empero se conocen algunos esquemas artesanales del trabajo como el que plasmó el *Reglamento de talleres de artes y oficios* que permitía la "entrega" de jóvenes aprendices por parte de sus padres a los dueños de los talleres para que aprendieran el oficio: carpintería, sastrería, peluquería, tipografía, albañilería y fundición o herrería. Esto prevaleció en Tabasco hasta la década de 1960-70 (Torruco, 1987: 127). Se desconoce si las cigarrerías, la producción de aguardiente, velas, jabón, cerveza o la herrería tan mencionada a finales del siglo XIX se desempeñaban de esta manera.

40. La Chontalpa fue el primer territorio regional de la provincia colonial de Tabasco, conformado en su inicio en la organización espacial española del siglo XVI con base en los territorios de tres antiguas provincias prehispánicas de la cuenca baja del río Mazapa. Su proceso de conformación se consolidó hasta el siglo XIX.

41. La Revolución de Tuxtepec fue encabezada por Porfirio Díaz y se basaba en el Plan del mismo nombre que iba en contra de la postu-

San Juan que vio Désiré Charnay en 1880 habían sido casi todos reemplazados³⁷ por nuevos representantes de origen catalán y mallorquí (Ferrer, Ripoll, Pizá, Puig, Pagés, Berenguer), algunos ¿franceses? ¿bretones? (Jamet) y españoles de otras regiones de España (Reyna Berreteaga, Romano, Benito) que ahora tenían las Casas Comerciales más importantes de la capital de Tabasco con mercancías de importación de diversa índole.³⁸ Entre 1880 y 1900, algunos de ellos se desempeñarían también en la producción "industrial"³⁹ urbana (cigarreros y puros, fabricación de aguardiente, velas, jabón, fósforos, cerveza y uno de ellos en la herrería) y pronto lo harían en la explotación maderera aunándose a los hombres prominentes originarios del estado como Policarpo Valenzuela o que bien, habían inmigrado a Tabasco en tiempos coloniales como la familia Sastré y que ya explotaban las maderas desde hacía algunas décadas en la Chontalpa⁴⁰ (*cf.* Capdepon, 2009). Valenzuela, Bulnes y otros desarrollarían hacia finales de la década de 1870 los transportes fluviales y otros empresarios tabasqueños o extranjeros lo harían después con los transportes urbanos, desde el tren de mulitas hasta los eléctricos.

Entre la ciudad que retrató R. M. Téllez y la ciudad que contempló Charnay veinte años después, parecía haber ya una diferencia cualitativa, a pesar de que tanto Villa Hermosa como San Juan había sido siempre centro comercial por excelencia de su provincia, pero hacia la penúltima década del siglo XIX la ciudad ya era un centro comercial de naturaleza regional con influencia en Chiapas y en toda la cuenca alta y media oriental del río Tonalá que desde 1856 había pasado a formar parte del territorio estatal y San Juan la sujetaba bajo el título de Partido de Huimanguillo. En la década de 1880-1890 San Juan intentaba ejercer su primacía sobre la cuenca media del Usumacinta hasta Marqués de Comillas, mediante la explotación de maderas preciosas lo cual puso en la mesa de la discusión no sólo "la necesidad de la delimitación clara entre Tabasco y Chiapas, sino también entre México y Guatemala [...]". Entre 1878 y 1899 laboraron las comisiones de límites de ambos países para establecer definitivamente la demarcación internacional" (Salazar, 2010: 266).

Entre la revolución de Tuxtepec⁴¹ y 1884, año de la cartografía de la que nos ocuparemos líneas adelante, Tabasco era el principal proveedor agrícola ganadero del Yucatán henequenero y en el cual Mérida era cabeza de otro pequeño sistema urbano-regional. En 1876 los buques extranjeros pudieron empezar a cargar efectos en cualquier puerto del país (Moreno, 1972: 176) lo que impulsó al puerto de Frontera que, a pesar de la opinión de Charnay de que el puerto era un "pueblecillo aduanero, mísera población de casas bajas, y de cli-

ma húmedo, cálido y malsano” (Désiré Charnay apud Cabrera, 1985: 575), se consolidó como el puerto marítimo tabasqueño en el concierto de los puertos del golfo de México y compitió con Palizada en el comercio internacional de las maderas preciosas.

Un elemento fundamental que posibilitó este desarrollo económico fue la apropiación privada de la tierra, inscrita en un largo proceso que inició con las *Leyes de desamortización* de 1856 que pusieron en circulación la propiedad eclesiástica, una parte de la tierra comunal indígena y la tierra municipal (el fundo legal) (Molina Enríquez, 1909: 56-62) y que se consolidó con las *Leyes de nacionalización de tierras baldías* impulsadas durante el Porfiriato, las cuales hicieron entrar al dominio privado todos los bienes, no sólo los bienes raíces sino los capitales impuestos en ellos, permitieron la división de las fincas y pusieron al alcance de todos (1909: 55). Este proceso tuvo su expresión en la organización espacial, así como en el desarrollo urbano en todo el país. Dada la ausencia de estudios históricos sobre la aplicación de este cuerpo legislativo y del proceso que siguió particularmente la apropiación privada de la tierra rural y urbana en Tabasco durante este periodo, sólo es posible observar tangencialmente los efectos que tuvo en la organización espacial urbana en San Juan Bautista. El barrio de Santa Cruz parece haber sido su más clara expresión.

Un breve juego especulativo permitiría equiparar entre los conceptos de “clase” de los grupos que se conformaron o consolidaron gracias a la apropiación de la tierra que estas leyes mencionadas permitieron y que enuncia Andrés Molina Enríquez (1909) en sus *grandes problemas nacionales* con algunos individuos que se han identificado en la realidad socio-económica decimonónica de San Juan: los “criollos señores” de larga permanencia en Tabasco que mantuvieron sus propiedades aún con la Independencia y que a finales del siglo XIX detentaban grandes propiedades y explotaban los recursos de las mismas como el más insigne de ellos, Policarpo Valenzuela que decía que “él no era de Tabasco, sino Tabasco era de él”, o los señores Sastré y Bulnes. Los “criollos nuevos” de Molina Enríquez se representarían por este grupo de comerciantes-industriales inmigrantes y que también eran propietarios de inmuebles en San Juan como Manuel Jamet y de fincas rurales productoras de las materias primas que se vendían en la ciudad o que eran los insumos de sus industrias.⁴² Y los “mestizos” de Molina Enríquez cuyo estudio y alcance no es posible ahora señalar, pero se conocen diferentes denuncios para apropiarse del fundo legal de la ciudad por parte de diferentes personas, varias de ellas sobre las tierras de Santa Cruz (cf. Torruco, 1987: 161-165, 241-256), personajes

lación a la reelección a la presidencia de Sebastián Lerdo de Tejada en 1876. Porfirio Díaz se destacó militarmente durante la intervención francesa. Al triunfo de este movimiento de Tuxtepec, Díaz tomó el poder presidencial el cual detentó en diferentes momentos entre 1876 y 1880 hasta que en 1884 permaneció en él hasta 1911.

42. Manuel Jamet cultivaba tabaco para la fabricación de puros y cigarros en su cigarrería de San Juan. El señor Jamet junto con Julián Dueñas, fueron los introductores del plátano Roatán a Tabasco, las primeras cepas las plantó Jamet en su finca “Las Palmitas” (Torruco, 1987: 135-136).

381

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

que podrían caer dentro del concepto de Molina Enríquez y que debieron jugar un papel importante en el proceso de apropiación de la tierra urbana. El contexto y el análisis de algunos casos judiciales donde se involucran propiedades o tierras en Santa Cruz en función de denuncias, adjudicaciones o embargos por falta de pago de deudas señalan también a algunos de los grandes comerciantes españoles y franceses de San Juan amparados precisamente en la *Ley de Colonización y compañías deslindadoras* junto con la Constitución de 1857.

En 1882, el *Boletín municipal 1882* de San Juan Bautista (Ayuntamiento de SJB, 1882) transmitió una orden de la Secretaría de Fomento al Ayuntamiento para que procediera a las operaciones de señalamiento y mensura del fundo legal y los ejidos de acuerdo con la legislación no derogada, previa a la Constitución de 1857. La orden especificaba las dimensiones que debían tener ahora los fundos y ejidos. Asimismo, se indicaba, debían separarse panteones y paseos públicos. Todo esto debido a los “graves perjuicios” que estaban sufriendo los municipios debido a los denuncios de terrenos baldíos y que el vicegobernador de Tabasco había comunicado al presidente de la República. El Ayuntamiento debía remitir a la Secretaría de Fomento, en el plazo de un año, el plano “levantado por un agrimensor titulado”. Manuel Foucher, secretario —después vice gobernador, y antes de ser asesinado en el puente de Ampudia— solicitó los fondos al Ejecutivo para realizar lo ordenado. Éste es el contexto que muy probablemente dio lugar al *Croquis Topográfico de las Inmediaciones de San Juan Bautista calculado por Juan N. Reyna* en 1885 (figura 4) y en el cual aparecen, entre el profuso contexto hidrográfico de San Juan y a una escala pequeña, varias manzanas grandes de trazo definido del barrio de Santa Cruz. Asimismo están trazadas las líneas de orientación norte-sur, este-oeste y un recuadro señala expresamente las “distancias (en metros) partiendo de la plaza” hacia los cuatro puntos cardinales a una escala de “1 milímetro igual a 50 centímetros”. Sin conocer el contexto explícito de esta cartografía es muy probable que Reyna haya trazado el *Croquis topográfico* con la intención de mostrar la extensión del fundo de San Juan Bautista.

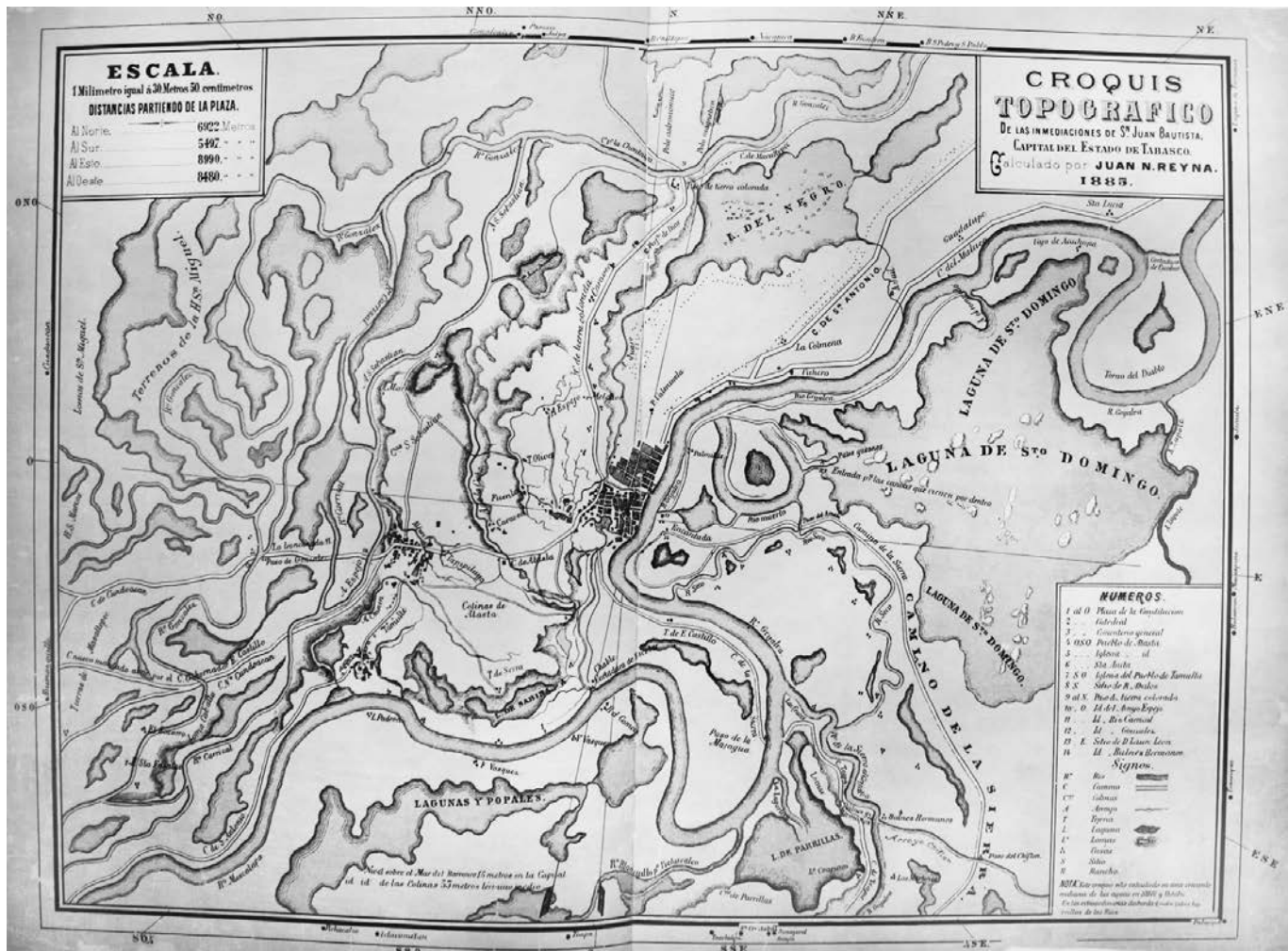


Figura 4. Croquis topográfico de las inmediaciones de San Juan Bautista, capital del estado de Tabasco de Juan. N. Reyna. 1885. Fuente: Mapoteca “Ing. Antonio García Cubas”.

Llama la atención que haya sido precisamente Juan N. Reyna el cartógrafo de este *Croquis topográfico* habiendo numerosos agrimensores tabasqueños, eventualmente cartógrafos, que trabajaban para el Ayuntamiento o para compañías deslindadoras⁴³ ya que Reyna, de nacionalidad española, era el único vicecónsul que radicaba en San Juan; su única presencia diplomática en la ciudad destaca aún más si se compara con la de varios cónsules y vicecónsules de nacionalidades diferentes que radicaban en Palizada, Campeche, involucrados en el comercio de diferentes mercancías, pero sobre todo de tintales⁴⁴ y después de maderas preciosas. Es probable que Reyna haya estado vinculado a Manuel Jamet, gran comerciante asociado a su vez con Sastré y con la explotadora maderera norteamericana The Guatemalan and Mexican Mahogany and Exports Co. Jamet además era casa-teniente, hacendado e industrial cigarrero de San Juan.

43. Agrimensores que trabajaban con el Ayuntamiento: Manuel León, Daniel Shiels, Dorilán Mesa. Otros agrimensores eran Adolfo Alomía, quien realizó el *Plano General del estado de Tabasco* en 1890 con las líneas divisorias entre los estados colindantes. El hermano o padre de Shiels fue Roberto Shiels quien en 1854 realizó el *Plano General del departamento de Tabasco*. Algunos de ellos se reputaban también como topógrafos, fungían como agrimensores y eventualmente cartógrafos como Alomía. Manuel León pertenecía al grupo de agrimensores de la compañía deslindadora de G. Valenzuela de cuyos trabajos se registran algunos en 1893. Manuel Calcáneo era el jefe de dicho grupo.

383
Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

44. Los tintales (palo de Campeche o tinto) (*haematoxylum campechianum*) se explotaron en Tabasco en la cuenca baja del Grijalva y la subcuenca de Términos desde el siglo XVI hasta casi la segunda mitad del XIX por españoles, ingleses y tabasqueños. La masificación comercial de las anilinas sintéticas hacia la década de 1870-1880 terminó con su explotación con esa finalidad. Por su dureza se le ha ocupado también para cercados y como leña.

45. Del órgano oficial del gobierno del estado, *La Reforma*, que el 24 de febrero de 1883 escribió sobre el playón y el puente de Ampudia pronto a desaparecer. Citado en nota a pie de página en Anónimo *apud* Cabrera, 1987: 292).

De entre todos los topógrafos-agrimensores tabasqueños que se desempeñaban en aquellos días, ninguno llevó a cabo una cartografía urbana de San Juan; fue el mismo Reyna quien un año antes de su *Croquis topográfico* levantó el *Croquis-Planta de San Juan Bautista en la República Mexicana* (figura 5). En 1884 realizó un plano que muestra una ciudad muy diferente a la de 1861, con manzanas perfectamente trazadas, nombres de calles, los cuerpos lagunares circundantes señalados, caminos bien delineados, elegantes y discretas flechas que señalan los nortes astronómico y magnético así como un marco de líneas negras y un recuadro donde se señalan los hitos relevantes de la ciudad: edificios, caminos, cuerpos de agua y estructuras urbanas como los barrios donde Santa Cruz aparece perfectamente trazado con más de 30 grandes manzanas, en sus terrenos una quinta: “La Miralda” propiedad de P. Valenzuela, y un playón ya bien formado.

La Reforma, órgano oficial el gobierno del estado decía en 1883: que el playón ha “sufrido un alza tan grande, a causa de las inmensas cantidades de arena que allí arrastra el Grijalva en sus inundaciones, haciendo por lo mismo que éstas sean a cada año menos considerables (Manuel Mestre Ghigliazza citado por Cabrera Bernat Ciprián, 1987: 292).⁴⁵ El avance del playón presentaba la posibilidad de que “[...] se (planteara) un bonito paseo, cuya situación no podría ser más pintoresca [...]” (1987: 292). Pronto ese “pintoresco paseo” se constituyó en un espacio público conocido como “La Alameda” hasta principios del siglo XX. En el playón —señala Torruco en diversos momentos de su obra— se bañó la gente, se celebraron los carnavales, se presentó la lucha de un tigre contra un toro en una jaula de hierro, aterrizaron los primeros aeroplanos, se disfrutaron las corridas de toros y los partidos de beisbol, se expusieron, también en jaulas, a los “bárbaros” yaquis traídos de Sonora y Consejo Valiente Robert —*Acerina*— amenizó con su música un partido de *beis* en 1926 (1987: 142, 233; 1988: 553, 642).

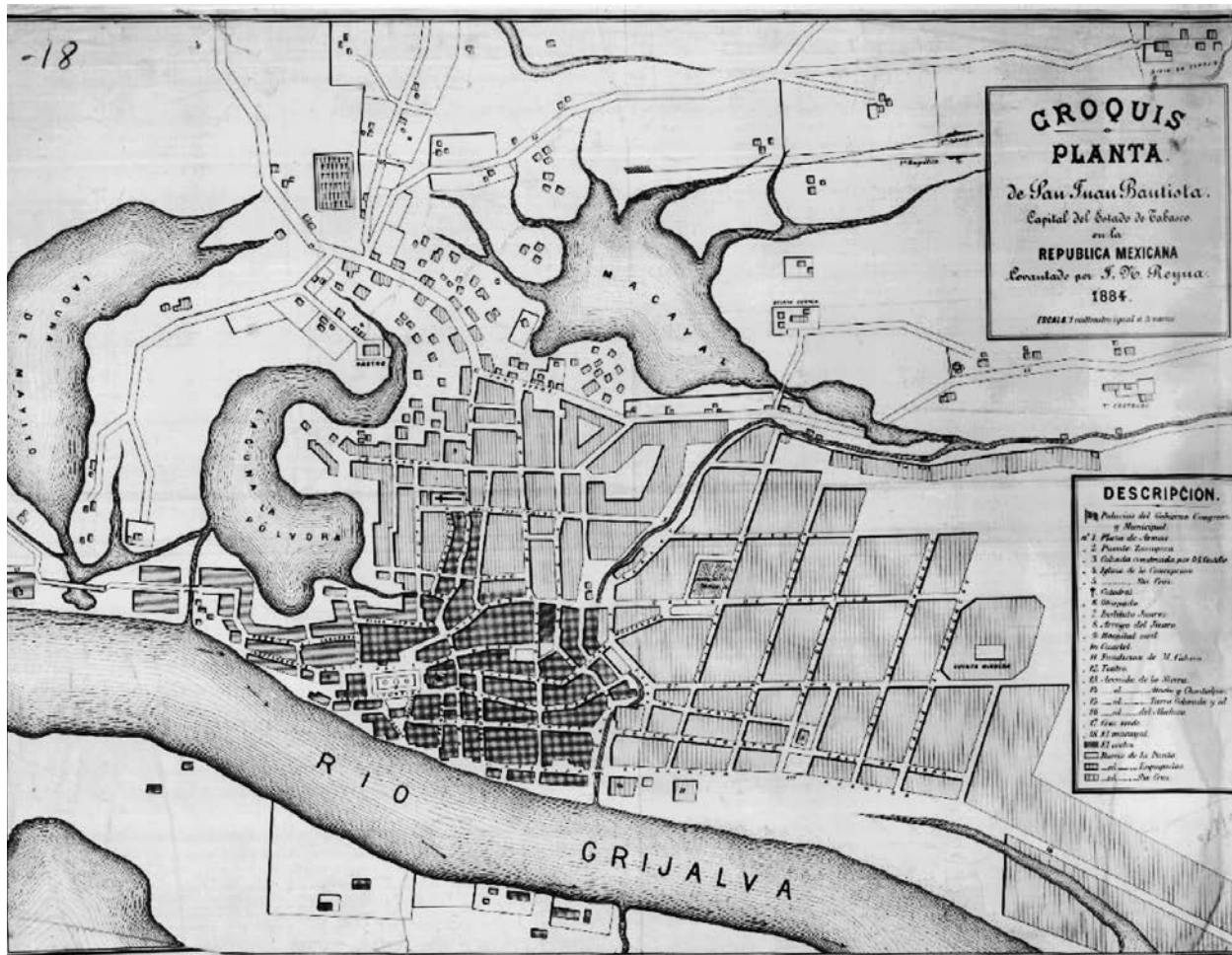


Figura 5. *Croquis Planta de San Juan Bautista, capital del estado de Tabasco en la República mexicana* de Juan N. Reyna, 1884. Orientado al poniente, el barrio de Santa Cruz se despliega a la derecha del dibujo. A la “izquierda” del barrio se encuentra el centro de la ciudad y “arriba” del centro, el barrio de Esquipulas. La Punta. Fuente: Mapoteca Ing. Antonio García Cubas.

Hacia 1900 Atenor Sala⁴⁶ conseguiría de la Secretaría de Fomento que se titulara a su nombre el terreno del playón, pero después el gobierno del estado le requirió a la Secretaría la devolución por considerársele lugar público, a lo que accedió Fomento. El paseo se trazó, pero no se pudo construir porque Sala nunca devolvió el terreno. Cuatro y más años después hubo otros pretendientes a la propiedad del playón, entre ellos los comerciantes y/o industriales José M. Ferrer, Roberto Morett, Policarpo Valenzuela y Juan Muldoon (Torruco, 1987: 159, 184, 243).

En 1883, dice también *La Reforma*, el viejo puente Ampudia de madera de triste memoria⁴⁷ fue derribado y por primera vez el camino del extremo oriente de Santa Cruz tuvo un nombre. Entre las manzanas del este de Santa

46. Artífice del “Sistema Sala” para aplicarlo a las reivindicaciones del Plan de Ayala y resolver el problema agrario en el país. La aplicación de dicho plan le fue propuesto a Emiliano Zapata, general del Ejército Libertador del Sur en una carta dirigida por Atenor Sala a, el 13 de septiembre de 1914. Disponible en: <<https://www.bibliotecas.tv/zapata/1914/z13sep14.htm>>.

47. Pues además de la muerte de Pedro Ampudia en 1863, en 1882 fue asesinado también allí el vicegovernador Manuel Foucher (Manuel Mestre Ghigliazza citado por Cabrera Bernat Ciprián, 1987: 292).

385

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública

Cruz –sobre la antigua franja de elevación oriental donde se desplantaron las primeras construcciones del barrio– y la punta sur de la formación del playón, cercana y paralela al río, se nombró el paso con el nombre de la primera y más importante “avenida” de San Juan Bautista: la Avenida del Grijalva, tramos 1ª, 2ª y 3ª. Hacia el río sólo dos construcciones eran los prolegómenos de la urbanización del playón: el Cuartel y la fundición del señor Manuel Cahe-ro (Juan N. Reyna, *Croquis-Planta de San Juan Bautista en la República Mexicana, 1884*). En 1889, cuatro años después del Croquis, se proyectó la instalación de vías férreas semi portátiles sistema Decauville o Kopell para trenes de tracción animal que correría por la Avenida del Grijalva y penetraría en las calles del centro, pero al parecer no se pudo realizar (Torruco, 1987:135).

El *Croquis-Planta* de Reyna se inscribe al mismo tiempo que en un probable proyecto urbano local de los propietarios de la tierra y gran poder económico, en una política territorial urbana a nivel nacional. Política y proyectos para los cuales fue importante tanto la imagen urbana-espacial y arquitectónica de bonanza del “orden y progreso” del que ciertos grupos disfrutaban, así como la organización política-administrativa de los asentamientos, entre los cuales fueron afectados también los antiguos poblados indígenas.

El *Boletín municipal*, del 4 de abril de 1885, publicó un reglamento con la división de la ciudad de San Juan en secciones y manzanas tanto de los barrios como del centro. Santa Cruz quedó dividido en tres secciones y doce manzanas; los límites del barrio según Torruco se establecieron justamente como los muestra el *Croquis-Planta* de Reyna realizado meses antes de que se expidiera el mencionado reglamento (*apud* Torruco, 1987: 125 ss.). En diciembre de 1883 se decretó la División territorial del estado de Tabasco en diecisiete municipios, y se formaron las juntas municipales para varios pueblos indígenas del municipio como Tamulté de las Barrancas, Atasta y Ocuilzapotlán. En 1885 el Ayuntamiento de San Juan Bautista ordenó a la junta municipal de Ocuilzapotlán, llevar a cabo el trazado ortogonal de las calles y su división territorial en secciones y manzanas (Montejo Ruiz, 2017: 52-55) lo cual significó la reformulación del viejo patrón de asentamiento disperso, expresión de las economías indígena-agrícolas en el estado que todavía lo ostentaban a finales del siglo XIX.⁴⁸ Es muy probable que éste sea también el origen del trazo en damero que muestra Tamulté de las Barrancas, actualmente colonia de Villahermosa, antes pueblo de indios al suroeste de la terraza de Villahermosa, posiblemente desde la época prehispánica, como se ha dicho líneas arriba.

48. Hacia mediados del siglo XVI, la política de congregación de los pueblos fue aplicada en algunas poblaciones indígenas de Tabasco por los dominicos, lo cual incluyó el trazo ortogonal de los pueblos en la medida que la topografía e hidrografía lo permitieron. Al parecer esta política no fue extensiva a todos los pueblos indígenas de la provincia colonial.

Los nombres de las calles del nuevo trazado de Santa Cruz que imprimió Juan N. Reyna en su *Croquis-Planta* expresan los sentimientos, aspiraciones y nacionalismo del poder de la época, los héroes nacionales y tabasqueños de la intervención francesa y la revolución de Tuxtepec: Eusebio Castillo, Lino Merino, Pedro Fuentes, Gregorio Méndez, Manuel Sánchez Magallanes, algunos de ellos, compañeros del presidente en turno de 30 años, Porfirio Díaz. Calle Progreso que después tomó el nombre de los hermanos Bastar Zozaya también héroes de la intervención, están, asimismo, las calles Concordia y Libertad y las de Cuauhtémoc y Moctezuma figuras representativas de los fundamentos indígenas del nacionalismo mexicano en el Porfiriato. La plaza de la iglesia de Santa Cruz fue convertida en un parque inaugurado en 1904 por el gobernador porfiriano Abraham Bandala con el nombre de “parque de la Paz” con el que actualmente se sigue conociendo, aunque su nombre oficial es el del héroe tabasqueño de la Revolución “Ignacio Gutiérrez Gómez”.

Después de la Revolución la Avenida del Grijalva cambió su nombre por el del héroe de la democracia, Francisco I. Madero y las pretensiones sobre la privatización del playón finalmente se realizaron, empero esta formación producto del trabajo hidráulico del río Grijalva durante el siglo XIX, fue integrada a Santa Cruz hasta la década de 1940-1950 mediante una urbanización que siguió el patrón del trazo ortogonal del barrio. En esa geo-forma se trazaron dos avenidas paralelas a Madero que aún hoy llevan estos nombres: el del prócer tabasqueño, compañero del presidente Madero, José María Pino Suárez, y en honor a la Carta Magna de 1917, la otra se llama Constitución; la antigua San Juan Bautista tomó el nombre de Villahermosa el 3 de febrero de 1916.⁴⁹

49. Por decreto del gobernador Francisco J. Múgica.

COLOFÓN

¿Cuándo, en la realidad del espacio urbano, se llevó a cabo el trazo de las manzanas que aparecen en el *Croquis-Planta* de Reyna? Es muy probable que haya sido efectivamente durante el Porfiriato, aunque el proceso de colonización tomó todavía un tiempo largo. Fotografías aéreas tomadas durante la década 1930-1940 muestran al playón todavía como tal, las calles trazadas como las muestra el *Croquis-Planta* y una franja de construcciones que va sobre el límite sur del barrio, de este a oeste, además de la franja de elevación oriental ya mencionada. En 1946, a diez años del gobierno de Tomás Garrido, la colonización del barrio de Santa Cruz ya se había ampliado sobre el playón⁵⁰ (figuras

50. Entrevista a la señora L. L., en noviembre de 2018, quien condicionó la entrevista a que no apareciera su nombre públicamente.

6 y 7). Sin embargo, cabe señalar que aun con la política antirreligiosa que el gobernador había llevado a cabo, decretando el cambio de nombre de Santa Cruz por Libertad, así como todos los nombres de calles, barrios y pueblos que evocaran cualquier aspecto de la religión católica y prohibiendo cualquier manifestación religiosa popular callejera, los habitantes de Villahermosa continuaron llamándole Santa Cruz, al igual que los demás barrios de la ciudad, con sus nombres originales.

Santa Cruz, en la década 1940-1950, era un barrio de familias pudientes que alternaban social y económicamente con las familias del barrio de La Punta, en Esquipulas radicaba la “gente pobre” de la ciudad. La venta de molinillos, metates “y cosas así” (L. L.) se vendían al extremo norte del barrio (donde actualmente siguen encontrándose), sobre Madero se levantaban las quintas con sus jardines, sus flores y patios. Todas las casas tenían pozo, aunque ya empezaba el agua potable de tubería a surtir en algunas casas. “Las casas llegaban hasta Castillo” y “lo demás, eran puros pastizales, puras vacas [...]” (L. L.).

El parteaguas histórico que representaron para Tabasco los planes hidro-eléctricos e hidro-agrícolas de la década de 1960-1970 entre los cuales destacan el “plan Chontalpa” y las presas Malpaso y Peñitas, así como bordos y canales que la Comisión del Grijalva realizó en la Chontalpa, y poco más tarde la expansión de la explotación petrolera, incidieron en Villahermosa y las ciudades cabeceras de la Chontalpa. Tales planes modificaron las ideas iniciales de amplitud y solaz que tuvo Santa Cruz en aquella planeación porfiriana así como los usos de suelo y la composición social del antiguo barrio. Hoy día, dentro de las estructuras histórico urbanas conformadoras de la ciudad antigua, Santa Cruz es el área que ha experimentado la mayor división de predios, con la mayor parte de su construcción a partir de la década de 1970; es el área más poblada y popular, con mayor número de comercios del “Centro histórico” de Villahermosa. El trazo de amplias manzanas del *Croquis-Planta* de Reyna prevalece, empero sólo los viejos recuerdan los nombres antiguos y los amplios terrenos con vacas que proveían de leche a Villahermosa, los jardines y la agradable vista al río en la que se solazó Justo Sierra O’Reilly en 1831.



Foto 226. Año 1940 (Cortesía de HOY)
 "Continuando la hermosa serie fotografías aéreas –anota Hoy – de la Compañía Mexicana Aerofoto, S.A., que ha cubierto a toda la República con su visión desde las nubes, presentamos ahora algunos aspectos del Estado de Tabasco, concretados en VILLAHERMOSA, enclavada en una bellísima región lacustre". – Esta fotografía es la misma que agregamos al tomo III, p. 895, y que fechamos en los años treinta, siendo lo correcto 1940. En el ángulo superior derecho vemos el "playón", ocupado ahora por las avenidas Constitución, Pino Suárez y el malecón Carlos Madrazo; la avenida Francisco I. Madero llegaba hasta el parque de la "Paz", calle Pedro Fuentes.

Figura 6. Vista aérea de Santa Cruz en la década 1930-1940. Fuente: Torruco, 1997: 3032).



Figura 7. Vista aérea de Santa Cruz en la década 1940-1950. Fuente: Archivo Histórico del Agua, Comisión el Grijalva.

BIBLIOGRAFÍA

- Anónimo, en C. A. Cabrera Bernat, (1987) *Viajeros en Tabasco: textos*. Biblioteca básica tabasqueña, núm. 15. Villahermosa: Gobierno del estado de Tabasco.
- Ayuntamiento de San Juan Bautista, Tabasco (febrero 20 de 1882) *Boletín municipal* Órgano oficial del Ayuntamiento, t. IV, núm 81. San Juan Bautista, Autor.
- “Bartholomaeus Heller Carl”, en Cabrera Bernat, C. A. (1987). *Viajeros en Tabasco: textos*. Biblioteca básica tabasqueña, núm. 15. Villahermosa: Gobierno del estado de Tabasco.
- Capdepont Ballina, J. L. (2009). “Economía y formación de élites empresariales en Tabasco (1840-1905)”, en R. Castellanos (coord.), *Seis miradas al Tabasco del siglo XIX*. Villahermosa: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
- Cárdenas Valencia, Francisco (1937). *Relación historial eclesiástica de la provincia de Yucatán de la Nueva España escrita en el año 1639*. México: Antigua librería de Robredo de José Porrúa e Hijos.
- Civeira Taboada, M. (1973). *Tacotalpa capital de Tabasco de 1666 a 1795*. México: Gobierno del estado de Tabasco / Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.
- De la Garza, M. (coord.) (1983). *Relaciones histórico geográficas de la gobernación de Yucatán (Mérida, Valladolid y Tabasco)*. México: Instituto de Investigaciones Filológicas, Centro de Estudios Mayas. Col. Fuentes para el estudio de la cultura maya, núm. 1, UNAM.
- Del Águila, B. (2003). *De la Restauración de la República al triunfo de la Revolución de Tuxtepec en Tabasco (1867-1876)*. Villahermosa: Gobierno del estado de Tabasco.
- “Désiré Charnay”, en Cabrera Bernat, C. A. (1987). *Viajeros en Tabasco: textos*. Biblioteca básica tabasqueña, núm. 15. Villahermosa, Gobierno del estado de Tabasco.
- Gil y Sáenz, M. (1979). *Compendio histórico geográfico y estadístico del estado de Tabasco*. México: Consejo editorial del gobierno del estado de Tabasco.
- González Calzada, M. (1979). *Documentos para la historia de Tabasco recopilados y ordenados por Manuel González Calzada*, 2a serie, t. III, siglos XVII y XVIII, 2ª ed. México: Consejo editorial del gobierno del estado de Tabasco.
- Guevara Chumacero, M. y A. Pichardo Fragoso (2016) *Informe técnico final. Rescate arqueológico de la obra Mejoramiento de la imagen urbana del Centro Histórico de Villahermosa, tab. Calle Francisco I. Madero*. Proyecto de protección técnica y legal del patrimonio arqueológico. Centro INAH Tabasco.
- INEGI (1986) *Síntesis geográfica, nomenclátor y anexo cartográfico del estado de Tabasco*. México: Secretaría de Programación y Presupuesto.
- Izquierdo, A. L. (1995). *El abandono de Santa María de la Victoria y la fundación de San Juan Bautista de Villahermosa*. México: Instituto de Investigaciones Filológicas / Centro de Estudios Mayas / UNAM.

- “Jean Frédéric de Waldeck”, en Cabrera Bernat, C. A. (1987). *Viajeros en Tabasco: textos*. Biblioteca básica tabasqueña, num. 15. Villahermosa: Gobierno del estado de Tabasco.
- López de Velasco, J. (1894). *Geografía y descripción universal de las Indias recopilada por el cosmógrafo-cronista Juan López de Velasco desde el año 1571 al de 1574*. Madrid: Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid. Disponible en: <<https://archive.org/about/>>.
- López Reyes, D. (1980). *Historia de Tabasco*. México: Consejo editorial del Gobierno del estado de Tabasco.
- “Merced a Juan Romero de la Puerta de cuatro caballerías de tierra una venta en términos de Astapa provincia de Tabasco” (2000), en N. A. Pérez Méndez, *Antología de documentos para la historia de la colonia en Tabasco, 1542-1642*. México: Archivo General de la Nación / Secretaría de Gobernación.
- Molina Enríquez, A. (1909) *Los grandes problemas nacionales*. México: Imprenta de A. Carranza e hijos. Disponible en: <[https://dialnet.unirioja.es/revista/1642/A/2012](http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/los-grandes-problemas-nacionales--0/html/0c7ca53b-526f-4b39-8269-c3963d6801f5_3.html#I_0_>>.</p>
<p>Montejo Ruiz, E. (2017). <i>Ocuilzapotlán: su historia</i>. Edición privada, villa Ocuilzapotlán.</p>
<p>Moreno Amador, C. (2012). “La alcaldía mayor de Tabasco: configuración, características y peculiaridades de gobierno”, en Sevilla, <i>Temas americanistas</i>, núm. 28. Disponible en: <.
- (2012). “La precaria situación de la iglesia tabasqueña en tiempo de los Austrias: apuntes y consideraciones generales”, en Sevilla, *Temas americanistas*, núm. 40. Disponible en: <http://institucional.us.es/tamericanistas/uploads/TA-40/02_MORENO.pdf>.
- Moreno Toscano, A. (octubre-diciembre 1972). “Cambios en los patrones de urbanización en México, 1810-1910”, en *Historia Mexicana* 86, Revista de El Colegio de México, vol. XXII, núm. 2.
- Navarrete C., Carlos (agosto 1999). “El Cristo negro de Esquipulas: origen y difusión”, en *Estudios*, s/e. Disponible en: <http://iihaa.usac.edu.gt/archivohemerografico/wp-content/uploads/2017/11/38_estudios_ago_1999_navarrete.pdf>.
- Ortiz Pérez, M. A., Ch. Siebe y S. Cram (2005). “Diferenciación eco-geográfica de Tabasco”, en J. Bueno, F. Álvarez y S. Santiago (eds.), *Biodiversidad del estado de Tabasco*. México: Instituto de Geografía, UNAM / Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad.
- Ribera Carbó, E. (2004) *Trazos, usos y arquitectura. La estructura de las ciudades mexicanas en el siglo XIX*. México: Instituto de Geografía, UNAM.
- Rico Medina, S. (1990). *Los predicamentos de la fe. La inquisición en Tabasco, 1567-1811*. Villahermosa: Instituto de Cultura de Tabasco / Gobierno del estado de Tabasco.

- (2014). *La piratería en el golfo de México*. México: Tesis para obtener el grado de Doctor. Facultad de Filosofía y letras, UNAM.
- Ruiz Abreu, C. (2001). *Tabasco en la época de los Borbones. Comercio y mercado 1777-1811*. Villahermosa: Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.
- Ruz Sosa, M. (2014). “La Sierra: una memoria fragmentada”, en M. Ruz (ed.), *Tabasco serrano: miradas plurales*. México: UNAM / Gobierno del estado de Tabasco.
- Salazar Ledesma, F. (2002). “Ubicación cartográfica de Villahermosa en 1579”, en Casas, B. (ed.), *El Golfo de México, historia y cultura*. “Antropología” Boletín del Instituto Nacional de Antropología e Historia, nueva época, núm. 66. México: INAH.
- (2004). *Memorias de la antigua ciudad de San Salvador. Historia del barrio de la Concepción, 1553-1926*. México: INAH. Col. Divulgación, Serie Historia.
- (2005). “Para estudiar a Santa María de la Victoria: primer asentamiento español del siglo XVI”, en M. H. Ruz (ed.), *Tabasco: antiguas letras, nuevas voces*, Mérida, Monografías 1. México: Instituto de Investigaciones Filológicas, UNAM.
- (2010) “Los pueblos del río, perfiles urbanos de una unidad territorial”, en M. H. Ruz, (coord.), *Paisajes de río, ríos de paisaje. Navegaciones por el Usumacinta*. México: Centro Peninsular de Humanidades y Ciencias Sociales / Instituto de Investigaciones Filológicas, UNAM.
- Scholes, F. V. y E. Adams (1938). *Don Diego Quijada, alcalde mayor de Yucatán, 1561-1565*. Biblioteca Histórica mexicana de obras inéditas num. 15. México: Antigua Librería de Robredo de José Porrúa e Hijos.
- Torruco Saravia, G. (1987). *Villahermosa nuestra ciudad*, t. I. Villahermosa: Editorial del Ayuntamiento Constitucional del municipio del Centro.
- (1988). *Villahermosa nuestra ciudad*, t. II. Villahermosa: Editorial del Ayuntamiento Constitucional del municipio del Centro.
- (1997). *Villahermosa nuestra ciudad*, t. VI. Villahermosa: H. Ayuntamiento del Municipio constitucional de Centro.
- Zavala-Cruz, J., R. *et al.* (2016). “Paisajes Geomorfológicos: base para el levantamiento de suelos de Tabasco, México”, en *Geomorfología de Tabasco*, 3 (8). México: Ecosistemas y Recursos Agropecuarios / Universidad Juárez Autónoma de Tabasco.

Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública.

Se terminó de imprimir en el diciembre 2019, en los talleres de Tinta Negra Editores, Avenida del Taller 96-28, col. Tránsito, Alcaldía Cuauhtémoc, C. P. 06820, CDMX. Tels.: 7038-9616 y 551901-1911 tmeditores@gmail.com

El tiro consta de 500 ejemplares de 392 páginas. Impreso en Offset sobre papel Cultural de 90 grs. Portada a 4 × 0 tintas en Cartulina Sulfatada una cara de 12 pts. Encuadernado en rústico cosido con hilo y refinado a una tamaño de 21 × 28 cm.

Las **CIUDADES**
OBSERVADAS por sus
CONTEMPORÁNEOS
Servicios urbanos y obra pública

En *Las ciudades observadas por sus contemporáneos. Servicios urbanos y obra pública* partimos de que el modelo de ciudad ilustrada, sustentado en el buen gobierno, la salud y la circulación, ha sido reinterpretado en los tres últimos siglos, lo cual implica analizar las transformaciones arquitectónicas y morfológicas del territorio urbano, las renovaciones jurisdiccionales, así como las perspectivas y horizontes, desde los cuales a lo largo de estos procesos de modernidad urbana se definen, se crean, se aprehenden, se perciben y se valoran los espacios.

Esta transformación hay que pensarla con nuevas axiologías y enfoques que favorezcan el aprovechamiento de sus espacios protegiendo, además, las huellas culturales, simbólicas y físicas, y los recursos naturales. Es impostergable concebir inéditos parámetros en el nuevo orden urbano.

ISBN 978-607-28-1661-9



Universidad
Autónoma
Metropolitana
Casa abierta al tiempo Azcapotzalco

CYAD
Ciencias y Artes para el Diseño

 **evaluación**
del diseño en el tiempo

Área de Estudios
URB
IONOS