



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE
MÉXICO**

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ACATLÁN

Espacio público y Revolución: la Avenida 20 de Noviembre y los discursos de
la modernidad y el nacionalismo, 1927-1957

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

Licenciado en Historia

PRESENTA

Uriel Vides Bautista

Asesor: Dr. Gilberto Urbina Martínez

Fecha: Octubre, 2015

Santa Cruz Acatlán, Naucalpan, Estado de México



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Índice

Agradecimientos	5
Introducción	7
1. Precisiones conceptuales	14
Introducción.....	14
1.1 El simbolismo de los espacios públicos	15
1.2 El proceso de modernización urbana.....	18
1.3 Modernidad y nacionalismo como ejes conceptuales de los discursos arquitectónicos y urbanísticos en el México posrevolucionario	22
Conclusión	27
2. Entre la modernidad y la tradición: la Ciudad de México durante la década de la Revolución	29
Introducción.....	29
2.1 La capital porfiriana.....	29
2.2 Y la revolución estalló.....	35
2.3 Los grandes problemas de la urbe al finalizar el conflicto armado	39
Conclusión	43
3. La reconstrucción nacional y la capital revolucionaria	45
Introducción.....	45
3.1 La reforma política y administrativa del Distrito Federal	45
3.2 Las obras públicas como reivindicaciones de la Revolución	48
3.3 La capital revolucionaria	56
Conclusión	66

4. La ampliación y la apertura de la Avenida 20 de Noviembre	68
Introducción.....	68
4.1 Notas sobre el aspecto del sur del centro histórico hasta 1934	69
4.2 Los discursos que giraron en torno a la creación de la <i>Gran Vía</i>	77
4.3 Y entre expropiaciones y demoliciones ¡se hizo la Avenida 20 de Noviembre!.....	90
Conclusión.....	97
5. Modernidad y nacionalismo en la Avenida 20 de Noviembre	100
Introducción.....	100
5.1 Reglamentando el estilo de las construcciones.....	101
5.2 El corazón de México.....	103
5.3 Orgullosos sobrevivientes.....	107
5.4 Reminiscencias virreinales	111
5.5 Del <i>cajón</i> a la tienda departamental	117
5.6 Apóstol de la Revolución Mexicana.....	124
5.7 <i>Internacional style</i> a la mexicana	128
Conclusión.....	133
A manera de conclusión	136
Epílogo	142
Créditos de las imágenes	147
Anexo	150
Fuentes y bibliografía	152

Agradecimientos

Muchas personas, demasiadas para mencionar a cada una por su nombre, contribuyeron a la realización de esta investigación. Primeramente agradezco, por todas las atenciones y facilidades prestadas en la consulta de sus acervos, al personal de las siguientes instituciones: Archivo Histórico del Distrito Federal, Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada, Fondo Reservado de la Biblioteca Lino Picaseño de la Facultad de Arquitectura, Biblioteca de las Revoluciones de México y Museo Archivo de la Fotografía.

Especial agradecimiento debo al Dr. Gilberto Urbina Martínez, no sólo por haber aceptado dirigir esta tesis, sino por sus inagotables muestras de compromiso, dedicación y paciencia. Sus valiosas sugerencias elevaron, sin duda, la calidad de este trabajo. De igual manera agradezco, por haber leído este trabajo y haber hecho observaciones importantes, a los miembros del jurado revisor de esta tesis: a la Dra. Laura E. Bonilla de León, a la Dra. Marta B. Loyo Camacho, al Mtro. Carlos D. Vargas Ocaña y al Lic. Ricardo Govantes Morales.

Agradezco también a Huitzilihuitl Pallares, compañero incondicional y colega de la Facultad de Filosofía y Letras, por haber leído este trabajo y haberme hecho observaciones muy puntuales. Por esto y muchas cosas más, siempre estaré en deuda contigo.

Extiendo mi reconocimiento a mis profesores de la FES Acatlán, cuyas enseñanzas llevo presentes y recuerdo con mucho cariño. Asimismo agradezco—por compartir su amistad y sus enormes conocimientos conmigo—a mis muy queridos compañeros Josefina Caballero, Mariana Esqueda, Juan Carlos Mezo, Violeta Romo y Olinka Torres, con quienes conviví estrechamente durante mi estancia en Acatlán y la hicieron inolvidable.

Finalmente extiendo mis más sinceros agradecimientos a mis padres, Isabel Bautista Cortés, oaxaqueña de nacimiento, y Samuel Antonio Vides Moreno, salvadoreño de origen, no sólo por haberme dado existencia, sino por procurar mi superación a costa de su esfuerzo y su sacrificio. A ellos dedico esta tesis.

Ciudad de México, a 19 de mayo de 2015

La adaptación de ciudades viejas a las necesidades de la vida moderna constituye un problema. Para la adaptación de estas ciudades y tomando como base la experiencia, hoy día ya muchas veces repetida, se han fijado programas determinados para las obras de urbanización, o más ampliamente dicho de planificación; que han de llevarse a cabo cimentadas en concienzudos estudios históricos, estadísticos y físicos. En estos programas, el capítulo relativo a la historia, no sólo de la ciudad y sus detalles particulares, sino de la comarca, se considera previo, pues sólo conociendo la historia del lugar sobre el que se va a trabajar podrá hacerse una obra de buena calidad, que resista la crítica perdurable.

—**Manuel Toussaint, 1938.**

Introducción

En esta investigación se analizará el proyecto de ampliación y apertura de la Avenida 20 de Noviembre, así como los edificios públicos y privados, plazas y monumentos que se destruyeron y construyeron en ella, en el periodo que va de 1927—cuando cobraron fuerza las ideas que pugnaban por su creación— hasta 1957—año en que se inauguró el edificio de la Jefatura de Policía en la Plaza de Tlaxcoaque. Se ha elegido esta temporalidad porque permite dar un seguimiento, a través de los discursos urbanísticos y arquitectónicos, de los cambios en las corrientes ideológicas que se reflejaron en el paso de una actitud de afirmación nacionalista a otra más abierta y de integración internacional.

Con ello se busca comprender que el contenido simbólico de un espacio público está presente en la expresión, a través de las formas materiales, de las corrientes ideológicas producidas por la práctica social. En este sentido, puede decirse que la carga simbólica de la Avenida 20 de Noviembre fue determinada por el poder político en turno y su significación se orientó hacia los referentes ideológicos vigentes durante el periodo en cuestión, que en aquellos años tendían hacia la modernidad y el nacionalismo.

Mi propuesta de investigación busca resolver dos cuestiones concretas de las que se derivan a su vez otras interrogantes. La primera se orienta hacia el proceso de modernización urbana—producto del desarrollo del capitalismo industrial que buscó agilizar el traslado de personas y mercancías en el sur del Primer Cuadro—que llevó a la ampliación y apertura de la Avenida 20 de Noviembre, cuyas primeras ideas para su creación aparecieron durante la década de los veinte, y fueron llevadas a la práctica entre 1934 y 1936. Así pues, se busca analizar cuáles fueron las condiciones existentes en la ciudad durante el periodo de reconstrucción nacional, cuál era el aspecto del sur del Centro Histórico hasta 1934 y cuáles fueron las ideas con que la Avenida 20 de Noviembre fue concebida desde el ámbito del poder.

La segunda cuestión que se intenta vislumbrar está relacionada con el simbolismo que la Avenida 20 de Noviembre adquirió en su proceso de configuración arquitectónica hasta el año de 1957, cuando se concluyó el edificio funcionalista de la Jefatura de Policía en la Plaza de Tlaxcoaque. Esto nos conduce a otros problemas que expondré en forma de preguntas: ¿Por qué se construyó la Avenida 20 de Noviembre?, ¿Qué representaba simbólicamente para las autoridades la parte de la ciudad que se destruyó en beneficio de la nueva vía?, ¿De qué manera el Estado posrevolucionario significó sus referentes ideológicos—modernidad y nacionalismo—en este espacio urbano?, ¿Cuáles fueron las características de los discursos de la modernidad y el nacionalismo que se manifestaron en tal vía?, ¿Hasta qué punto la Avenida 20 de Noviembre, como su nombre lo indica, sugiere el hecho revolucionario?

La hipótesis de este trabajo es que la Avenida 20 de Noviembre fue resultado de un proceso de modernización urbana impulsado por el Estado posrevolucionario, a través del gobierno del Departamento del Distrito Federal (DDF), en tanto que modificó la imagen caótica y miserable que tradicionalmente había conservado el sur del *Primer Cuadro* y que se transformó para dar paso a una vialidad amplia y moderna acorde al proyecto cultural y urbano de los regímenes derivados del triunfo de la lucha armada. Para ello fue necesaria la existencia de una serie de disposiciones legales y discursos a favor de su creación, además de la movilización de una gran cantidad de recursos humanos y económicos para lograr su apertura. En unos cuantos años la ancha avenida se abrió para servir de desahogo al tráfico de la Plaza de la Constitución y ligar a ésta con la Calzada de Chimalpopoca, crear una arteria comercial de primer orden y hacer posible la construcción de edificios de importancia arquitectónica, todo dentro de la lógica de la reconstrucción nacional y del desarrollo del capitalismo en esta zona de la urbe.

En unas cuantas décadas, la Avenida 20 de Noviembre configuró un lenguaje que se caracterizó por su eclecticismo, pues se levantaron o remodelaron edificios de estilos diversos: virreinales, porfirianos, neocoloniales, *art déco* y funcionalistas. Estos edificios, que en la mayoría de los casos albergaron fábricas y comercios, siguieron de cerca los lineamientos planteados por los reglamentos del estilo de las construcciones y reflejaron simbólicamente los ideales de la Revolución, ya que no sólo “petrificaron” los discursos de

la modernidad y el nacionalismo vigentes en aquellos años a través de sus fachadas, sino también sugirieron la imagen de un México moderno e industrial que incidió en la percepción de algunos sectores de la población sobre la labor “habla” de los gobiernos revolucionarios.

En términos metodológicos, esta tesis se apoya en algunas herramientas proporcionadas por distintas disciplinas que han tenido en el simbolismo del espacio a su principal objeto de estudio. Partimos de la idea que, como pregona la semiología urbana, la ciudad es un texto que puede ser leído y estudiado desde distintas escalas; asimismo, nos apoyamos en la idea de que los espacios urbanos acondicionados por las autoridades públicas poseen una carga simbólica que puede ser analizada tomando en cuenta los referentes ideológicos vigentes en el momento de su creación. Para analizar cómo la Avenida 20 de Noviembre adquirió un simbolismo propio, recurrimos a los modelos explicativos planteados por la psicología social para este fenómeno, lo que permitió discurrir los móviles que llevaron a la creación de esta gran vía, así como el valor simbólico que desde un principio se le asignó.

Con estas ideas presentes se procedió a la resolución de nuestro problema de investigación, tomando en cuenta también la propuesta metodológica que, desde las ciencias de la comunicación, ha lanzado Hafida Bulekbatche-Mazouz para “leer” el espacio público a través del entrecruzamiento de distintos niveles de análisis o “lecturas”: 1) lectura morfológica: para identificar y reconocer los elementos que aportan legibilidad al espacio urbano; 2) lectura funcional: para reconocer la función de cada elemento urbano o arquitectónico en su entorno; 3) lectura semántica: para jerarquizar y determinar los elementos que le dan sentido al espacio público; y 4) lectura histórica, para comprender la composición y la transformación del espacio público en su totalidad.¹

Si bien dicha propuesta está dirigida a urbanistas, ingenieros o arquitectos encargados de realizar intervenciones a la ciudad, las observaciones de la autora facilitaron en gran medida la elaboración de esta tesis. De esta manera, se procedió a la delimitación del espacio de nuestro estudio: la Avenida 20 de Noviembre y la Plaza de Tlaxcoaque (véase Anexo, Figura 1) ; se reconocieron los elementos que le aportaron legibilidad entre 1927 y

¹ Hafida Boulekbache-Mazouz, « Lire l'espace public pour mieux l'écrire », en *Études de communication* [En línea], núm. 31, 2008, puesto en línea el 1 de diciembre de 2010, <<http://edc.revues.org/757>>, (Consultado el

1957 así como su función dentro del escenario urbano; se seleccionaron, para su análisis, los elementos urbanos y arquitectónicos que más significación le confirieron; y, más importante aún, se buscó la comprensión cabal de este enorme espacio a través de su análisis histórico.

Las fuentes en las cuales se sostiene esta investigación son sumamente variadas. De inicio, se examinaron algunas disposiciones legales que, directa o indirectamente, llevaron a la ampliación y apertura de la Avenida 20 de Noviembre, tales como la *Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California* (1933), el *Decreto* (1933) que dio existencia legal a dicha vía, el *Reglamento de Zonificación de Arterias Principales de la Ciudad de México* (1936), entre otras más. Para el seguimiento del desarrollo de la obra así como de los discursos que se generaron a su alrededor desde la esfera del poder, se recurrió a los informes de gobierno emitidos por el Departamento del Distrito Federal entre 1934 y 1936, sin dejar de lado los artículos escritos en distintas revistas especializadas de la época por los impulsores de la planificación urbana.

Fundamental fue la revisión de los planos y proyectos que se realizaron sobre la Avenida 20 de Noviembre, entre ellos: el *Estudio Preliminar Número 1 del Plano Regulador de México* (1927), donde ya se contemplaba dicha vialidad, y el *Plano Regulador para el Distrito Federal* (1933), ambos realizados por el urbanista Carlos Contreras; el proyecto oficial aprobado por el H. Comité Ejecutivo de las Obras de Ampliación y Apertura de la Avenida 20 de Noviembre; el proyecto de la Plaza del 20 de Noviembre, hoy de Tlaxcoaque; así como de algunos planos de los predios afectados por el desarrollo de la magna obra. Asimismo se consultaron numerosas fotografías resguardadas en distintos acervos que aportaron valiosa información sobre el aspecto del sur del Primer Cuadro antes de la intervención, el desarrollo de la obra hasta su inauguración, el monumento a Francisco I. Madero que se instaló en el cruce de las Avenidas 20 de Noviembre y Fray Servando (cuyo paradero hoy se desconoce), la apariencia de la Plaza de Tlaxcoaque al concluirse la Jefatura de Policía, entre otros aspectos más.

El estudio iconográfico que se realizó para dilucidar los discursos de la modernidad y el nacionalismo en la Avenida 20 de Noviembre, contempló el análisis de distintos elementos urbanos y arquitectónicos presentes en este gran espacio, tanto de los que continúan de pie

como de los que han desaparecido del contexto urbano. Entre los elementos que fueron sometidos a un análisis iconográfico destacan los siguientes: el edificio del Ayuntamiento, el Portal de las Flores, el nuevo edificio del Departamento del Distrito Federal, el Palacio de Hierro, el Puerto de Liverpool, el templo de San Bernardo, la casa de los Condes de la Cortina, los baños de San Felipe, la casa de San Felipe, el nuevo Hospital de Jesús, la capilla de Tlaxcoaque, el monumento a Francisco I. Madero, la Jefatura de Policía, entre otros edificios neocoloniales y funcionalistas.

Esta investigación ha sido dividida en cinco capítulos. En el primero de ellos, se precisarán los elementos conceptuales y teórico-metodológicos que sustentan esta investigación, es decir, se mostrarán algunos modelos explicativos sobre el simbolismo del espacio planteados por la psicología social y la semiología urbana; se explicará lo que entendemos por *modernización urbana*, poniendo como ejemplo los casos del París de Haussman y, en el escenario latinoamericano, de Buenos Aires y Río de Janeiro a finales del siglo XIX; y se discernirá sobre la modernidad y el nacionalismo como ejes conceptuales de los discursos urbanísticos y arquitectónicos de los regímenes emanados de la Revolución, resaltando la importancia de la arquitectura y el urbanismo en la construcción y legitimación del nuevo Estado.

En el segundo capítulo nos remitiremos a la ciudad porfiriana con la intención de destacar que las grandes obras públicas así como las inolvidables fiestas del Centenario, buscaron reflejar la modernidad y el nacionalismo del régimen; no obstante, el estallido de la Revolución frenaría los proyectos porfirianos y retrasaría durante una década la necesaria transformación de la urbe, todavía anclada entre la modernidad y la tradición; concluiremos este capítulo con la exposición de los principales problemas que presentaba la capital al término del conflicto armado, poniendo énfasis en dos cuestiones que impulsaron los importantes proyectos de planificación urbana durante la década de los treinta y de los que la Avenida 20 de Noviembre formó parte: el crecimiento demográfico y la falta de movilidad.

El tercer capítulo, referente a la reconstrucción nacional y la ciudad revolucionaria, analizará en primera instancia la desaparición del Ayuntamiento y el surgimiento del Departamento Distrito Federal como órgano de gobierno de la capital, hecho que permitió

llevar a cabo un intenso programa de obras públicas que buscaron resolver algunos de los problemas más graves que padecían sus habitantes; en segundo lugar se presentarán algunos ejemplos de las obras públicas—en materia de educación, salud y vivienda—emprendidas durante el periodo y se reflexionará sobre su papel como reivindicaciones revolucionarias para las clases proletarias; al término de este capítulo se mostrará un panorama general de la transformación experimentada por la ciudad de México a raíz de la intervención de los gobiernos revolucionarios, enfatizando las obras de ampliación y apertura de nuevas vialidades que, según los discursos de la época, requería la vida *moderna*.

El cuarto capítulo se enfocará en el análisis de la ampliación y apertura de la Avenida 20 de Noviembre. Con la intención de vislumbrar qué representaba simbólicamente para las autoridades la parte de la ciudad que se destruyó para abrir la nueva vía, nos remitiremos al aspecto que conservaba esta zona antes de ser intervenida, explorando calles, callejones y edificios que por mucho tiempo se arraigaron en la colectividad; después, examinaremos los distintos discursos emanados del poder que llevaron a la apertura de la gran vía, destacando las ideas de la modernidad que prevalecían en ellos; y finalmente, se examinarán las obras de ampliación y apertura de esta avenida entre 1934 y 1936, analizando los edificios que se destruyeron así como algunos espacios “indeseables” que para siempre desaparecieron.

En el quinto y último capítulo se procederá a un análisis iconográfico para identificar los referentes ideológicos—modernidad y nacionalismo—presentes en los distintos elementos urbanos que se construyeron o remodelaron a lo largo de la Avenida 20 de Noviembre durante su proceso de configuración arquitectónica. Tomando en cuenta los reglamentos sobre el estilo de las construcciones que el gobierno del DDF emitió durante el periodo, se analizará la remodelación de la Plaza de la Constitución y de algunos edificios virreinales, la construcción de edificios neocoloniales, *art déco* y funcionalistas, así como también la erección del monumento a Francisco I. Madero; todo ello con la intención de resaltar que la “monumentalización” de este espacio público, influenciada por las autoridades y llevada a cabo en mayor parte por la iniciativa privada, tuvo como principal objetivo la magnificación simbólica de la autoridad misma.

Esta investigación busca una aproximación tanto a la historia de la Ciudad de México durante estos agitados años, como a la historia de las formas de legitimación política a través del espacio público. Dichos espacios son el resultado de la intervención directa del poder público no sólo para mejorar la calidad de vida de los habitantes sino para privilegiar su expresión y justificar su posición. Mi propuesta está animada por el deseo de comprender, a partir de algunas herramientas proporcionadas por distintas disciplinas, el papel que el Estado desempeñó en la configuración de espacios o lugares simbólicos que resultan, en palabras del geógrafo francés Jérôme Monnet, «portadores de poder en el orden espacial y portadores del espacio en el orden del poder.»²

² Véase Jerome Monnet, « La symbolique des lieux : pour une géographie des relations entre espace pouvoir e identité », en Cybergeog : revue européenne de Géographie, Politique, Culture, Représentations, Documento 56, puesto en línea el 7 de abril de 1998, <<http://cybergeog.revues.org/5316>;Dol:10.4000/cybergeog.5316>, (Consultado el 6 de octubre de 2013).

*Una presa, un panteón, un centro cultural o una ciudadela son símbolos con significación cambiante según el punto de vista de quien los considera y su posición en el tiempo.*³

Jérôme Monnet

1. Precisiones conceptuales

Introducción

En este breve capítulo se precisarán los elementos conceptuales y teórico-metodológicos que sustentan esta investigación y que han sido retomados de otras disciplinas que, como la psicología social o la semiología urbana⁴, han tratado de desentrañar el simbolismo presente en los espacios acondicionados por el poder. Así pues, en primer lugar se mostrarán algunos modelos explicativos sobre el simbolismo del espacio planteados por la psicología social y la semiología urbana.

Tomando en cuenta que la apertura de la Avenida 20 de Noviembre fue resultado de un proceso de modernización urbana impulsado por el gobierno local emanado de la Revolución, en segundo lugar se explicará lo que entendemos por *modernización urbana*, poniendo de ejemplos los casos del París de Haussman y, en el escenario latinoamericano, de Buenos Aires y Río de Janeiro a finales del siglo XIX.

Finalmente, considerando que la arquitectura y el urbanismo jugaron un papel fundamental en la construcción del nuevo orden y no sólo fueron la respuesta a las reivindicaciones planteadas por la Revolución sino también los dispositivos más eficaces donde se vertió la ideología de la nueva clase en el poder, se explicará cómo las ideas de la *modernidad* y el

³ « Un barrage, un panthéon, un centre culturel ou un citadelle son des symboles á la signification changeante selon le point de vue de celui qui les considère et sa position dans les temps.»

⁴ La psicología social busca la comprensión de las condiciones que moldean las acciones, los sentimientos, las creencias, los recuerdos y las inferencias de los individuos en situaciones sociales; en este sentido, algunos psicólogos sociales se han enfocado en el estudio de las identidades sociales a través de los entornos urbanos. Por su parte, la semiología urbana puede ser entendida como la disciplina encargada de estudiar los discursos generados por el hombre en los espacios ciudadanos, considerando a la ciudad y sus espacios en términos de significación y lenguaje.

nacionalismo posrevolucionarios permearon en los discursos urbanísticos y arquitectónicos del periodo, y se enfatizará la estrecha relación entre estas disciplinas y el poder.

1.1 El simbolismo de los espacios públicos

Un espacio urbano no sólo es simbólico porque identifica a un grupo social vinculado con ese entorno, sino también porque en su acondicionamiento interviene el poder representado por el gobierno o la autoridad en turno. Para su estudio, generalmente el espacio urbano es abordado desde dos grandes perspectivas: como una entidad física, material o histórica; o bien, como una entidad conceptual, sensible o imaginaria.

La psicología social propone dos modelos para explicar cómo un espacio urbano se vuelve simbólico. En primer lugar, cuando un espacio es creado con una intencionalidad específica y una significación preestablecida, se dice que ha configurado un simbolismo *a priori*:

Cuando una instancia de la estructura social tiene la capacidad para promover o proponer la creación o transformación de un entorno, con una dirección o una intencionalidad determinada, está ejerciendo un acto de poder (por ejemplo, la urbanización de una calle, una plaza o un barrio). Este acto de poder pretende dotar al espacio de una forma, de una estructura, de unos elementos y/o nombres (una toponimia) que pretende realzar unos valores, una estética, unos hechos, para que perduren en la memoria colectiva, o quiere borrar otros hechos, otros recuerdos, otras vivencias, que están en la colectividad y se consideran menores o incluso indeseables.⁵

Según Eric Pol y Sergi Valera, la erección de un monumento o de un espacio más o menos monumentalizado, se realiza con la intención de evocar un recuerdo, un hecho, una persona, o simplemente para dejar en la memoria colectiva el testimonio de un momento histórico particular. Así, el acto de nombrar una calle, una plaza o un parque, es un intento de dotar con un valor simbólico a determinados espacios urbanos por parte de la estructura en el poder.

En segundo lugar, los autores mencionan que el simbolismo *a posteriori* se presenta en aquellos espacios urbanos que juegan un papel activo en el mundo referencial de una determinada sociedad. Este simbolismo en el espacio se configura a partir del significado

⁵ Véase Eric Pol y Sergi Valera, «Symbolisme de l'espace publique et identité sociale», en *Villes en Parallèle*, No. 28-29 : Villes et environnement : approche psychosociologique, Laboratoire de Géographie Urbain, Université de Paris X- Nanterre, 1999, pp. 13-33, «<http://www.ub.edu/escult/doctorat/html/lecturas/villes.pdf>», (11 de abril de 2014).

que a través del tiempo y del uso ha adquirido para cada persona y para el grupo social como conjunto, es decir, como una apropiación que de él se hace.⁶

Para la semiología urbana, un espacio, más allá de su función práctica, posee un contenido social específico, expresable en términos simbólicos determinados por las circunstancias históricas que le dieron origen. Según Jérôme Monnet, la dimensión simbólica del espacio es a la vez una herramienta y un instrumento de poder:

Aquel que manipula los símbolos puede manipular los procesos de identificación y puede así influir en la constitución del grupo que identifica el ejercicio de ese poder [...] Se dice que lo propio del símbolo es [...] crear relación entre realidades de naturaleza diferente, articular órdenes: lo material y lo ideal, lo concreto y lo imaginario, el espacio y el poder. Así, el lugar del poder será por definición un lugar simbólico, a la vez portador de poder en el orden espacial y portador del espacio en el orden del poder [...].⁷

El geógrafo francés sugiere que el análisis del simbolismo del espacio se trata de una semiología de las formas espaciales seguida de una interpretación de las categorías culturalmente fundadas, tales como autoridad, identidad, centralidad, legitimidad, monumento, público y privado, etc.; todo con la intención de comprender cómo un sistema de valores se impregna el uno del otro y se manifiesta en el contexto urbano.⁸ Para su estudio, Monnet sugiere que el espacio urbano puede abordarse desde distintas escalas: edificio, plaza o ciudad.

La semiología urbana nos presenta a la ciudad como un lenguaje que puede ser descifrado o como un texto que puede ser interpretado por cualquier persona que tenga la intención de hacerlo: «La ciudad habla a sus habitantes, nosotros hablamos a nuestra ciudad [...] solamente con habitarla, recorrerla, mirarla.»⁹ En este sentido, el discurso espacial tiene la ventaja de ser percibido por un mayor número de personas, en tanto que los significantes espaciales son más accesibles para la gente que transita por la ciudad y recibe el mensaje de un edificio público, un monumento o una plaza.

⁶ *Idem*.

⁷ Veáse Jérôme Monnet, « La symbolique des lieux: pour une géographie des relations entre espace, pouvoir et identité », en *Cybergeo : revue européenne de Géographie, Politique, Culture, Représentations*, Documento 56, puesto en línea el 7 de abril de 1998, « <http://cybergeo.revues.org/5316;Dol:10.4000/cybergeo.5316> », (6 de octubre de 2013), p. 4.

⁸ *Ibidem*, p. 5.

⁹ Roland Barthes, « Semiología y urbanismo », en *La aventura semiológica*, Barcelona, Paidós, 1993, pp. 260-261.

–El espacio habla a todos, lo que cada uno entiende es otra historia”, apunta Monnet.¹⁰ Si bien es cierto que una verdadera semiología urbana se completa con el estudio de las imágenes que cada habitante se forma de su ciudad, no se pueden pasar por alto los procesos y mecanismos históricos que dan origen al acondicionamiento de los espacios públicos en los que el Estado tiene mucho que ver, al constituirse como el principal transformador de la imagen urbana.

Los espacios urbanos acondicionados por las autoridades públicas poseen una carga simbólica que puede ser analizada tomando en cuenta los referentes ideológicos y conceptuales vigentes en el momento de su creación. También hay que considerar que estos lugares son resultado de la intervención del poder público no sólo para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad sino para privilegiar su expresión y legitimar su posición. Ello deriva en acciones que van de la mínima intervención sobre las formas materiales hasta la monumentalización del espacio público: instalación de fuentes, establecimiento de parques, embellecimiento de fachadas, construcción de edificios prestigiosos, apertura de vialidades. Los espacios públicos son a la vez un espacio de libertad donde fluye la libre circulación de personas y mercancías y se da el intercambio de ideas, bienes y servicios, y una esfera del contrato social donde se aplican las leyes y normas sociales y se mantiene el orden.¹¹

No podemos continuar sin destacar el importante papel que la arquitectura y el urbanismo desempeñan en el estudio del espacio urbano, cuyas formas y trazados forman parte de una estructura simbólica que transmite los mensajes anhelados por el poder y materializan las aspiraciones de la sociedad que les da origen. Desde hace mucho tiempo es sabido que la arquitectura pública está relacionada íntimamente con la ideología política y que en ella prevalece cierto deseo de enaltecer un régimen que busca trascender en el tiempo. En algún momento, Hitler llegó a comentar que –cada gran época se expresa a través de sus edificios.

¹⁰ Jérôme Monnet, –Semiología de los espacios políticos”, en Delgado, J. y D.R. Villarreal (Eds.), *Cambios territoriales en México*, México: UAM-Xochimilco, 1991, p. 334.

¹¹ Monnet, —Le symbolique des lieux...”, *Op. Cit.*, pp. 6-7.

Cuando un pueblo vive en una gran época muestra sus sentimientos. Sus palabras son más poderosas que sus pensamientos. Ésta es la palabra en piedra.”¹²

1.2 El proceso de *modernización urbana*

Como proceso histórico, la modernidad tuvo su origen en la Europa del siglo XVIII con el surgimiento de la revolución industrial y, a partir de entonces, se expandió por otros países del mundo donde América Latina no quedó exenta. En términos generales, la modernidad se sustenta en la idea del cambio permanente y del rompimiento con el pasado. A decir de Yolanda Bojórquez Martínez, el proyecto de modernidad se ha sostenido en dos pilares básicos: el progreso y la científicidad del mundo. Por *progreso* se entiende la idea de que el hombre avanza constante y permanentemente para mejorar sus condiciones de vida, y por *cientificidad*, de que la realidad es objetiva y comprobable mediante métodos racionales.¹³ Así, la modernidad —apunta Bojórquez Martínez— se relaciona generalmente con el fortalecimiento de los estados nacionales, el desarrollo científico y tecnológico, la expansión industrial, el desarrollo urbano, la aparición de nuevas necesidades derivadas del mundo *moderno*, el surgimiento de la burocracia y el incremento de las movilizaciones populares.

Algunos autores rastrean el origen de la ciudad *moderna* en el siglo XVIII a partir de la aparición de necesidades acordes al nuevo orden económico capitalista, que provocaron la transformación de los núcleos urbanos en el mundo occidental a través de la construcción de nuevas avenidas, el acondicionamiento de jardines públicos, la construcción de ciudades industriales y la aparición de fenómenos netamente urbanos como el hacinamiento, resultado de la gran demanda de vivienda generada por la industrialización.¹⁴

Desde una perspectiva capitalista, Marx señala que la ciudad expresa el poder de la burguesía en tanto que ahí se concentran los principales recursos de la dominación junto con el potencial revolucionario del proletariado. Según Marx, la ciudad moderna alberga a

¹² Adolfo Hitler, citado en Antonio E. Méndez Bigatá, “Los regímenes posrevolucionarios en México y su influencia en la arquitectura pública: 1920-1952”, en Burian, Edward R. (ed.), *Modernidad y arquitectura en México*, México: Gustavo Gili, 1998, p. 88 (ver nota 2).

¹³ Yolanda Bojórquez Martínez, *Modernización y nacionalismo en la arquitectura mexicana en cinco voces: 1925-1980*, Guadalajara: ITESO; Universidad Iberoamericana; Universidad de Guadalajara; Universidad de Aguascalientes, 2011, p. 24.

¹⁴ José Luis Lezama, *Teoría social. Espacio y ciudad*, México: El Colegio de México, 1993, pp. 102-103.

la población, el capital y los instrumentos de producción; como territorio, simboliza el poder que ostenta la burguesía pero también es el escenario de los más profundos contrastes sociales.¹⁵

Como entidad física, material e histórica, la ciudad moderna se compone de una gran variedad de espacios y elementos: zonas habitacionales, comerciales e industriales, así como centros cívicos, plazas, parques, jardines, avenidas, bulevares, edificios públicos, monumentos, mobiliario urbano, etc. Muchos de estos espacios han sido acondicionados por obra de las autoridades e instituciones públicas con fines específicos que tienden, por lo general, a volver visible la imagen de la modernidad a través del proceso de *modernización*.¹⁶ El ejemplo más notable de modernización urbana se encuentra en la transformación de París a mediados del siglo XIX, si bien no el primero en su tipo, sí el más influyente para la posteridad.

Hacia finales de 1850 el Barón de Haussman, por mandato de Napoleón III, inició un ambicioso proyecto urbanístico en la capital francesa que transformó radicalmente su imagen de ciudad medieval mediante la construcción de un complejo sistema de bulevares, puentes, alcantarillados, parques, jardines, mercados y palacios dedicados a la cultura—como la famosa *Opera*—que convirtieron a París en el prototipo de metrópoli *moderna*. Como era de esperarse, las obras arrasaron con una gran cantidad de edificios antiguos, desplazaron a cientos de personas y desaparecieron barrios que se consideraban insalubres.¹⁷ —Hacia 1880 —apunta Berman—el modelo de Haussman era generalmente aclamado como el modelo mismo del urbanismo moderno. Como tal, no tardó en ser impuesto a las ciudades que surgían o se extendían en todos los rincones del mundo, desde Santiago hasta Saigón.”¹⁸ En el escenario latinoamericano, Buenos Aires y Río de Janeiro

¹⁵ *Ibidem*, pp. 119-122.

¹⁶ En este trabajo se retoma la puntual distinción que realiza Marshall Berman entre *modernismo*, entendido como “una especie de espíritu [...] que evoluciona de acuerdo con sus imperativos artísticos e intelectuales autónomos”; y *modernización*, entendida como “un complejo de estructuras y procesos materiales —políticos, económicos y sociales—, que, supuestamente, una vez que se ha puesto en marcha, se mueve por su propio impulso [...]”. Marshall Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Buenos Aires: Siglo XXI, 1989, p. 129.

¹⁷ Los barrios y edificios antiguos fueron fotografiados antes de ser destruidos por Charles Marville a petición de Haussman. Pese a la destrucción, las obras, señala Berman, trajeron innumerables beneficios, desde la estimulación del comercio hasta la ocupación de las masas en los trabajos de las obras públicas. Berman, *Op. Cit.*, pp. 149-150.

¹⁸ *Ibidem*, p. 151.

fueron las primeras urbes de la región que emprendieron complejos programas de modernización urbana a finales del siglo XIX y principios del XX.

En Buenos Aires, las obras fueron realizadas bajo la dirección de Torcuato de Alvear y el ingeniero Juan Antonio Buschiazzo entre 1880 y 1887. El proyecto comprendió el arreglo de varias plazas, la construcción de nuevos jardines, hospitales, mercados, cementerios, la propuesta de creación de casas para obreros y la apertura de la Avenida de Mayo. En 1884 se expidió una ley para la creación de esta vialidad que se concluyó doce años después, en medio de una polémica generada por la destrucción de numerosos edificios antiguos, entre los que destacaba parte del antiguo Cabildo para permitir la remodelación de la Plaza de Mayo. A comienzos del siglo XX la avenida contaba con edificios monumentales y por ella transitaban modernos tranvías eléctricos. Para 1911 se inició la construcción de la primera línea de ferrocarril subterráneo en América Latina bajo la Avenida de Mayo, siendo inaugurada dos años después una parte del trayecto que corría de la Plaza de Mayo a Minerva.¹⁹

Por su parte, la ciudad de Río de Janeiro sufrió una gran transformación a comienzos del siglo XX con el ascenso a la presidencia de Rodrigues Alves (1902-1906) y la presencia de Pereira Passos como alcalde de la entonces capital brasileña. Silvia Arango Cardinal observa que la intervención más importante del gobierno federal y la más polémica por su costo y por la destrucción de numerosos edificios, fue la construcción de la Avenida Central, cuyas obras iniciaron en 1904, a cargo del ingeniero Paulo de Frontin, para ser inaugurada un año después. Con la intención de reflejar una imagen moderna y estable del régimen, según Arango Cardinal, se organizó un concurso que tuvo la finalidad de garantizar la calidad arquitectónica de las fachadas de los edificios en esta avenida de 33 metros de ancho. Otras obras importantes que se realizaron durante la administración del alcalde Pereira Passos fueron la ampliación, rectificación y alineación de numerosas calles del centro de la ciudad, la realización de obras de saneamiento y la construcción de nuevas avenidas que incentivaron el crecimiento posterior de la urbe: Beira Mar y Mem de Sá.²⁰

¹⁹ Silvia Arango Cardinal, *Ciudad y arquitectura. Seis generaciones que construyeron la América Latina moderna*, México: FCE, CONACULTA, 2012, pp. 46, 53-54 y 95-96.

²⁰ *Ibidem*, pp. 101-102.

En conjunto, estas obras colosales que arrasaron buena parte del centro antiguo de Buenos Aires y Río de Janeiro, fueron realizadas debido a las nuevas necesidades del mundo moderno. El crecimiento demográfico a partir de las constantes migraciones y el desarrollo industrial en estas dos urbes latinoamericanas fueron tan sólo algunos factores que desencadenaron las transformaciones a favor de la imagen de la ciudad moderna.

En este sentido cabe hacer un paralelismo con la transformación suscitada en París a partir de las intervenciones realizadas por el barón de Haussman, en términos de que la modernización fue impulsada por la burguesía y el Estado, siendo producto del desarrollo del capitalismo industrial que buscó agilizar la circulación de personas y mercancías.²¹ Sin embargo, apunta Berman, «el precio de hacer avanzar y expandir la modernidad es la destrucción no sólo de instituciones y ambientes «tradicionales» y «premodernos», sino también—y aquí reside la verdadera tragedia—de todo lo más útil y hermoso del propio mundo moderno»²², es decir, de los espacios que forman parte del mundo referencial de las personas.

Para Arango Cardinal, la construcción de la Avenida de Mayo en Buenos Aires y la Avenida Central en Río de Janeiro, sirvieron de modelos para las demás ciudades latinoamericanas y ayudaron a construir la imagen física urbana por excelencia en la región, «que se traducía en una gran calle recta y amplia (esto es, de 25 a 33 metros, lo que contrastaba con las calles de unos 7 a 10 metros, que era el ancho promedio de las vías en las retículas coloniales), de unas 15 manzanas de largo, que enlazaba lugares simbólicos y bordeada de edificios de arquitectura noble de seis o siete pisos»²³. La autora enfatiza que:

[...] sólo dos metrópolis latinoamericanas tuvieron una superavenida [sic] en la primera década del siglo, aunque muchas otras ciudades intentaron tener las suyas, normalmente con referencia a estas dos. En la Ciudad de México, las obras se centraron en la Alameda: para el centenario se ampliaron y hermosearon sus bordes, con la calzada de Juárez y la calzada

²¹ En el mundo subdesarrollado, Berman analiza el caso de la Avenida Nevski, cuyo origen se remonta a la fundación de San Petersburgo. Esta vialidad, con su longitud, anchura, pavimentación, iluminación y comercios, representó el afán modernizador del régimen zarista en tanto que permitió la libre circulación de personas y mercancías, conectado en un solo espacio a Rusia con el mundo occidental. Véase Berman, *Op. Cit.*, p. 197.

²² *Ibidem*, p. 310.

²³ Arango Cardinal, *Op. Cit.*, p. 106.

de los Hombres Ilustres, y se construyó, con grandes demoliciones, la avenida 5 de Mayo, que la enlazaba con el Zócalo.²⁴

En resumen, las avenidas rectas permiten la libre circulación del aire, evitan la acumulación de olores, facilitan la circulación de vehículos y personas, y reducen el tiempo de traslado entre un lugar y otro. La apertura de nuevas vialidades permite renovar la apariencia de las antiguas ciudades y desaparece del contexto urbano a zonas que se consideran focos de insalubridad o simplemente indeseables.

1.3 Modernidad y nacionalismo como ejes conceptuales de los discursos arquitectónicos y urbanísticos en el México posrevolucionario

La arquitectura y el urbanismo jugaron un papel fundamental en la construcción del nuevo Estado emanado de la Revolución Mexicana, pues no sólo fueron la respuesta perceptible a las reivindicaciones sociales planteadas por el movimiento armado, sino también fueron los dispositivos más eficaces donde se vertió la ideología de la nueva clase en el poder. La idea de la arquitectura y el urbanismo como expresión de la ideología política durante la posrevolución se encuentra presente en los escritos de numerosos autores donde se sostiene, de manera general, que la arquitectura no es neutra ni tampoco es independiente de factores políticos.²⁵ Al respecto, Fernando Winfield Reyes apunta que:

[...] han existido proyectos o encargos oficiales a ciertos arquitectos, que además de resolver problemas concretos, suponen la necesidad de involucrar formas o mensajes ideológicos. Estos proyectos, sea por su situación geográfica, urbana, social o histórica, llegan a formar parte fundamental de una identidad social y emergen como emblemas o marcas asociadas a la eficacia, el bienestar o la magnanimidad de un régimen político.²⁶

La destrucción del viejo orden supuso la desaparición de algunos símbolos asociados con la imagen extranjerizante que caracterizó al Porfiriato y la creación de otros tantos que remitieran directamente a la Revolución, aunque ello de ninguna manera supuso el fin del proyecto modernizador, “incontenible” en el escenario urbano al menos desde los tiempos

²⁴ *Ibidem*, p.108.

²⁵ Véase por ejemplo, Méndez Bigatá, *Op. Cit.*; Eloy Méndez Sáinz, —Arquitectura de la Revolución. Simbolismo de las ciudades y obra pública (1915-1962)”, en *Región y Sociedad*, vol. XIV, núm. 25, 2002; y Fernando N Winfield Reyes, —La disolución del carácter emblemático de la arquitectura en México”, en *Historia, teoría y práctica del urbanismo*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 2007.

²⁶ Winfield Reyes, *Op. Cit.*, pp. 76-77.

de don Porfirio.²⁷ A decir de Méndez Sáinz, el Estado revolucionario se enfrentó a la tarea de reconstruir al país y de renovar el sistema simbólico precedente, “integrado durante siglos por el paseo, la alameda, el palacio de gobierno”.²⁸ Para ello fue necesario recurrir al acondicionamiento de nuevos espacios públicos donde los referentes ideológicos orientaran las formaciones discursivas de la época. Tan sólo en el campo de la arquitectura:

Las modalidades neocolonial y neoprehispánica además de ser abiertamente nacionalistas, expresaban el deseo de representar una identidad nacional en oposición a influencias extranjeras. Por lo tanto, tenían como objetivo preservar la cultura y los valores “tradicionales” mexicanos. Del [estilo] moderno internacional, por ejemplo, se pensaba que proyectaba no sólo la modernidad del gobierno posrevolucionario, sino también la esperanza en un nuevo futuro, un futuro que incluiría a México entre las naciones más progresistas del mundo [...] En este sentido, ambas modalidades eran utópicas: una pretendía restaurar un pasado idealizado, mientras que la otra aspiraba a un futuro en el que las máquinas, las tecnologías y la modernidad urbana llevarían al progreso de las masas.²⁹

El nacionalismo cultural, impulsado fervorosamente por José Vasconcelos desde la Secretaría de Educación Pública, se propuso dotar al país de un carácter particular y de formas expresivas propias que lo distinguieran del extranjero, aunque en muchos casos los intentos derivaron en la formación de numerosos estereotipos mexicanos. Para estos años, “el nacionalismo [escribe Monsiváis] impulsa mucho de lo mejor y mucho de lo más deleznable en películas, canciones, arte popular, pintura, música, danza, escultura, artes gráficas, estilos de actuación”³⁰, y desde luego, proyectos urbanísticos y arquitectónicos.

En un llamado a los capitalinos para incentivar su participación en los asuntos relacionados con el gobierno de la urbe, el Departamento del Distrito Federal publicó, en medio de la euforia cardenista, un *Informe Popular* dirigido a todos los habitantes del territorio sobre su programa de gobierno para el año de 1935. En el Informe se manifiesta una seria preocupación por las influencias extranjeras que permeaban la cultura mexicana y se

²⁷ Hira de Gortari Rabiela, “Un modelo de urbanización? La ciudad de México a finales del siglo XIX”, en *Secuencia, Revista americana de Ciencias Sociales*, México, 1987, núm. 8, 1ª época, pp. 42-52.

²⁸ Méndez Sáinz, *Op. Cit.*, p. 11.

²⁹ Méndez-Vigatá, *Op. Cit.*, pp. 61-62.

³⁰ Carlos Monsiváis, “Nacionalismo cultural”, en *La cultura mexicana en el siglo XX*, México: El Colegio de México, 2010, p. 272.

mostraba abierta simpatía ~~hacia~~ toda obra de nacionalismo bien entendida”.³¹ En relación con la arquitectura y la imagen de la ciudad se apuntaba:

Nuestra arquitectura colonial mexicana, que es una de las floraciones más grandiosas de nuestra monumentalización nacional y que al impulso revolucionario pareció marcar una orientación definitiva en la ornamentación de nuestras ciudades, lejos de seguir su desarrollo natural, se viene sustituyendo otra vez por ensayos y expresiones extraños traídos de afuera, por otras culturas, que ni son un mejoramiento estético propiamente, ni responden a nuestros panoramas, a nuestro medio, a nuestra biología, clima, condiciones, modo de ser y tradiciones estéticas.³²

Las autoridades, conscientes de las necesidades de los nuevos tiempos pero también de la importancia de fomentar una identidad nacional, recalcan que la modernización de la capital tenía que realizarse respetando su tradición arquitectónica:

Nosotros sabemos que es inevitable y en ocasiones hasta plausible [sic] la modernización de nuestra Ciudad, *pero en esta obra no se debe en ningún caso destruir ni borrar en forma irreflexiva la enorme personalidad arquitectónica y por lo tanto estética, ni el sello fuertemente mexicano de nuestra ornamentación*; por lo tanto, todas las mejoras de urbanización, deben hasta donde sea posible, *respetar las características de la obra grandiosa que nos legó el pasado*. La ornamentación y monumentalización de nuestras ciudades, deben llenar no sólo funciones artísticas abstractas, sino esencialmente educativas para nuestro propio medio. *Debemos cuidar que nuestras mejoras acusen una cultura y un progreso netamente mexicanos*. Esta es la mejor manera de inspirar y sostener en el pueblo el respeto y la valoración por sus tradiciones y cosas nacionales, en tanto que en ellas están vivos constantemente el sentimiento y el recuerdo de todo lo que es gloria y grandeza de nuestro México.³³

En este sentido, Enrique X. de Anda Alanís sugiere que aún desde antes de la Revolución, se presentó en el escenario urbano mexicano una preocupación por definir un carácter nacional. El nacionalismo cultural revolucionario, según Enrique de Anda Alanís,

Significa la posibilidad de construir el presente, tomando conciencia de la valoración no sólo del pasado heroico, sino de todos los elementos que históricamente han contribuido a consolidar la identidad de la cultura; y justamente la primera tarea es hacerse cargo de rescatar el principio de que sí existe una cultura local, la cual ha sido capaz de soportar diversos intentos de aniquilación y que en cambio ha venido conformando tanto las acciones materiales, [la tecnología y el arte, entre otras] como aquellas de orden intangible [la moral y la religión] que indudablemente son parte de la esencia de todo un pueblo.³⁴

³¹ Informe que rinde el Departamento del Distrito a los habitantes del Distrito Federal sobre su programa de gobierno y de lo que éste ha realizado en el año de 1935, México: Talleres Gráficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1935, p. 18. Cursivas en el original.

³² *Ibidem*, p. 19.

³³ *Ibidem*, p. 20. Cursivas en el original.

³⁴ Enrique X. de Anda Alanís, *La arquitectura de la Revolución Mexicana: corrientes y estilos en la década de los veinte*, México: UNAM, IIE, 1990, p. 55.

El nacionalismo expresado en la arquitectura se opuso al carácter cosmopolita del proyecto porfiriano y se inspiró en la herencia virreinal para consolidar un nuevo estilo, el neocolonial, que según De Anda Alanís, —fue el primero con el que se distinguió la arquitectura del México en Revolución” y —debe ser estimado como el primer ejemplo de arquitectura moderna en México.”³⁵ Si bien los orígenes de la arquitectura neocolonial pueden ser rastreados en algunas construcciones de México y del sur de los Estados Unidos a finales del siglo XIX, es entre los años veinte y cuarenta cuando se presenta un auge constructivo en nuestro país que tuvo, en la remodelación de los edificios más importantes que rodeaban la Plaza de la Constitución su punto de culminación: el Palacio Nacional estrenó su tercer piso en 1925, se concluyó el tercer piso del edificio del Ayuntamiento en 1938, y se construyó el nuevo edificio del Departamento del Distrito Federal entre 1941 y 1948.³⁶

Como se ha observado, la idea de *modernidad* fue otro eje conceptual que estuvo presente en los discursos urbanísticos y arquitectónicos del periodo. La modernidad urbana se expresó por medio de la práctica de la planificación, impulsada por Carlos Contreras desde los años veinte, que contemplaba el desarrollo racional y coherente de las ciudades mexicanas en el futuro así como el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. En 1933 Contreras publicó el Plano Regulador para el Distrito Federal³⁷, fuertemente influenciado por el urbanismo estadounidense, donde proponía la creación y ampliación de nuevas vialidades, la zonificación del espacio urbano, la creación de plazas, parques y bosques para la población y la reforestación de las zonas periféricas.³⁸ Así, en el contexto de

³⁵ *Ibidem*, pp. 55-57.

³⁶ Clara Bargellini, —La arquitectura neocolonial: historia, palabras e identidades”, en Esther Acevedo (Coord.), *Hacia otra historia del arte en México. La fabricación del arte nacional a debate (1920-1950)*, México: CONACULTA, 2002, pp.159-165.

³⁷ El Plano Regulador del Distrito Federal, publicado en 1933 por Carlos Contreras, estaba compuesto por un Folleto de 50 páginas con numerosos esquemas y un Estudio preliminar del Plano en la escala de 1: 10 000. Alejandrina Escudero menciona que —Al tanto de las recientes experiencias y de los avances de la disciplina urbanística—por su formación y estancia en Estados Unidos y la cercanía con personajes que, durante la última década del siglo XIX y las dos primeras del XX, realizaron los proyectos adscritos al llamado movimiento American City Planning—Contreras quiso adaptarlos a la realidad mexicana, en particular al Distrito Federal en el contexto de la cuenca de México”. Véase, Alejandrina Escudero, —La ciudad posrevolucionaria en tres planos”, en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, vol. XXX, núm. 93, 2008, p. 128.

³⁸ Alfonso Valenzuela Aguilera, *Urbanistas y visionarios: la planeación de la Ciudad de México en la primera mitad del siglo XX*, Cuernavaca: Universidad Autónoma del Estado de Morelos; Miguel Ángel Porrúa, 2014, p. 154.

la posguerra europea, se inició en México un ambicioso proyecto que buscó hacer de la capital una ciudad moderna y tecnificada que cumpliera con una de las grandes prioridades nacionales: —desarrollar un sistema de infraestructuras y comunicaciones que permitiera sentar las bases de la industrialización.”³⁹



1. Plano regulador del Distrito Federal, —Estudio preliminar 1932”, escala 1:10 000, Arq. Carlos Contreras. Archivo Carlos Contreras.

Por otra parte, la imagen de la arquitectura moderna occidental⁴⁰ en nuestro país fue dada a conocer desde la década de los veinte por algunas revistas (*Cemento, Tolteca*) y por las secciones dominicales especializadas en arquitectura de algunos periódicos (*Excélsior, El*

³⁹ *Ibidem*, p. 184.

⁴⁰ —El movimiento moderno —escribe Bojórquez Martínez— encabezado por Le Corbusier y arquitectos como Walter Gropius y Mies Van Der Rohe, así como las enseñanzas de la Bauhaus de Alemania, se extendieron por el mundo como una arquitectura funcional, que respondía a las necesidades sociales del momento, con una estética basada en la geometría pura y los nuevos materiales, además de la avanzada tecnología constructiva. Este movimiento fue recibido en diversos países, con mayor o menor aceptación.” Bojórquez Martínez, *Op. Cit.*, p. 69. En este trabajo se utilizará indistintamente los términos moderno, funcionalista o internacional. para referirnos a dicho estilo arquitectónico desarrollado en México a partir de la década de los veinte.

Universal), cuyos contenidos reseñaban los principales adelantos tecnológicos aplicados en la construcción en el escenario internacional.⁴¹ Durante el gobierno de Plutarco Elías Calles, se construyeron los primeros ejemplares de este tipo de arquitectura en nuestro país: el proyecto para la Escuela de Ciegos y Sordomudos (1924) y la Granja Sanitaria (1925), ambos de José Villagrán y patrocinados por el Estado posrevolucionario, pueden ser considerados como los primeros edificios diseñados en estilo internacional.⁴²

Desde su aparición en México, la arquitectura funcionalista tuvo un tono social, pues se utilizó para satisfacer las demandas de las clases proletarias. Para el desarrollo y el éxito posterior de este estilo arquitectónico, afirma Bojórquez Martínez que:

[...] fue necesario que el Estado fuese su promotor principal, con lo que se estableció una relación entre los arquitectos y los gobernantes, quienes la dirigieron hacia el desarrollo social —la vivienda y los servicios tales como la salud, educación, cultura y deportes—, que depende de las decisiones y los intereses de la clase en el poder.⁴³

Conclusión

El estudio de los espacios públicos acondicionados por las autoridades, ha sido abordado desde distintas disciplinas. La psicología social nos aporta algunas claves para comprender cómo se configura el simbolismo de un espacio; la semiología urbana, por su parte, nos brinda algunos elementos a considerar cuando se analiza un espacio público, entre los que destaca el papel del poder en su acondicionamiento. En resumen, las ideas de estos estudiosos del espacio son muy importantes para comprender cómo la Avenida 20 de Noviembre se impregnó de un significado y qué aspectos giraron en torno a este proceso.

Por otra parte, el análisis de los ejemplos proporcionados por París y algunas capitales latinoamericanas durante el siglo XIX, puso de manifiesto que el proceso de modernización urbana es resultado de la intervención directa de la burguesía y el Estado para agilizar la circulación de personas y mercancías dentro de la lógica del capitalismo. Este proceso conlleva la apertura de nuevas vías de comunicación, la desarticulación de lugares

⁴¹ Anda Alanís, *Op. Cit.*, p. 79.

⁴² Méndez Bigatá, *Op. Cit.*, p. 75.

⁴³ Bojórquez Martínez, *Op. Cit.*, p.35.

indeseables y la construcción de edificios prestigiosos, además de representar un esfuerzo para acondicionar a la ciudad con los espacios requeridos por el mundo moderno.

El gobierno de la Ciudad de México jugó un papel rector en la configuración de numerosos espacios públicos, sobre todo después del surgimiento del Departamento del Distrito Federal cuando se inició una intensa labor constructiva. La arquitectura y el urbanismo fueron fundamentales para la construcción del nuevo Estado emanado de la Revolución, cuyos referentes ideológicos—que en ese entonces buscaban reflejar la modernidad y el nacionalismo del régimen—se expresaron en disposiciones legales y proyectos oficiales, y se materializaron en el escenario urbano

2. Entre la modernidad y la tradición: la Ciudad de México durante la década de la Revolución

Introducción

En este capítulo haremos un recorrido por la Ciudad de México durante la década revolucionaria destacando, en primer lugar, las aspiraciones del régimen porfiriano por hacer de ella una ciudad *moderna* a la altura de las grandes capitales europeas, así como las grandes contradicciones que se presentaron entre discursos y realidades. No obstante, el estallido de la Revolución frenaría los proyectos porfirianos y retrasaría durante una década la necesaria transformación de la urbe, todavía anclada entre la modernidad y la tradición. Concluiremos este capítulo con la exposición de los principales problemas que presentaba la capital al término del conflicto armado, poniendo énfasis en dos cuestiones que impulsaron los grandes proyectos de planificación urbana durante la década de los treinta y de los que la Avenida 20 de Noviembre formó parte: el crecimiento demográfico y la falta de movilidad.

2.1 La capital porfiriana

Para 1910, la Ciudad de México se ha convertido en una intensa metrópoli de 470 000 habitantes, que no se ha modernizado por completo ni ha perdido del todo su aire provinciano a pesar del proyecto cosmopolita del régimen.⁴⁴ La capital, como principal centro económico del país, atrae a un buen número de migrantes que agudizan la crisis habitacional, orillando a los recién llegados hacia las zonas más desfavorecidas de la ciudad, ya fuera como inquilinos en las vecindades en la ciudad central, o bien ocupando terrenos agrícolas en la periferia circundante.⁴⁵ En contraste, las zonas ocupadas por las clases privilegiadas experimentan una fuerte transformación urbana inspirada en los modelos urbanísticos de las principales capitales del mundo, que se refleja en el desarrollo

⁴⁴ Al inicio del régimen, la ciudad contaba con aproximadamente 200 000 habitantes. Véase Elisa Speckman Guerra, —“De barrios y arrabales: entorno, cultura material y quehacer cotidiano (Ciudad de México, 1890-1910)”, en Aurelio de los Reyes (Coord.), *Historia de la vida cotidiana en México V, Siglo XX, Campo y ciudad*, vol. 1, México: FCE, COLMEX, 2006, p. 17.

⁴⁵ Valenzuela Aguilera, *Op. Cit.*, p. 45.

de modernos y opulentos fraccionamientos con soberbias mansiones, calles pavimentadas, avenidas arboladas y espacios de recreación y esparcimiento, tales como parques, paseos y jardines.⁴⁶

“Orden y progreso” fue el lema del régimen. Para Carol McMichael Reese, ambos conceptos pueden entenderse como “insignias de la modernidad, aplicados al escenario urbano de principios del siglo XX”, es decir:

[...] el “orden” de un ambiente urbano renovado donde el “progreso” se evidenciaba en calles pavimentadas, bulevares, parques ajardinados y sistemas de infraestructura para la distribución de agua potable y la eliminación de aguas negras, sin dejar de lado otros servicios públicos como el teléfono, la electricidad y el gas.⁴⁷

No sólo las grandes obras públicas que se realizaron en el periodo reflejaron las imágenes de modernidad que el régimen buscaba alcanzar a toda costa. También contribuyó la llegada de los inventos que se sucedían rápidamente en el mundo industrializado: el cinematógrafo, el fonógrafo, el teléfono, entre otros. La llegada de la energía eléctrica, por ejemplo, fue un fenómeno en la vida pública que se apropió de las calles, cuyos postes y cables transformaron el paisaje urbano en contraste con la mayoría de los hogares que seguían alumbrados por velas y lámparas de petróleo. Por otra parte, los primeros automóviles que circularon en México llegaron en 1896 y en poco tiempo existían ya numerosos coches particulares y de reparto.⁴⁸ Asimismo, en las postrimerías del Porfiriato

⁴⁶ Las principales características de la ciudad porfiriana, según Eugenia Acosta son las siguientes: 1) Crecimiento urbano no planificado, sino dirigido por las necesidades del sistema económico y los intereses lucrativos de la nueva burguesía ligada a Porfirio Díaz y su grupo. 2) Desigual apropiación del espacio y los bienes urbanos, que refleja la concentración del poder y la riqueza. 3) Ingente déficit de vivienda digna. 4) Construcción de colonias y edificios emblemáticos de la élite porfiriana y los valores de la modernidad. Eugenia Acosta Sol, *Colonia Juárez, desarrollo urbano y composición social, 1882-1930*, México: IPN, 2007, pp. 22-23.

⁴⁷ Carol McMichael Reese, “Nacionalismo, progreso y modernidad en la cultura arquitectónica de la ciudad de México, 1900”, en Stacie G. Widdfield, *Hacia otra historia del arte en México. La amplitud del modernismo y la modernidad (1861-1920)*, México: CONACULTA, 2004, p. 177.

⁴⁸ Augusto Génin refiere que la fábrica de cigarros de El Buen Tono, dirigida por Ernesto Pugibet, fue la primera en tener camiones de reparto; luego siguió El Palacio de Hierro al mismo tiempo que La Ciudad de Londres. Augusto Génin, “Los camiones de reparto”, en Hira de Gortari Rabiela y Regina Hernández Franyuti (Comps.), *Memoria y encuentros: la Ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*, tomo II, México: DDF, Instituto Mora, 1988, pp. 301-302.

los capitalinos pudieron contemplar los primeros vuelos que se realizaban en aeroplano en los campos de Balbuena, todo un acontecimiento para la época.⁴⁹

La influencia europea preponderó en todos los órdenes de la vida nacional. En el campo de la arquitectura, Israel Katzman observa que durante el Porfiriato,

[...] no sólo se adopta la arquitectura europea sino que se importan arquitectos y profesores franceses e italianos. Estos dan a conocer más las últimas tendencias estilísticas europeas; introducen nuevos libros de texto creando un ambiente propicio para los *Revivals*; dan el ejemplo con sus obras y refuerzan la costumbre de importar de Europa casi todos los materiales de construcción.⁵⁰

A pesar de las tendencias extranjerizantes, la búsqueda de una arquitectura de carácter nacional fue constante a lo largo del régimen. Las propuestas, señala McMichael Reese, se inspiraban en cuatro etapas de la historia de México: el pasado prehispánico, el pasado colonial, el pasado inmediatamente poscolonial y por último, el progresista presente.⁵¹ De esta manera se advierte que el proyecto cultural del Porfiriato contempló no sólo la “materialización de la modernidad” según los ejemplos dictados en Europa y Estados Unidos, sino también la configuración de un nacionalismo que encontraba en la *historia patria* su principal fuente de inspiración. Las influencias prehispánicas y novohispanas se condensaron en dos obras fundamentales del periodo: el Palacio Azteca, estructura *neoprehispánica* de Manuel Amábilis que representó a México en la Feria Internacional de París de 1889⁵²; y la remodelación, entre 1906 y 1910, como parte de los festejos del Centenario, del Palacio Municipal en claro estilo *neocolonial*.

A finales del siglo XIX, la Ciudad de México recuperó su papel como principal centro económico, comercial y cultural del país. El centro de la urbe fue sometido a un proceso de renovación urbana que se tradujo en la pavimentación de las principales calles, la construcción de edificios prestigiosos, la instalación de iluminarias eléctricas y la ampliación de algunas avenidas para mejorar el tránsito de personas y vehículos. En este

⁴⁹ Una vez más el señor Pugibet hizo un contrato para la explotación en México de un aeroplano con sistema Blériot. Debido al poco éxito del aviador francés encargado de manejar el aeroplano, un mexicano, el señor Lebrija se presentó y comenzó sus intentos. El 14 de mayo de 1910, Lebrija logró despegar quince veces seguidas sin dificultad, el 15 realizó varios vuelos con viraje y el 16 apagó el motor. Gortari Rabiela y Hernández Franyuti, *Op. Cit.*, p. 308.

⁵⁰ Israel Katzman, *La arquitectura contemporánea mexicana: precedentes y desarrollo*, México: INAH, SEP, 1964, p. 43.

⁵¹ McMichael Reese, *Op. Cit.*, p. 179.

⁵² Barghellini, *Op. Cit.*, p. 158 y ss.

sentido, y para los fines que persigue esta investigación, cabría hacer un breve recuento por una de las obras más importantes que se concluyeron en este periodo: la ampliación y mejoramiento de la Avenida 5 de Mayo.

Después de la Guerra de Reforma, en un acto de demostración del triunfo liberal por medio de la violencia simbólica, se procedió a la destrucción de numerosos edificios religiosos para, en su lugar, abrir nuevas vialidades.⁵³ En 1861 se destruyó la Casa Profesa, anexa al oratorio de San Felipe Neri, y parte del convento de Santa Clara, además de algunas casas particulares, todo ello con la intención de ensanchar una vialidad que a partir del año siguiente se llamó del “5 de Mayo”. En este afán por modernizar el espacio urbano y a la vez el alma de los habitantes, el Estado se encontró con algunos impedimentos, puesto que “muchas personas evitaban transitar por las calles abiertas a través de los conventos en general [...] que se consideraban como lugares santificados por las virtudes de sus moradores”.⁵⁴

El triunfo mexicano en Puebla el 5 de mayo de 1862 sobre el ejército francés hizo que el Ayuntamiento de México, para conmemorar el glorioso hecho, diera ese nombre a la calle que dividió la Casa Profesa, aunque para ese momento las obras se encontraban abandonadas y serían retomadas mucho tiempo después.⁵⁵ Restablecido el gobierno republicano, se inició un movimiento de renovación urbana donde la calle 5 de Mayo tuvo prioridad debido a su céntrica ubicación, al grado que el 5 de mayo de 1868 se celebró ahí mismo la fiesta del día. En 1881 se iniciaron las obras de ampliación para cubrir el tramo que iba desde la esquina de la calle del Empedradillo hasta la de Vergara, mismas que se

⁵³ Entre las numerosas calles que se abrieron en la Ciudad de México como consecuencia de las Leyes de Reforma y que atravesaron los terrenos destinados anteriormente a los conventos destacan: las calles de Gante en el convento de San Francisco, Leandro Valle en el de Santo Domingo, Aztecas en el del Carmen, callejón del 57 en el de la Concepción y 5 de Mayo en el de Santa Clara. Verónica Zárate Toscano, “Nomenclatura y nacionalismo: la materialización de la memoria en la ciudad de México en el siglo XIX”, en Giron, Nicole (Coord.), *La construcción del discurso nacional en México, un anhelo persistente (Siglos XIX y XX)*, México: Instituto Mora, 2007, p. 344.

⁵⁴ José María Marroquí, “Calle del Cinco de Mayo”, en Carballo, Emmanuel y José Luis Martínez (Comps.), *Páginas sobre la Ciudad de México, 1469-1987*, México: Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, 1988, p. 149.

⁵⁵ Según Zárate Toscano, en septiembre de 1862 Benito Juárez decretó que las calles de la Acequia, donde vivió el general, y la que resultó de la demolición de la Casa Profesa recibieran los nombres de Zaragoza y 5 de Mayo respectivamente. A decir de la autora, “una de las calles neurálgicas del centro de la Ciudad de México obtuvo su nombre atendiendo una decisión eminentemente política de exaltación heroica, defensa de la patria y apoteosis nacionalista”. Zárate Toscano, *Op. Cit.*, pp. 338-339.

concluyeron el 16 de septiembre de 1883 cuando la calle 5 de Mayo se entregó al uso público.⁵⁶ En unos cuantos años se levantaron casas y edificios de arquitectura monumental y la calle se llenó de numerosos establecimientos comerciales. Tiempo después se inició la prolongación de la calle 5 de Mayo hasta la calle de Santa Isabel, provocando la demolición del Teatro Nacional, construido entre 1840 y 1844 por Lorenzo de la Hidalga e inaugurado por Antonio López de Santa Anna.

No sólo la calle 5 de Mayo adquirió en este periodo gran importancia ni fue la única vialidad que reflejó la prosperidad del régimen. El Paseo de la Reforma, trazado por orden de Maximiliano para enlazar el centro de la capital con la residencia imperial en Chapultepec, adquirió durante el Porfiriato una imagen moderna gracias a las construcciones que se erigieron en sus bordes, sus amplios y ajardinados camellones, y sus numerosos monumentos que fueron instalados en honor a los héroes nacionales y que se colocaron a lo largo de su extensión a manera de libro de texto abierto. Dos de los monumentos más sobresalientes del Paseo de la Reforma y que muestran las pretensiones nacionalistas del régimen son: el monumento a Cuauhtémoc, obra del ingeniero Francisco M. Jiménez y el escultor Manuel Noreña, realizado entre 1876 y 1888; y el monumento a la Independencia, proyectado por Antonio Rivas Mercado y Gonzalo Garita, y construido especialmente para las fiestas del Centenario entre 1902 y 1910.⁵⁷

La preocupación por una ciudad moderna y saludable durante este periodo, hizo que Miguel Ángel de Quevedo, como Jefe del Departamento de Parques y Jardines del Distrito Federal, acondicionara más de 40 parques y áreas verdes. Según Quevedo, para alcanzar una ciudad saludable —implicaba no sólo la creación de parques y reservas forestales, sino también la creación de anchas avenidas o bulevares, con magníficas arboledas de alineación, verdaderos pebeteros de buen oxígeno y condensadores de los gases malsanos.⁵⁸ El proyecto para —enverdecer” a la capital no fue excluyente y buscó beneficiar a todas las clases sociales, de ahí que Quevedo, con gran conciencia social, promoviera la creación del Parque Balbuena como un lugar de esparcimiento para la clase obrera.⁵⁹

⁵⁶ Carballo, Emmanuel y José Luis Martínez (Comps.), *Op. Cit.*, pp. 148-151.

⁵⁷ McMichael Reese, *Op. Cit.*, pp. 188-191.

⁵⁸ Citado en Valenzuela Aguilera, *Op. Cit.*, p. 115.

⁵⁹ McMichael Reese, *Op. Cit.*, p. 200.

En septiembre de 1910 se celebraron, con gran pompa, solemnidad y con la intención de perpetuar en la memoria colectiva el recuerdo del General Díaz, las fiestas en honor al Centenario de la Independencia de México. Durante los festejos, la Ciudad de México se vio invadida por la presencia de las embajadas extranjeras y de muchos curiosos que no se perdieron la oportunidad de presenciar tan histórico acontecimiento. La *Crónica Oficial* de Genaro García registró para la posteridad el momento cumbre del Porfiriato, donde el Centenario se festejó con cenas de gala, discursos cívicos, desfiles históricos y militares, y la inauguración de obras públicas y monumentos que representaron el orgullo y la gloria del régimen: la Escuela Normal para Maestros, el Manicomio de la Castañeda, el Hemiciclo a Juárez, la Columna de la Independencia, entre otros. La *Crónica* también registró dos proyectos colosales —ya emprendidos pero aún no terminados— que se suspenderían con el estallido de la Revolución: el Palacio Legislativo del francés Henri Bénard y el gran Teatro Nacional del italiano Adamo Boari.⁶⁰

A pesar de las buenas intenciones que el régimen tenía para hacer de la Ciudad de México una ciudad moderna a la altura de cualquier otra europea, como se intenta mostrar en la *Crónica Oficial*, Elisa Speckman Guerra observa que el escenario urbano de la capital respondió y reflejó la desigualdad social que caracterizó al régimen en tanto que:

[...] las calles comerciales o las colonias ocupadas por sectores de buena posición económica se regían por los modelos urbanísticos y arquitectónicos de las urbes europeas y contaban con pavimento, obras hidráulicas, servicios de limpia, vigilancia, luz eléctrica y tranvías; las zonas habitadas por trabajadores y artesanos—receptáculo de la mayoría de los inmigrantes que día a día engrosaba el número de capitalinos—carecían completamente de servicios e infraestructura.⁶¹

El estudio de Speckman Guerra muestra que los arrabales y barrios pobres (ubicados principalmente en el centro y oriente de la ciudad) carecían de los servicios que hoy consideramos “elementales”, es decir, agua potable, desagüe, cañerías, pavimento, transporte e iluminación. Además, las clases “menesterosas” en contraste con las privilegiadas, vivían en cuartos de vecindades que no tenían luz, calor, ventilación, ni

⁶⁰ Para mayores detalles de las fiestas del Centenario, consúltese Genaro García, *Crónica Oficial de las Fiestas del Primer Centenario de la Independencia de México*, México: Talleres del Museo Nacional, 1911.

⁶¹ Speckman Guerra, *Op. Cit.*, p. 17.

suficiente espacio o enseres domésticos para satisfacer las necesidades básicas de la vida.⁶² Tal situación encontramos en la Ciudad de México en los prolegómenos de la Revolución.

2.2 Y la revolución estalló...

Las fiestas del Centenario fueron grandiosas y sin duda memorables, pero no lograron apaciguar los ánimos que desde mucho tiempo atrás se habían encendido. La inconformidad de muchos sectores de la población hacia el régimen era manifiesta, entre otras cosas, porque Díaz siempre ganaba las elecciones y las clases medias y populares se veían frustradas en sus aspiraciones. Ni un mes había pasado de aquel glorioso 15 de septiembre, cuando Francisco I. Madero lanzó el Plan de San Luis convocando al pueblo a levantarse en armas para el 20 de noviembre de 1910. Este día se convertiría en la fecha fundacional de la *Revolución* y marcará por tradición el inicio de una nueva etapa en la historia de nuestro país.

Después de la toma de Ciudad Juárez, el 10 de mayo de 1911, por parte de Pascual Orozco, Francisco Villa y otros mandos revolucionarios, Madero instaló ahí su gobierno provisional. Once días después se firmaría en la misma ciudad un Convenio donde se pactó que el general Díaz renunciaría a su cargo antes de terminar el mes; la presidencia sería entonces ocupada provisionalmente por el secretario de Relaciones Exteriores, Francisco León de la Barra, quien convocaría a elecciones. Pocos días después el general cumplió el acuerdo y salió el 25 de mayo, a las doce de la noche, en un tren especial con destino a Veracruz, donde abordó con su familia el vapor *Ypiranga* y partió rumbo a Europa para jamás regresar al país que gobernó por tres décadas.⁶³

Francisco I. Madero entró triunfante a la Ciudad de México el 27 de junio, entre las aclamaciones delirantes de más de doscientas mil personas que se reunieron, no obstante la angustia que produjo en la madrugada un temblor de tierra que estremeció a la metrópoli.⁶⁴ El 15 de octubre de 1911 se celebraron elecciones donde resultaron electos Francisco I. Madero como Presidente Constitucional de la República Mexicana y José

⁶² *Ibidem*, p. 41.

⁶³ Véase *Triunfo de la Revolución Maderista: del Plan de San Luis a la renuncia de Porfirio Díaz*, México: INEHRM, 1985, (Cuadernos Conmemorativos; 27).

⁶⁴ Ubaldo Vargas Martínez, *La ciudad de México (1325-1960)*, México: DDF, 1961, p. 146.

María Pino Suárez como Vicepresidente. Aunque el gobierno de Madero logró algunas transformaciones en materia política, agraria y laboral, las medidas no fueron suficientes para satisfacer las demandas de todos los sectores de la población que, junto con la oposición de Estados Unidos, el Ejército y las clases acomodadas, prepararon el camino a la insurrección.

La Ciudad de México fue el escenario de las más viles atrocidades y sufrió las consecuencias directas de la lucha por el poder. Entre el 9 y el 19 de febrero de 1913 los capitalinos vivieron días de verdadero terror y angustia. La “Décena Trágica” fue una rebelión encabezada por algunos miembros del ejército porfirista contra el gobierno de Madero; su líder, el general Bernardo Reyes, murió en su intento por tomar Palacio Nacional. Después el movimiento fue impulsado por una alianza entre los generales Félix Díaz y Victoriano Huerta, y el embajador norteamericano Henry Lane Wilson. En el edificio de La Ciudadela se consumó el triunfo opositor y en la embajada estadounidense se firmó el pacto con el que nacía un nuevo proyecto gubernamental de carácter anticonstitucional. Madero y Pino Suárez fueron arrestados y serían asesinados a unos pasos de la Penitenciaría de Lecumberri el 22 de febrero de 1913.⁶⁵

Durante estos diez días de feroces combates, la Ciudad de México padeció miedo y escasez de alimentos. Además de la destrucción material de numerosos edificios ubicados entre el Palacio Nacional y La Ciudadela debido a los enfrentamientos armados, muchas personas perdieron la vida sin ser combatientes, los víveres escaseaban; las tiendas no se abrían ni concurrían al mercado los vendedores [...]; los cadáveres quedaban insepultos, abandonados en las calles; se suspendió el alumbrado y hasta se empezó a carecer de agua [...].”⁶⁶ Después de la brevísima gestión presidencial de Pedro Lascurain, de apenas 45 minutos, Huerta asumió el poder, hizo a un lado el proyecto maderista y colocó en el gobierno del Distrito Federal al general Alberto Yarza, iniciando un clima de incertidumbre política que redujo drásticamente la actividad del Ayuntamiento.⁶⁷

⁶⁵ Javier Garciadiego y Sandra Kuntz Ficker, “La Revolución Mexicana”, en *Nueva Historia General de México*, México: El Colegio de México, 2013, p. 547.

⁶⁶ Vargas Martínez, *Op. Cit.*, p. 148.

⁶⁷ Según Mario Barbosa, el Ayuntamiento redujo su actividad en 1913, pues el informe del 1º de enero de 1914 registra siete sesiones de cabildo a diferencia de 38 en 1912. Véase, Mario Barbosa, “La política en la

A pesar de su triunfo anticonstitucional, Huerta no duró mucho tiempo en el poder, puesto que en el norte del país se habían iniciado levantamientos contra el gobierno usurpador; el descontento popular encarnó en el Plan de Guadalupe, firmado en Coahuila el 26 de marzo de 1913, que desconocía a Huerta y nombraba a Venustiano Carranza como Jefe del Ejército Constitucionalista. A finales de 1914, se rompió toda posibilidad de reconciliación entre las fuerzas revolucionarias, cuyas diferencias sociales e ideológicas se manifestaron desde la caída de Huerta. A partir de entonces comenzó una serie de enfrentamientos entre las facciones que dio por resultado una sangrienta guerra civil que provocó grandes conmociones en todo el país.

Entre agosto de 1914 y agosto de 1915, observa Ariel Rodríguez Kuri, la Ciudad de México fue ocupada y desalojada seis veces por las fuerzas carrancistas o convencionistas, además de ser acosada constantemente por los zapatistas. Según Rodríguez Kuri, la escasez de agua y alimentos, el desquiciamiento del sistema monetario, la caída del comercio, la inversión del orden social, el exilio y la muerte por hambre o enfermedad, y el acoso de los zapatistas en los pueblos de los alrededores, fueron algunos de los problemas a los que se enfrentaron los capitalinos en estos tiempos de crisis y guerra.⁶⁸

Como bien apunta Rodríguez Kuri, “la Revolución supuso un momento fundacional para la experiencia urbana, sobre todo en términos de gestación de una nueva cultura política: nuevos valores, nuevas actitudes, nuevas prácticas. El cambio esencial se habría dado en las prácticas de interlocución política.” Así, durante la etapa más radical de la guerra civil se presentaron en la capital fenómenos no vistos hacía mucho tiempo: desde las movilizaciones populares en torno al abasto y los precios de los alimentos básicos, hasta el agotamiento de la disciplina preexistente y el impulso a la rebelión desde abajo que estimuló a las clases populares y dejó a la élite vulnerable y desprotegida del Estado.⁶⁹

ciudad de México en tiempos de cambio (1930-1970)”, en Ariel Rodríguez Kuri (Coord.), *Historia política de la ciudad de México (Desde su fundación hasta el año 2000)*, México: El Colegio de México, 2012, p. 373.

⁶⁸ Ariel Rodríguez Kuri, *Historia del desasosiego. La Revolución en la ciudad de México, 1911-1922*, México: El Colegio de México, 2010, pp. 144-145.

⁶⁹ En cuanto al agotamiento de la disciplina preexistente, son ilustrativos los ejemplos que proporciona Rodríguez Kuri sobre los indígenas yaquis de las tropas obregonistas masturbándose mientras esperaban su turno en la Guardia de Palacio Nacional y el de Amada Díaz visitando a su esposo en prisión, presa de la exhibición pública. Rodríguez Kuri, *Historia del desasosiego...*, *Op. Cit.*, pp. 135-136.

Según algunos historiadores, el triunfo constitucionalista parecía ventajoso desde un principio gracias a distintos factores a su favor: la explotación de recursos humanos y naturales en las regiones controladas por esta facción, la confiscación de los Ferrocarriles Nacionales en agosto de 1914, que permitió movilizar a las tropas y los alimentos, y el apoyo popular derivado de la promulgación de la Ley Agraria en enero de 1915 y de la firma de un convenio con la Casa del Obrero Mundial un mes después, que organizarían los conocidos “batallones rojos”. Además, en octubre de 1915 el gobierno norteamericano reconoció al gobierno de Carranza, al igual que los de Alemania y Gran Bretaña, favoreciendo con ello la consolidación del triunfo carrancista.⁷⁰ Respecto a las otras facciones revolucionarias, el ejército de Villa fue vencido en menos de un año y el ejército de Zapata nunca representaría una amenaza seria. La victoria se había consumado.

El triunfo carrancista se reafirmó con la elaboración y promulgación de la Constitución de 1917 que “comprendía los principales temas políticos, diplomáticos, económicos, sociales y culturales” necesarios para reorganizar el país. Entre sus características principales se encuentran la preeminencia del Poder Ejecutivo sobre el Legislativo, el predominio del poder federal sobre el estatal, el fortalecimiento del Estado, la reivindicación de los recursos naturales, la reforma laboral, la justicia social, entre otras más. Sin embargo, las transformaciones estipuladas por la Constitución serían aplicadas con rigor años más tarde cuando el gobierno alcanzó la fuerza y el poder suficientes para imponerla a todos los actores de la lucha revolucionaria.⁷¹ La Constitución de 1917 fue promulgada el 5 de febrero y entró en vigor a partir del 1º de mayo, justo en el mismo día en que Venustiano Carranza asumió la presidencia, marcando con ello el inicio del Estado surgido de la Revolución.

El coahuilense intentó imponer al ingeniero Ignacio Bonillas (embajador carrancista en Washington poco conocido en México) en el poder y eliminar a Álvaro Obregón de la lucha electoral de 1920. Carranza no previó el gran apoyo que tendría Obregón cuando sus seguidores lanzaron el Plan de Agua Prieta que desconocía a su gobierno. A decir de algunos historiadores: “A pesar de su brevedad, el movimiento de Agua Prieta fue muy importante, pues no sólo condujo al poder a un nuevo grupo gobernante, el de los

⁷⁰ Javier Garciadiego y Sandra Kuntz Ficker, *Op. Cit.*, p. 559.

⁷¹ *Ibidem*, pp. 562-563.

sonorenses, sino que dio inicio al verdadero Estado posrevolucionario.”⁷² Algunos meses después del asesinato de Carranza y el triunfo sonoreño, Álvaro Obregón asumió la presidencia el 1º de diciembre de 1920, siendo él quien se encargaría de emprender la anhelada reconstrucción nacional.

2.3 Los grandes problemas de la urbe al finalizar el conflicto armado

Después de la fase armada de la Revolución, la Ciudad de México se enfrentó a distintos problemas, algunos de ellos tenían su origen desde tiempos inmemorables, y otros más habían aparecido como consecuencia directa del acontecimiento histórico mexicano más importante del siglo XX. Al concluir el conflicto armado, no se contaba con los recursos económicos necesarios para modernizar al país por lo que las primeras acciones fueron sumamente difíciles; —cuando se hicieron las cuentas —escribe Pete Hamill—, la economía mexicana estaba en ruinas, la infraestructura había sido destruida en su mayoría y aproximadamente un millón de los quince millones de ciudadanos, había muerto [sin contar el gran número de compatriotas que emigró a Estados Unidos]. El viejo régimen había sido demolido. Los que quedaron de pie se enfrentaron al reto de construir un nuevo México”.⁷³

Los principales problemas que padecía la capital en el momento de iniciarse la reconstrucción nacional, pueden resumirse básicamente en dos: el crecimiento demográfico y la falta de movilidad. En medio de tantas conmociones políticas, económicas y sociales, la población de la Ciudad de México⁷⁴ aumentó constantemente, pues de tener 471 066 habitantes en 1910, para 1921 alcanzaba la cifra de 615 367 habitantes.⁷⁵ En un principio, la ciudad se llenó de personas que buscaban refugiarse de la violencia armada, pero ya finalizada ésta, recibió numerosos migrantes que buscaban mejorar sus condiciones de vida,

⁷² *Ibidem*, p. 566.

⁷³ Pete Hamill, —El Archivo Casasola—, en Pablo Ortiz Monasterio (Ed.), *Mirada y memoria. Archivo Fotográfico Casasola, México: 1900-1940*, México: Océano, CONACULTA, INAH, 2010, p. 18.

⁷⁴ Las cifras que a continuación se proporcionan corresponden a las de la Ciudad de México durante este periodo, entendida ésta como capital nacional y como cabecera de la Municipalidad de México. Con la desaparición del régimen municipal y el surgimiento del Departamento del Distrito Federal, cuya existencia arrancó formalmente el 1º de enero de 1929, se dividió el territorio del Distrito Federal en un Departamento Central y trece delegaciones; el primero, integrado por las antiguas municipalidades de México, Tacuba, Tacubaya y Mixcoac; y las delegaciones de Guadalupe Hidalgo, Azcapotzalco, Iztacalco, Iztapalapa, General Anaya, Coyoacán, San Ángel, Cuajimalpa, La Magdalena Contreras, Tlalpan, Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta.

⁷⁵ —Población total de la Ciudad de México, D. F. Años seleccionados de 1790 a 2005—, en *Estadísticas Históricas de México*, Aguascalientes: INEGI, 2010. Véase cuadro 1.54.

debido a su reactivación como principal centro económico e industrial del país. Esto provocó el surgimiento de barrios y colonias que en la mayoría de los casos no contaban con los servicios básicos de provisión de agua, desagüe, pavimentación e iluminación eléctrica.

La demanda de vivienda se convirtió en un problema que los gobiernos posrevolucionarios enfrentaron y que se agravó por las constantes alzas que los rentistas y propietarios imponían a los arrendatarios como defensa a los impuestos que el nuevo gobierno les obligaba a pagar. En poco tiempo estallaron protestas en contra de las alzas que también exigían la instalación de los servicios elementales en las colonias más afectadas.⁷⁶ Desde principios de la década de los veinte, y con el apoyo del Partido Comunista, la Confederación Regional Obrera Mexicana y la Confederación General de Trabajadores, se registraron en la Ciudad de México distintas manifestaciones de inquilinos que exigían mejores condiciones de vida.⁷⁷

La falta de una buena infraestructura en la ciudad fue severamente denunciada por la prensa de la época, que señalaba la falta de pavimentos, drenaje, agua y alumbrado público en las colonias que se habían desarrollado en las periferias, tales como Buenos Aires, Romita, Candelaria, Vallejo, Obrera, Portales, Hidalgo, Valle Gómez, Romero Rubio, Ex Hipódromo de Peralvillo y otras más. En el centro de la ciudad, muchos capitalinos, tal como ocurría durante el Porfiriato, vivían en condiciones de hacinamiento e insalubridad en viejas casonas virreinales adaptadas como vecindades.⁷⁸

Por otra parte y como una consecuencia de la industrialización mundial, a partir de la segunda década del siglo XX aumentó con rapidez el número de automóviles, cuyos primeros ejemplares circularon en las calles de la capital en los últimos años del Porfiriato. Entre 1915 y 1917 se introdujeron los camiones para el servicio público en la Ciudad de México, —debido a la acción individual de cada propietario, sin que se formaran todavía las

⁷⁶ Gerardo G. Sánchez Ruiz, *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana. Los sustentos de una nueva modernidad: 1917-1940*, México: UAM-A, 2002, p. 80.

⁷⁷ Para mayor información sobre el movimiento inquilinario en el Distrito Federal a comienzos de la década de los veinte, véase Paco Ignacio Taibo II, *Inquilinos del Distrito Federal, a colgar la rojinegra*, México: Cenzontle, 2007.

⁷⁸ Gerardo G. Sánchez Ruiz, *Op. Cit.*, p. 77 y ss.

Cooperativas ni las Compañías que explota[ban] este ramo.”⁷⁹ Desde su llegada a México, el automóvil se convirtió en un símbolo de modernidad, entre otras cosas, porque reducía notablemente el tiempo de traslado de un lugar a otro. Sobre este asunto Edgar Tavares López menciona lo siguiente:

En la década de los veinte el automóvil empezó a apoderarse totalmente de las calles donde se veía transitar a los *fotingos*, Columbia Six, Packard, Stutz Berkat y el nuevo Marmón Sedán, a lado de los carretones, carruajes, —*lispas*”, —*gayines*” y diligencias que aún circulaban; mientras, los camiones de pasajeros contabilizaban 1, 722 unidades. Para controlar el tráfico se instalaron los primeros semáforos en el cruce de las avenidas Juárez y San Juan de Letrán (hoy Eje Central) en 1924; entonces existían 18, 629 vehículos. Un año después México ocupaba el lugar 23 a nivel mundial en cuanto a circulación de automóviles, lo que de alguna forma presagiaba los niveles que alcanzaría a fines de este siglo. Fue hasta 1927 cuando se prohibió el tránsito a los vehículos tirados por animales, ya que se les consideraba peligrosos para el público y los automóviles.⁸⁰



2. Paro de transportistas urbanos (s/f)

Evidentemente, el aumento de vehículos automotores tuvo como consecuencia la necesidad de abrir nuevas vialidades y mejorar las ya existentes para facilitar el traslado de bienes y

⁷⁹ Romero Flores, *Op. Cit.*, p. 780.

⁸⁰ Edgar Tavares López, “Los tranvías de primera y de segunda” en *A pie. Crónicas de la Ciudad de México*, México, año 4, número 32, junio-agosto, 2006, p. 41.

personas en la concentración urbana más importante del país: la Ciudad de México. Durante estos años la imagen urbana de la capital se incrementó gracias a los tranvías eléctricos que la recorrían, a los automóviles en constante aumento y a los semáforos que desde 1924 regularon su circulación.

El crecimiento demográfico en la Ciudad de México y en los poblados que la rodeaban — algunos de ellos se habían convertido ya en verdaderas villas: Tacubaya, Tacuba y Mixcoac— planteaba el problema de la comunicación y el intercambio que ni los ayuntamientos del Distrito Federal ni el Gobierno Federal podían resolver en conjunto o por separado. Entre otros problemas que padecía la población se encontraban:

[...] la escasez de vivienda para una población en constante aumento, los problemas de salud pública derivados de la insuficiencia y deficiencia de la infraestructura sanitaria (agua, drenaje, pavimentación), el creciente fraccionamiento de terrenos y construcción de viviendas al margen de los obsoletos marcos legales y reglamentarios, el deficiente funcionamiento y escasez de servicios públicos (transporte y alumbrado), las contradicciones administrativas y desatinos técnicos de las políticas municipales, lo oneroso de las contribuciones fiscales, y los crecientes índices de criminalidad [...].⁸¹

Como bien apuntan algunos historiadores que se han encargado del estudio de la reforma política del Distrito Federal que sucedió a finales de la década de los veinte, —las estructuras de gobierno local —Gobierno del Distrito y los ayuntamientos de las 17 municipalidades que entonces conformaban el Distrito Federal— se habían mostrado incapaces de ofrecer soluciones a los permanentes reclamos de la población”.⁸²

Estas condiciones impulsaron el desarrollo de disciplinas inexistentes antes del estallido revolucionario que, como la planificación y la zonificación, buscaron el desarrollo armónico del crecimiento futuro de la capital. El gobierno del Distrito Federal emprendió una serie de medidas que tuvieron por objetivo resolver los problemas de abastecimiento de agua, drenaje y vivienda. También se buscó hacer llegar los beneficios de la modernidad al

⁸¹ Sergio Miranda Pacheco, *La creación del Departamento del Distrito Federal. Urbanización, política y cambio institucional, 1920-1934*, México: UNAM, IHH, 2008, (Serie Historia Moderna y Contemporánea; 50), 13.

⁸² El número de municipalidades que integraban el Distrito Federal se redujo, con la Ley del 26 de marzo de 1903 sobre organización política y municipal, de veintiuna a trece. Éstas eran: Azcapotzalco, Coyoacán, Cuajimalpa, Guadalupe Hidalgo, Iztapalapa, México, Mixcoac, Milpa Alta, San Ángel, Tlalpan, Tacuba, Tacubaya y Xochimilco. En 1922 se erigió la municipalidad de General Anaya; en 1923 Iztacalco volvió a ser municipio, al igual que Tláhuac en 1926, y en 1927 se instauró la municipalidad de La Magdalena Contreras. Miranda Pacheco, *Op. Cit.*, p. 13.

mayor número de habitantes posible a través de la expansión de servicios como la energía eléctrica y el teléfono, que desde luego, sólo pudieron disfrutar quienes tuvieron los recursos económicos suficientes para pagarlos.

En un intento por controlar el crecimiento de la ciudad en pleno contexto de la reconstrucción nacional, el gobierno del Distrito Federal expidió las siguientes disposiciones legales: la división territorial del Distrito Federal (1920), el reglamento de construcciones del Distrito Federal (1921), la condonación de impuestos a quienes construyeran en sus lotes viviendas (1922) y la delimitación de terrenos donde se ubicarían los establos de ordeña. En esa época y gracias al Gobierno Federal, se prolongó la avenida Veracruz hasta Mixcoac, se trazó la calzada de Mixcoac a San Ángel, se creó la avenida Insurgentes y se dio inició a la construcción de las carreteras a Puebla, Laredo, Acapulco y Arriaga Comitán.⁸³ No obstante las buenas intenciones, los esfuerzos nunca fueron suficientes para resolver los problemas de una ciudad en constante expansión.

Conclusión

A pesar de los esfuerzos del régimen porfiriano para hacer de la capital una ciudad moderna a la altura de cualquier otra europea, el escenario urbano reflejó los contrastes y la desigualdad social que caracterizó al periodo. Mientras las clases privilegiadas habitaban en colonias y fraccionamientos inspirados en los modelos urbanísticos de las principales capitales del mundo, el grueso de la población se concentraba en zonas menos favorecidas de la urbe que carecían completamente de servicios e infraestructura. No obstante, en el campo de las ideas, el régimen se caracterizó también por sus pretensiones nacionalistas a pesar de las influencias extranjeras que permearon en muchos ámbitos de la vida nacional.

La Revolución inauguró un nuevo periodo en la historia de la Ciudad de México, pues gracias a ella se gestó una nueva cultura política que trajo consigo la aparición de nuevos valores, prácticas y actitudes entre sus habitantes. Después de la fase armada, la capital se enfrentó a numerosos problemas, algunos de ellos tenían su origen desde hacía mucho

⁸³ Las disposiciones legales emitidas para controlar el desarrollo de la urbe así como las obras emprendidas por el gobierno federal que buscaron comunicar a la urbe con los poblados vecinos, pueden ser consultadas en Sánchez Ruiz, *Op. Cit.*, pp. 80 y ss.

tiempo y otros más surgieron como consecuencia directa de la Revolución. Debido a su reactivación como el principal centro económico del país, la Ciudad de México recibió una gran cantidad de migrantes que agravó aún más el problema de la vivienda y los servicios públicos. Al aumento demográfico se sumó el problema de la falta de movilidad. Durante la década de los veinte aumentó con rapidez el número de automóviles que circulaban por la urbe, trayendo como consecuencia la necesidad de abrir nuevas vialidades que facilitaran el traslado de bienes y personas en la concentración urbana más importante del país. La década de los treinta sería testigo de la puesta en marcha de numerosos proyectos de planificación urbana que, sin duda, transformaron su apariencia provinciana en nombre de la modernidad.

La ciudad es la muestra más visible de la cultura de un pueblo.

— *Departamento del Distrito Federal, 1935.*

3. La reconstrucción nacional y la capital revolucionaria

Introducción

En este capítulo se analizará en primera instancia la desaparición del Ayuntamiento y el surgimiento del Departamento Distrito Federal como órgano de gobierno de la capital, hecho que permitió llevar a cabo un intenso programa de obras públicas que buscaron resolver algunos de los problemas más graves que padecían sus habitantes; en segundo lugar se presentarán algunos ejemplos de obras públicas—en materia de educación, salud y vivienda— emprendidas durante el periodo y se reflexionará sobre su papel como reivindicaciones revolucionarias para las clases proletarias; al término de este capítulo se mostrará un panorama general sobre la transformación experimentada por la ciudad de México a raíz de la intervención de los gobiernos revolucionarios, enfatizando las obras de ampliación y apertura de nuevas vialidades que, según los discursos de la época, requería la vida *moderna*.

3.1 La reforma política y administrativa del Distrito Federal

El Ayuntamiento de la Ciudad de México enfrentó, con los recursos que tuvo a su disposición, los problemas de escasez y abasto que padecieron los capitalinos durante los momentos más críticos de la fase armada de la Revolución. Son memorables las acciones del gobernador César López de Lara (1916-1918) quien, a través de la Junta Reguladora de Comercio, logró la compra de granos y la organización de los “expendios constitucionalistas” en donde las clases populares podían comprar a precios accesibles algunos artículos de la canasta básica como maíz, frijol y carbón.⁸⁴

⁸⁴ Barbosa, *Op. Cit.*, p. 377.

Como se ha mencionado, durante la década de los veinte comenzaron los primeros esfuerzos por ordenar racionalmente el crecimiento de la capital. En 1925, a iniciativa de un grupo de arquitectos, entre los que destacó Federico Mariscal, se creó la Sección de Planificación en el Departamento de Arquitectura del Ayuntamiento de la Ciudad de México, que se encargaría del estudio y la aprobación de los fraccionamientos, la apertura y la ampliación de calles y plazas, la lotificación de zonas, la indemnización por expropiación de terrenos y construcciones, la nomenclatura de calles y una larga lista de atribuciones más.⁸⁵ Tres años después, se conformó el Comité del Plano Regional de la Ciudad de México y sus Alrededores, a cargo de Carlos Contreras, que tuvo la tarea de realizar los estudios necesarios para preparar el Plano Regulador de la Ciudad de México y después ponerlo en práctica durante la siguiente década.⁸⁶

A pesar de los esfuerzos de los ayuntamientos para adaptarse a los tiempos de cambio, las acciones emprendidas no fueron suficientes para ordenar armónicamente el crecimiento de la urbe ni para resolver el problema del tráfico y la movilidad que cada día se incrementaba. Así, a finales de la década de los veinte eran frecuentes las quejas y demandas de los ciudadanos en contra de los ayuntamientos y se les acusaba de no poder satisfacer las necesidades de la población. En palabras de Sergio Miranda Pacheco:

[...] la administración municipal del Distrito Federal en vísperas de ser suprimida estaba envuelta en conflictos administrativos, hacendarios y políticos. Realizaba gastos excesivos en sostener una burocracia corrupta e innecesaria, sus funcionarios se caracterizaban más que por su preparación técnica para entender y solucionar los problemas de la ciudad, por su libertinaje político y su natural disposición a valerse de su cargo para satisfacer sus intereses personales. En el manejo de sus fondos privaba la corrupción, todo ello en perjuicio de la ciudadanía y del funcionamiento de los servicios públicos de la ciudad”.⁸⁷

⁸⁵ Gerardo G. Sánchez Ruiz (Comp.), *Planificación y urbanismo visionarios de Carlos Contreras. Escritos de 1925-1938*, México: UNAM; UAM-A; UASLP, 2003, p. 18.

⁸⁶ No puede hablarse de los inicios de la planificación y zonificación en la Ciudad de México sin mencionar el destacado papel que Carlos Contreras tuvo en el desarrollo de ambas disciplinas en nuestro país, a través de la propaganda a favor de las intervenciones a la ciudad, que realizó en distintos periódicos y en la revista *Planificación* que él mismo fundó en 1927. En este mismo año, Carlos Contreras, en colaboración con Justino Fernández, realizó el Estudio Preliminar Número 1 del Plano Regulador de México, donde propuso una serie de acciones que tendrían por objetivo acabar con la anarquía reinante en la ciudad. En ese Plano se observa la intención de partir a la capital por medio de grandes avenidas de norte a sur y de este a oeste, tales como la Avenida 20 de Noviembre, una avenida diagonal de Chapultepec al Zócalo, un anillo de circunvalación y la apertura de la calle de Tacuba, entre otras. Sánchez Ruiz, *Op. Cit.*, p. 17.

⁸⁷ Miranda Pacheco, *Op. Cit.*, p. 31.

El prestigio de los municipios en el Distrito Federal poco a poco se fue debilitando, al grado que en sus últimos años de existencia, entre 1922 y 1928, fue objeto de una campaña de desprestigio por parte del grupo cercano a Obregón, quien —posiciónó en la opinión pública a través de la prensa, el tema de la desaparición del Ayuntamiento y el fortalecimiento de una instancia de gobierno dependiente del Ejecutivo Federal.”⁸⁸ Después de todo, Miranda Pacheco observa que

Obregón no inventó el problema de la ineficacia de los municipios ni del desastre de los servicios públicos en el Distrito para encubrir sus verdaderas intenciones políticas, que eran [...] deshacerse de la presión política de sus enemigos en los ayuntamientos. Ambos problemas eran reales, tenían décadas perpetuándose y la sociedad capitalina esperaba que el nuevo régimen revolucionario les diera solución.⁸⁹

Esta campaña de desprestigio permitió a Obregón —apuntalar sus aspiraciones a ocupar nuevamente la presidencia del país” y culminó con la iniciativa que en abril de 1928 presentó ante la Cámara de Diputados para reformar el artículo 73, fracción 6 de la Constitución, suprimiendo así el sistema municipal en el Distrito Federal. La reforma fue discutida por los diputados, aprobada en la sesión del 27 de diciembre de 1928 y puesta en vigor tres días después. La Ley Orgánica del Distrito Federal —sentaba las bases para la acción de las autoridades en el territorio, el gobierno, la hacienda, la policía, la beneficencia, el personal, la participación ciudadana y la contratación de servicios públicos”.⁹⁰

Así dio inició la existencia del Departamento del Distrito Federal (DDF) que a partir de entonces se dividió en un Departamento Central —integrado por las antiguas municipalidades de México, Tacuba, Tacubaya y Mixcoac— y trece delegaciones: Guadalupe Hidalgo, Azcapotzalco, Iztacalco, General Anaya, Coyoacán, San Ángel, Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac. El gobierno del DDF sería presidido por una sola persona nombrada y removida libremente por el Presidente de la República, desempeñaría sus tareas junto con los delegados, subdelegados y demás empleados, y contaría con el auxilio del Consejo Consultivo del Departamento Central y de los concejos de cada delegación, —garantizando así el control

⁸⁸ Barbosa, *Op. Cit.*, p. 382.

⁸⁹ *Ibidem*, p. 25.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 59.

absoluto en todos los servicios, y la armonía y eficaz administración en los mismos”.⁹¹ La autoridad responsable del gobierno del Distrito Federal recibió primero el nombre de Jefe del Departamento Central y a partir de 1931, la de Jefe del Departamento del Distrito Federal.⁹²

A partir de entonces, comenzó un intenso programa de obras públicas que intentaría resolver los numerosos problemas que padecía la Ciudad de México y le daría una imagen moderna y cosmopolita en detrimento de la imagen desordenada que hasta entonces había conservado, de acuerdo con el discurso posrevolucionario. Es en este contexto cuando la construcción de nuevas colonias, la inauguración de centros escolares, la edificación de hospitales y la apertura de nuevas vialidades cobraron un auge sin precedentes que intentaron volver realidad las promesas de la Revolución y que, además, justificaron la supresión del Ayuntamiento y la creación del Departamento del Distrito Federal.

3.2 Las obras públicas como reivindicaciones de la Revolución

El Estado que surgió de la Revolución —apunta Sánchez Ruiz—, —era un ente que sin dejar de ser capitalista y a pesar de manejarse con cierta independencia, cristalizó aspiraciones de la naciente burguesía y de amplios grupos campesinos, y quienes en su conjunto, le habían impreso al movimiento armado de 1910 su mayor dinámica”.⁹³ En este sentido, la Constitución de 1917 representó la aparición de un nuevo pacto social y político cuyas leyes encarnaron las promesas de la Revolución: el sufragio efectivo y la no reelección, la reforma laboral, el reparto agrario y la justicia social a través de la educación, la salud y la vivienda digna para todos los mexicanos.

En 1921, durante la presidencia de Álvaro Obregón, se celebraron en la capital las fiestas del Centenario de la Consumación de la Independencia, para lo cual, se organizaron 113 actos conmemorativos —entre desfiles cívicos, homenajes a los héroes nacionales, cenas de

⁹¹ *Ibidem*, pp. 60-61.

⁹² Para mayor información sobre el proceso que suprimió el Ayuntamiento de México y creó el Departamento del Distrito Federal, véase: Sergio Miranda Pacheco, *Historia de la desaparición del municipio en el Distrito Federal*, México: FP, Unios; Soner, 1998, además de la obra ya citada; Ariel Rodríguez Kuri, “Ciudad oficial, 1930-1970”, en Ariel Rodríguez Kuri (Coord.), *Historia política...*, *Op. Cit.*, pp. 418-421; y Gerardo G. Sánchez Ruiz, *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana...*, *Op. Cit.*, p. 188 y ss.

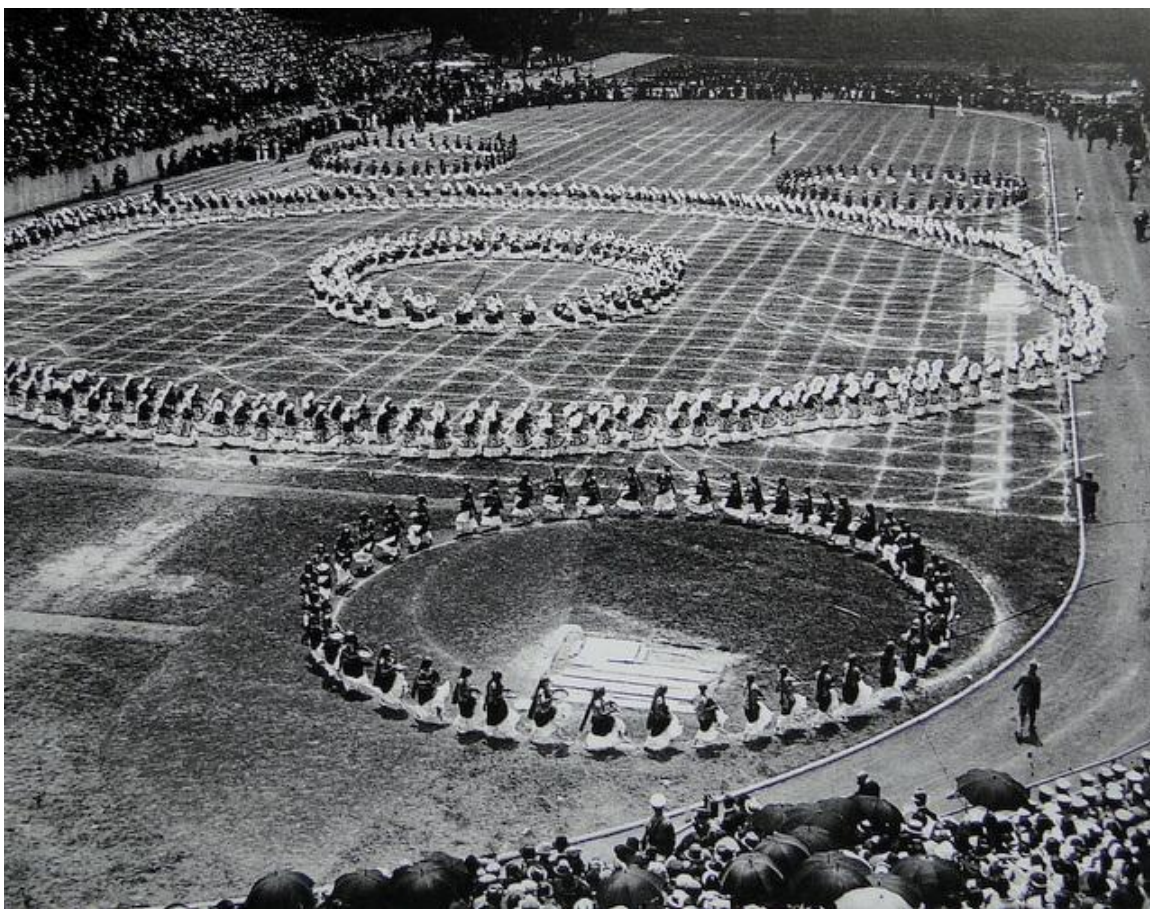
⁹³ Gerardo G. Sánchez Ruiz, *La ciudad de México en el periodo de las regencias: 1929-1997. Dinámica social, política estatal y producción urbano arquitectónica*, México: UAM-Azcapotzalco, GDF, 1999, p. 23.

gala y exposiciones de arte—, en un intento por “opacar la dimensión mítica del festejo patriótico porfiriano y proyectar una imagen interna de estabilidad y revolución cultural, que además contribuyera al reconocimiento por parte del gobierno estadounidense”.⁹⁴ Al mismo tiempo se inició un intenso programa de obras públicas—desde el levantamiento de edificios monumentales para albergar a las nuevas instituciones, hasta la construcción de escuelas, hospitales y viviendas obreras—que buscaron resolver las demandas de justicia social entre las clases proletarias.

En el ramo educativo, José Vasconcelos como secretario de Educación Pública del gabinete de Obregón, tuvo un importantísimo papel para la conformación de la cultura revolucionaria y la transformación de la imagen de la capital. Su ambicioso proyecto cultural contempló la construcción de numerosos centros educativos, la apertura o adaptación de bibliotecas, la decoración de los muros de los principales edificios públicos y la revaloración del pasado hispano a través del impulso a las construcciones de estilo neocolonial, tales como el edificio de la recién creada SEP, la Escuela Benito Juárez y el Estadio Nacional (un novedoso espacio ideado para las masas donde “fluirían” las nuevas relaciones sociales entre el pueblo y el Estado y se inculcaría el nacionalismo a través de la presentación de danzas regionales, entre otros eventos),⁹⁵ estos dos últimos edificios ubicados en la colonia Roma.

⁹⁴ Francisco Reyes Palma, “El sueño de la Malinche. Tradición y modernidad cultural, 1921-1940”, en Alfonso Morales *et al.*, *Los inicios del México Contemporáneo*, México: CONACULTA, INAH, FONCA, 1997, p. 151.

⁹⁵ José Villagrán diseñó el Estadio Nacional como un gran teatro libre abierto para las masas. En este espacio se llevaron a cabo las tomas de posesión de los presidentes de México entre 1924 y 1934, a excepción de la de Abelardo Rodríguez. En el Estadio Nacional podía contemplarse desde un mitin político hasta bailes regionales y actividades deportivas, todo reflejando las distintas aspiraciones del régimen. Reyes Palma, *Op. Cit.*, pp. 153-154.

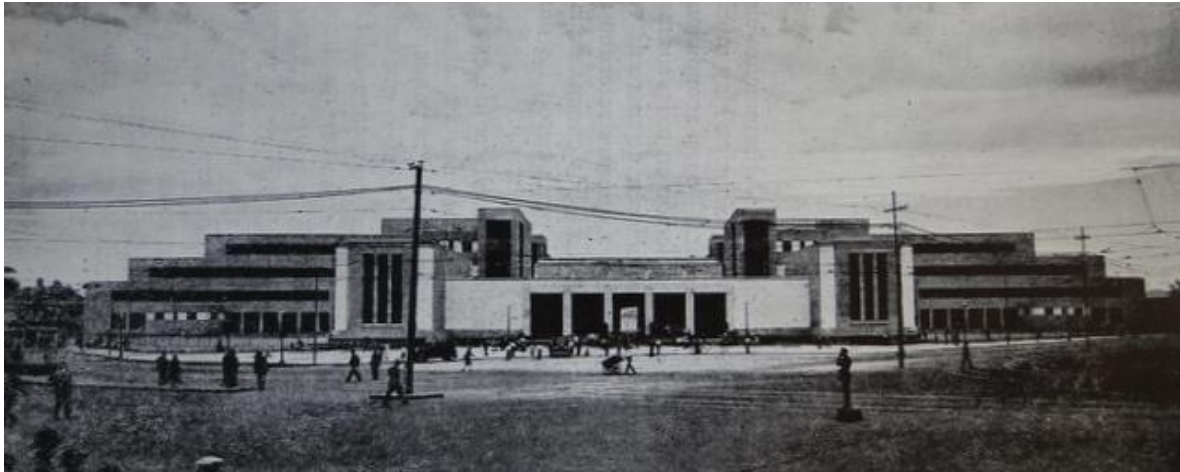


3. Danzas oaxaqueñas en el Estadio Nacional

Este aire renovador de la cultura nacional fue continuado con mayor o menor optimismo por los distintos secretarios de Educación que sucedieron a Vasconcelos. Narciso Bassols, por ejemplo, quien ocupó el cargo desde 1931, continuó invitando a los intelectuales mexicanos a su proyecto de alfabetización, que derivó en la aparición de un teatro infantil de corte oficial y en un programa de construcción de escuelas primarias. Cabe destacar que para esta última empresa la presencia de Juan O'Gorman fue fundamental, en tanto que sus propuestas funcionalistas redujeron los costos de construcción y se pudo levantar un buen número de escuelas en colonias obreras que, junto a los murales que las decoraban, materializaron las reivindicaciones revolucionarias en materia educativa.⁹⁶

⁹⁶ *Ibidem*, pp. 167-168.

Al mismo tiempo que O'Gorman construía sus escuelas en estilo funcional, en 1933 se inició el proyecto del Centro Escolar Revolución desarrollado a partir de un eje diagonal sobre los terrenos de la antigua Cárcel de Belén. Este Centro Escolar, orgullo del régimen, de dimensiones monumentales y diseño geométrico, se consolidó como uno de los más modernos de la ciudad debido a que contaba en un mismo espacio con edificios para aulas y gobierno, biblioteca, alberca y espacios para actividades recreativas.⁹⁷



4. Educar es redimir. Centro Escolar Revolución.

La Revolución requirió de un grupo de profesionales capacitados para satisfacer las principales necesidades que la población demandaba. De esta manera, los arquitectos e ingenieros desempeñaron un papel fundamental en la construcción del nuevo México gracias a sus proyectos vanguardistas que el Estado supo aprovechar muy bien.⁹⁸ En esta magna empresa resaltaron los nombres de José Villagrán, Juan O'Gorman y Juan Legarreta, quienes consideraban a la arquitectura como vehículo de transformación social y urbana, y destacaron en la construcción de modernas viviendas obreras.⁹⁹

⁹⁷ Anda Alanís, *Op. Cit.*, p. 126.

⁹⁸ A decir de Méndez Bigatá, la arquitectura durante este periodo estuvo al servicio del Estado aunque el papel del arquitecto nunca fue claramente planteado por el gobierno ni aceptado de manera consciente por los arquitectos. Las preferencias de cada régimen siempre se han expresado en México a través de la asignación de proyectos a arquitectos cuyo trabajo ya era previamente conocido por miembros del gobierno y cuyo resultado—que se sabía de antemano—transmitiría la imagen deseada. Así pues, la situación imperante consistía más en asignar proyectos para alcanzar objetivos ideológicos, que en dictar una serie de lineamientos compositivos.” Méndez Bigatá, *Op. Cit.*, p. 63.



5. Escultura conmemorativa de la primera colonia para Obreros.

Las principales ciudades del país que crecieron como consecuencia de las migraciones provenientes del campo durante la lucha armada, recibieron los beneficios de la Revolución, vinculados estrechamente con las imágenes de progreso material que en las sociedades industriales se habían desarrollado. Este crecimiento desmedido generó la aparición de nuevos problemas en los núcleos urbanos, tales como la falta de vivienda, el surgimiento de colonias carentes de servicios y la aparición de focos de insalubridad, que los distintos gobiernos emanados de la Revolución resolvieron según sus recursos y posibilidades. La Ciudad de México, por ser la concentración urbana más grande e importante del país, encabezó la lista de las ciudades beneficiadas; se atendieron con urgencia sus principales problemas y se puso gran empeño en dotarla de alumbrado público, servicio de agua potable, desagüe, y pavimentación de calles y avenidas—cada vez más transitadas por un número creciente de automóviles— todo ello no sólo para satisfacer las necesidades de sus habitantes sino para justificar y exaltar, a partir de 1929, la creación del Departamento del Distrito Federal.

En esta tónica, en el *Atlas General del Distrito Federal* publicado en 1929 por orden de su entonces Jefe José Manuel Puig Casauranc, se denunciaba la mala calidad de los pavimentos de la ciudad, problema que el extinto Ayuntamiento no había atendido con la alarmante urgencia que requería, pues las colonias de clase media y populares no contaban con el servicio y los que se encontraban en el centro de la urbe databan de los tiempos de don Porfirio. Respecto a la actividad del recién creado Departamento del Distrito Federal en la resolución de este problema se señalaba:

En el presente año, [...] se comenzó y se terminó la vía de circunvalación, destinada a aliviar el centro de la ciudad del paso, antes forzoso, de los vehículos de carga provenientes de los Estados vecinos y las estaciones ferrocarrileras. [...] hasta el presente año se ha dado atención a los barrios alejados del centro, dotando sus calles con pavimentos de asfalto o petrolizado, como ha ocurrido con los de Nonoalco, Santa María la Ribera, Santa María la Redonda, Balbuena, Colonia Morelos y otras.¹⁰⁰

Las acciones que se emprendieron no sólo deberían garantizar la calidad de vida de las clases altas, sino también de las clases trabajadoras que pocas veces habían sido contempladas por los gobiernos anteriores a la Revolución. En este sentido destaca la construcción del Centro Social y Deportivo para Trabajadores en Balbuena, impulsado por el mismo Puig Casauranc e inaugurado en 1929, que buscó difundir la cultura física, intelectual, moral y social entre los trabajadores a través de la presentación de espectáculos deportivos y sociales hasta entonces vedados por su triste condición social:

Considerando la alegría y la salud como factores importantes del éxito en la vida, [...] las actividades deportivas tendrán en esta nueva casa del pueblo una particular atención. El gimnasio, el tanque de natación, las mesas de volley-ball y de basket-ball, los campos de foot-ball, los de tennis, los frontones y las pistas de patinar, estarán listos durante el día, y parte de la noche para ser utilizados por quienes—hombres, mujeres y niños—habrán de acudir en busca de recreo—que tan necesario es para el hombre que trabaja—sino también de medios con qué recuperar o fortalecer la salud.¹⁰¹

La preocupación por una infancia sana fue otra de las problemáticas planteadas por la Revolución, por lo cual se impulsaron campañas educativas e higiénicas tendientes a garantizar su bienestar. En el Centro Social y Deportivo para Trabajadores, la niñez sería atendida con “especial predilección y particular cariño” en los campos de juegos infantiles, los jardines, la biblioteca o la guardería. Por si fuera poco, algunos niños recibirían los

¹⁰⁰ *Atlas General del Distrito Federal. Obra formada en 1929 por orden del Jefe del Departamento Central José Manuel Puig Casauranc*, México: CONDUMEX, 1991, p. 120.

¹⁰¹ *Ibidem*, p. 223.

alimentos adecuados en caso de necesitarlos y las madres serían orientadas a través de pláticas informativas sobre cómo cuidar mejor a sus hijos; así, el Centro se convertiría —en otro lugar en donde habrá de contribuirse a la campaña de justicia social que se ha iniciado en bien de la infancia.»¹⁰²

En materia de salubridad, durante el régimen de Plutarco Elías Calles se iniciaron obras tan importantes como las oficinas del Departamento de Salubridad e Higiene ubicadas en las faldas del Bosque de Chapultepec —que serán inauguradas en 1929 por el presidente Emilio Portes Gil—, así como el Instituto de Higiene de Popotla (1925) y el Sanatorio Antituberculoso de Huipulco (1929), ambos proyectados en estilo funcionalista por otro arquitecto vinculado muy íntimamente con el aparato estatal: José Villagrán García. Durante el régimen de Lázaro Cárdenas se proyectaron algunos hospitales más que resultaron dignos exponentes de la arquitectura funcionalista, entre los que destaca el Instituto Nacional de Cardiología (1937), diseñado también por Villagrán.

Durante la década de los veinte y los treinta, los gobiernos revolucionarios en la capital mostraron gran preocupación por emprender trabajos públicos en agua, saneamiento, alumbrado, pavimentos, edificios, calzadas y jardines, así como obras de acción social y cultural, con la intención de elevar física y moralmente a las clases trabajadoras. En esta tónica populista, el gobierno del Departamento del Distrito Federal en 1935 expresaba lo siguiente:

Reconocemos que uno de los deberes ineludibles de la Revolución es el mejoramiento moral y material de las clases pobres, por dos razones fundamentales: la primera, porque esta clase social ha sido injustamente desamparada por nuestros viejos sistemas gubernativos, que operaron, como era lógico, dentro de la ideología de un individualismo capitalista, con sus inseparables egoísmos, y la segunda, es que un Estado de origen popular debe sincera y realmente esforzarse en borrar la injusta división de clases sociales, tan honda que económicamente sobre todo, ha existido en nuestro medio.¹⁰³

En un intento por mejorar las condiciones de vida de las clases trabajadoras, el gobierno de Distrito Federal emprendió un programa de construcción de viviendas obreras. En 1935, dicho programa alcanzó el número aproximado de 200 casas ubicadas en los terrenos de la

¹⁰² *Ibidem*, p. 233.

¹⁰³ *Informe que rinde el Departamento del Distrito a los habitantes del Distrito Federal sobre su programa de gobierno y de lo que éste ha realizado en el año de 1935...Op. Cit.*, p. 37.

Hacienda de San Jacinto.¹⁰⁴ Para este entonces, ya se había construido otra serie de viviendas obreras en la zona de Balbuena. En este último caso, las casas se agruparon en cuatro manzanas: dos hacia el Oriente y dos hacia el Poniente, contando con un parque y juegos para niños. Del tipo habitación de una sola planta se construyeron 68, del tipo de dos plantas 36 y del tipo de una planta combinada con comercio 9; total 108 casas”.¹⁰⁵



6. La Ciudad de México a comienzos de los años treinta

¹⁰⁴ El Informe detalla: “[...] se ha terminado la construcción de casas para obreros en los terrenos de la Hacienda de San Jacinto; este grupo de casas, que es de más de doscientas, comprende diferentes tipos como sigue: más de setentas casas tipo 1, con un costo de \$ 2, 125.00 cada una; diez casas tipo 1-A, con un costo unitario de \$ 1, 841.00; más de cien casa tipo 2, de \$2, 350.00 cada una; diez casas tipo 2-A de \$2, 206.00 cada una y más de veinte casas tipo , de \$3, 600.00 cada una”. *Informe que rinde el Departamento del Distrito a los habitantes del Distrito Federal sobre su programa de gobierno y de lo que éste ha realizado en el año de 1935... Op. Cit.*, p. 40.

¹⁰⁵ *Informe Presidencial y Memoria del Departamento del Distrito Federal que rinde el C. Jefe del mismo Lic. Aarón Sáenz, por el periodo administrativo comprendido entre el 1° de julio de 1933 y el 30 de julio de 1934*, México: Talleres Linotipográficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1934, p. 91.

3.3 La capital revolucionaria

Durante la tercera década del siglo XX la municipalidad de México casi duplicó su población —al constituirse en 1928 como el Departamento Central integrado por las antiguas municipalidades de Tacuba, Tacubaya y Mixcoac— y de 615 367 habitantes en 1921 pasó a tener 1 029 068 en 1930.¹⁰⁶

La paz que el fin de la fase armada trajo consigo, propició el desarrollo de la élite capitalista y el regreso de algunas personas que habían partido al exilio. A principios de la década de los veinte comenzó el desarrollo de lujosos barrios residenciales hacia el poniente de la capital para la clase favorecida por la Revolución. El arquitecto José Luis Cuevas Pietrasanta diseñó los fraccionamientos de Chapultepec Heighs (1921) e Hipódromo Condesa (1925), colonias modernas que contaron con todos los servicios y albergaron a la nueva burguesía revolucionaria. Si bien, ambas colonias tardaron algunos años en consolidarse, su trazo urbano resultó una verdadera novedad para la época, en tanto que rompieron con el típico diseño lineal y favorecieron las áreas verdes, como en la colonia Hipódromo donde se destinó un espacio de 60 000 m² para un parque público.¹⁰⁷

Por otra parte, las clases menos favorecidas por la Revolución —pero no del todo ignoradas por las autoridades, al menos en los discursos— se establecieron en colonias, ubicadas al norte y al oriente, que no contaban muchas veces con los servicios indispensables al momento de ser vendidas, entre las que destacan Industrial Vallejo, Moctezuma, Obrera y Buenos Aires.

La imagen urbana de la capital se incrementó gracias al aumento de automóviles, la expansión del tranvía eléctrico, la iluminación eléctrica y un centro que había recuperado su carácter comercial. En 1929, la Oficina de Tráfico del Distrito Federal registró la asombrosa cantidad de 32 309 vehículos, entre automóviles oficiales, particulares, de alquiler, camiones de pasajeros, camiones de carga, bicicletas y motocicletas.¹⁰⁸ Para esta

¹⁰⁶ Regina Hernández Franyuti, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes de una invención, 1921-1994*, México: Instituto Mora, 2008, (Historia urbana y regional), p.191.

¹⁰⁷ Para mayores detalles sobre los orígenes de estos fraccionamientos, véase Manuel Sánchez de Carmona, “El trazo de las Lomas y de la Hipódromo Condesa”, en *Revista Diseño y Sociedad*, núm. 28-29, primavera-otoño, 2010, UAM-X, pp. 16-23.

¹⁰⁸ *Atlas General del Distrito Federal. Obra formada en 1929 por orden del Jefe del Departamento Central José Manuel Puig Casauranc... Op. Cit.*, p. 120.

época, existían cerca de 800 fábricas y 647 talleres, la mayoría ubicados en el centro de la capital, donde se producían tejidos, calzado, cigarros, dulces, tabiques, medicinas, etc.; mientras que el comercio principal lo constituían los almacenes de ropa, las zapaterías y las tiendas de abarrotes.¹⁰⁹



7. La Capital

La capital también concentraba las principales instituciones educativas del país, siendo así el centro cultural más importante de la República. La educación pública en el Distrito Federal estaba controlada por tres autoridades: la Secretaría de Educación Pública, la Universidad Nacional y el Departamento del Distrito Federal, quienes contaban con centros de enseñanza que iban desde la educación primaria hasta la superior. Además, existía buen número de sociedades científicas y culturales, tratándose por lo general, de doctas

¹⁰⁹ *Ibidem*, p. 28.

instituciones de estudio en que se hayan agrupados los mejores elementos intelectuales con que cuenta la capital de la República”.¹¹⁰

En la esfera urbana, la supresión del Ayuntamiento agilizó la expedición y aplicación de distintas disposiciones legales que buscaron transformar la imagen de la ciudad y adaptarla a las necesidades de los nuevos tiempos. La Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California, del 12 de enero de 1933, y el Reglamento emitido por el mismo Departamento el 17 de febrero del mismo año, impulsaron la creación de los Comités Ejecutivos de Planificación, gracias a los cuales, se pudieron poner en práctica las ideas de Carlos Contreras para transformar a la capital, aunque no en su totalidad, y la idea de renovación urbana permeó en los discursos de la época.

Entre las primeras acciones emprendidas por los Comités Ejecutivos de Ampliación, consideradas de inmediata urgencia, se encuentran las siguientes: la apertura de la Avenida 20 de Noviembre, la ampliación de las calles de Venezuela, la ampliación de las calles de San Juan de Letrán, la replaneación de la Plaza de la República, la planeación de la zona circundante al monumento a Álvaro Obregón—posibilitando así la apertura de la Avenida Insurgentes—, la replaneación de la zona de Dolores-Marroquí, la planificación de la carretera México-Laredo, la prolongación de las calles de Palma hacia el norte, la planificación de la Plaza de Peralvillo y la Calzada de Guadalupe, la planificación de la colonia Industrial en Villa Gustavo A. Madero, la planificación de Tacubaya y la planificación de las calles de Frontera, Durango y Guaymas en la colonia Roma. En conjunto, observa Sánchez Ruiz, estas obras emprendidas por el DDF buscaron dinamizar la parte central de la ciudad, introducir infraestructura para higienizar ciertas zonas y permitir, consciente o inconscientemente, la instalación de construcciones acordes a la nueva modernidad.¹¹¹

Las calles del centro se llenaron de polvo y escombros debido a las obras de ampliación de las futuras avenidas de Venezuela, San Juan de Letrán y 20 de Noviembre. Estos grandes

¹¹⁰ *Ibidem*, pp. 75-76.

¹¹¹ Para mayores detalles sobre las primeras intervenciones a la ciudad emprendidas por el gobierno en este contexto, véase, Sánchez Ruiz, *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana... Op. Cit.*, pp. 251-254.

ejes viales comunicarían distintos puntos de la ciudad, a la vez que estimularían la economía, mejorarían la imagen urbana, y servirían de lugares de esparcimiento para el capitalino y el turista. La ampliación de la Avenida San Juan de Letrán destaca como la obra más importante del periodo y se realizó aún después de que desapareció la Comisión de Programa durante el gobierno de Abelardo L. Rodríguez, cuando Aarón Sáenz como Jefe del Departamento dirigió las acciones.¹¹²



8. Ampliación del primer tramo de la avenida San Juan de Letrán, ciudad de México, ca. 1934.

¹¹² Armando Cisneros Sosa, *La ciudad que construimos: registro de la expansión de la Ciudad de México (1920-1976)*, México: UAM-Iztapalapa, División de Ciencias y Humanidades, 1993, pp.53-54.

El proyecto, presentado por Carlos Contreras ante la Comisión de Programa, fue aprobado por el presidente Pascual Ortiz Rubio en 1930 y requirió numerosas negociaciones entre las autoridades y los representantes o dueños de las propiedades afectadas. La idea era construir un eje vial norte-sur que agilizará el tráfico en el centro de la capital y abrir las calles de San Juan de Letrán y la 1ª y 2ª de Niño Perdido a un ancho de 40 metros, además de levantar edificios comerciales, rascacielos, cines y teatros. Cabe destacar que el presidente del Comité Ejecutivo del Proyecto fue Ernesto Amezcua, gerente de la Compañía de Seguros La Nacional, quien —estaba a punto de terminar el primer rascacielos de la ciudad en la esquina de San Juan de Letrán y Juárez—. ¹¹³

Después de que se adquirieron los predios de las aseguradoras La Comercial y la Latinoamericana, de la Beneficencia Pública, de las fundaciones Matías Romero y Mier de Escandón, y de diversas familias de propietarios, se inició la demolición de numerosos edificios, entre ellos, la iglesia de Santa Brígida, un inmueble del siglo XVIII que poseía una planta elíptica, cuyo único defecto —era que salía varios metros del alineamiento recto que se buscaba—. ¹¹⁴ Al respecto de la demolición que se inició a finales de 1933, Justino Fernández comentaba lo siguiente:

El trazo de la nueva arteria pasaba precisamente sobre el templo de Santa Brígida dejando fuera del nuevo alineamiento prácticamente tres cuartas partes de su nave. Era éste un problema de difícil solución, pues si bien por un lado se quería conseguir la conservación del monumento, por otro el saliente que se producía estorbaba en cierta forma a las necesidades del tránsito. ¹¹⁵

El avance de la modernidad en el escenario urbano durante estos años trajo como consecuencia la desaparición de espacios fuertemente arraigados en la vida de los capitalinos. En este proceso el Estado y la burguesía no escatimaron en la destrucción de monumentos de gran valor artístico e histórico, aunque no siempre fue el caso, como se verá en el desarrollo de las obras de ampliación y apertura de la Avenida 20 de Noviembre.

La década de los treinta también marcó la aparición de los primeros rascacielos en la ciudad de México construidos por la iniciativa privada, que causaron gran revuelo y conmoción

¹¹³ *Ídem.*

¹¹⁴ *Ídem.*

¹¹⁵ Justino Fernández, —Sata Brígida de México” en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, México, vol. IX, núm. 35, año 1996, p. 24.

entre los capitalinos, dado la ausencia casi total de edificios mayores a cinco pisos. En 1930, Manuel Ortiz Monasterio proyectó para la Compañía de Seguros para la Vida S.A. el edificio *art déco* de La Nacional, el primer rascacielos construido en México que se inauguró dos años después con una estructura de hierro y concreto de 55 metros de altura y 735 m² de espacio.¹¹⁶ En el mismo año se construyó, en el cruce de Avenida Revolución y Avenida Jalisco, el moderno edificio Ermita, proyectado por el arquitecto Juan Segura que con sus departamentos, comercios y su famoso Cine Hipódromo, es en nuestros días un referente histórico y turístico de la zona.

Durante el gobierno de Lázaro Cárdenas continuaron los trabajos de mejoramiento urbano. Entre las obras que se realizaron en la capital durante este periodo se encuentran: la planificación de la Plaza de Peralvillo y la calzada de Guadalupe (1935), y de las avenidas del Taller y de la Viga (1936); el alineamiento de las calzadas de Camarones (1935), de la Unión, Ejército Nacional, y Chabacano (1937); y la ampliación de la calzada de Tlalpan y de las calles de José María Izazaga y Río de la Loza (1937).¹¹⁷

En un acto para glorificar a los héroes de la Revolución, Cárdenas inauguró el 17 de julio de 1935 el monumento a Álvaro Obregón en terrenos de La Bombilla. Tres años después se concluyó el monumento a la Revolución en la recién acondicionada Plaza de la República, rediseñado por Carlos Obregón Santacilia a partir de la antigua estructura del Palacio Legislativo, proyectado durante el Porfiriato por Émile Bénard. En esta época también se cambiaron algunas antiguas designaciones en la ciudad: la Villa de Guadalupe se convirtió en la delegación Gustavo A. Madero y San Ángel en la delegación Álvaro Obregón.¹¹⁸

¹¹⁶ Anda Alanís, *Op. Cit.*, pp. 154-156.

¹¹⁷ Sánchez Ruiz, *La ciudad de México en el periodo de las regencias... Op. Cit.*, p. 51.

¹¹⁸ Carlos Martínez Assad, —La ciudad de las ilusiones”, en Alfonso Morales *et al.*, *Op. Cit.*, p. 100.



9. Monumento a Álvaro Obregón en San Ángel.

Según algunos discursos de la época, la modernización de la urbe debía respetar la personalidad arquitectónica legada del pasado ante el aumento de las influencias extranjeras, principalmente alemana y estadounidense. Esta preocupación fue expresada en 1935 por Cosme Hinojosa, Jefe del Departamento del Distrito Federal durante la administración cardenista. En el Informe de Gobierno que rindió a los habitantes de la ciudad de México externó:

La ornamentación y monumentalización de nuestras ciudades, deben llenar no sólo funciones artísticas abstractas, sino esencialmente educativas para nuestro propio medio. *Debemos cuidar que nuestras mejoras acusen una cultura y un progreso netamente mexicanos.* Esta es la mejor manera de inspirar y sostener en el pueblo el respeto y la valoración por sus tradiciones y cosas nacionales, en tanto que en ellas están vivos constantemente el sentimiento y el recuerdo de todo lo que es gloria y grandeza de nuestro México.¹¹⁹

¹¹⁹ *Informe que rinde el Departamento del Distrito a los habitantes del Distrito Federal sobre su programa de gobierno y lo que éste ha realizado en el año de 1935...* Op. Cit., p. 20. Cursivas en el original.

En este sentido, las mejoras que se hicieran no sólo tendrían finalidades ~~abstractas~~ sino que debían evocar una grandeza mexicana que estimulase un sentimiento patriótico en el pueblo; así el nacionalismo se introduciría en los parques y jardines públicos y en la ornamentación de toda la ciudad, pues

Dentro de estos propósitos sanos, y que esperamos justificadamente merezcan el apoyo de nuestra prensa, haremos una obra de cultura nacionalista en nuestros parques y jardines públicos, así como en toda la obra de ornamentación de nuestra Ciudad. Cada parque o jardín debe llevar el nombre y evocar por lo tanto la gloria de un escritor, poeta, pintor, historiador, etc., definitivamente juzgado por la historia y la opinión pública. De esa manera, ese parque o jardín despierta constantemente en nuestro pueblo la veneración por una grandeza mexicana y en ese parque dedicado a una evocación concreta, *fundaremos una biblioteca popular alusiva. El pueblo encontrará de ese modo, en sus paseos y sitios históricos preferidos, el recuerdo de su propia historia y de la grandeza nacional. De este modo se ha formado por los habitantes de París y otras ciudades el acendrado cariño que sus ciudadanos tienen por los sitios y rincones de su propia ciudad.*¹²⁰

Durante este periodo, por acuerdo del Presidente Lázaro Cárdenas, se procedió a reglamentar el estilo de las construcciones en el primer cuadro de la capital, ~~el~~ México Viejo, tan nutrido de viejas tradiciones y de magníficos monumentos arquitectónicos”, y de algunas de las principales avenidas. Con ello, se buscaba controlar la construcción de edificios modernos en el centro de la ciudad para conservar su imagen colonial:

Ya no se permitirá que junto a un admirable edificio colonial, se levanten supuestos rascacielos que no tienen la gracia de las torres aladas y que más parecen amontonamientos de cajones, como si se tratase de convertir a nuestra primera ciudad en un enorme almacén de cosas ingratas al espíritu. [...] En una palabra: los edificios que se construyan en lo sucesivo, se sujetarán a lo previsto por la Dirección General de Servicios Urbanos y de Obras Públicas adaptándose, repetimos, a un determinado estilo arquitectónico que no resulte molesto ni detonante y que estén de acuerdo con las exigencias de la vida moderna. Todas las futuras construcciones deben satisfacer las necesidades de auténticas modalidades arquitectónicas, sin que esto quiera decir que se trate de impedir determinado criterio, sino de significar nuestras bellezas comprendidas en el primer cuadro de la ciudad.¹²¹

Paralelamente a los intentos para mejorar la imagen de la *primera ciudad*, se sucedían cambios en la cultura política del país que tuvieron a las calles de la capital como su principal escenario. Bien es sabido que durante el gobierno de Lázaro Cárdenas (1934-1940), éste apoyó las movilizaciones de obreros y campesinos, y garantizó la expresión de

¹²⁰ *Ibidem*, p. 21. Cursivas en el original.

¹²¹ ~~El~~ estilo de las construcciones”, en *La Gaceta. Órgano del Departamento del Distrito Federal*, México, Sábado 15 de agosto de 1936, p. 19.

sus demandas a través de marchas, mítines y manifestaciones, al grado que como apunta Ricardo Pérez Monfort:

Los 5 de febrero, los 21 de marzo, los primero de mayo, los 16 de septiembre, los 12 de octubre y los 20 de noviembre, se combinaban con el recién instaurado 24 de febrero o con los religiosos jueves y viernes santos, los días de muertos o el 12 de diciembre, todas las fechas en que la gente aprovechaba para salir a la calle a manifestar ya fuera su fervor político o su pasión religiosa.¹²²

Por otra parte, también durante estos años se registró la aparición de un gran número de productos culturales tendientes a definir y reforzar la imagen de la identidad nacional. Tanto el gobierno como los grupos intelectuales y los medios de comunicación—la radio, el cine, la prensa y el teatro—favorecieron la creación de expresiones culturales de corte nacionalista que contemplaran la esencia de una mexicanidad construida. La cultura en el contexto del gobierno cardenista, observa Pérez Monfort, —se identificó mucho más con los charros cantores, con las chinas poblanas, con los indios de calzón blanco y huarache, que con el urbanita de sombrero Borsalino y saco cruzado.”¹²³

A partir de 1940, la Ciudad de México aceleró su proceso de urbanización debido, entre otras aristas, al crecimiento demográfico y a la incipiente industrialización. A inicios de la década, la capital contaba con 1 448 422 habitantes y con cerca de 3 018 establecimientos industriales de transformación.¹²⁴ A decir de Sánchez Ruiz:

[...] la base material que había posibilitado la expansión de la ciudad en la década de los treinta, requería ensancharse si es que se quería continuar atrayendo inversionistas para dar salida a la ansiada industrialización; ante esas exigencias, los gobiernos de la ciudad concentraron sus mayores esfuerzos en la construcción de los elementos necesarios para acrecentar la localización de las industrias.¹²⁵

La transformación urbana experimentada por la ciudad durante este periodo fue abrumadora. Entre las obras más importantes que se realizaron a lo largo de la década de los cuarenta se encuentran: el inicio del entubamiento del canal de la Viga (1941) y del río Consulado (1947), la prolongación de las avenidas San Antonio (1941) y Pino Suárez (1942), la ampliación de la avenida Mariano Escobedo y de la calzada de Tlalpan (1943), la

¹²² Ricardo Pérez Monfort, —La ciudad de México durante el sexenio del general Lázaro Cárdenas”, en Carlos Martínez Assad *et al.*, *Juntos y medio revueltos*, México: Ediciones Unios, FP, SONER, 2000, p. 26.

¹²³ *Ibidem*, p. 31.

¹²⁴ Enrique Espinoza López, *Ciudad de México, compendio cronológico de su desarrollo urbano: 1521-1980*, México: E. Espinoza López, 1991, pp. 168 y 170.

¹²⁵ Sánchez Ruiz, *Op. Cit.*, p. 116.

apertura oriente del Anillo de Circunvalación (1945), y el inicio de la construcción del Viaducto sobre los que fueron los cauces del río La Piedad.¹²⁶ Como se puede observar, estas obras buscaron satisfacer las necesidades de tránsito de la nueva ciudad industrial y, a su vez, en la mayoría de los casos, acabaron con ambientes tradicionales de gran arraigo para los capitalinos, tal como el Paseo de la Viga, que funcionaba no sólo como un lugar de recreo sino también como fuente de trabajo para quienes habitaban en sus orillas.

Durante la década de los cuarenta y cincuenta, en la capital de la República se emprendieron obras de localización de zonas industriales, se crearon los grandes conjuntos habitacionales, se construyeron escuelas, hospitales y mercados, se acondicionaron zonas residenciales para las clases altas y se desarrollaron nuevos asentamientos ubicados en las periferias. Las demandas requeridas en el país durante este periodo, fueron asumidas por brillantes arquitectos, entre los que destacan los nombres Mario Pani, Enrique del Moral, Enrique Yañez, Carlos Obregón Santacilia, y José Villagrán.¹²⁷ La arquitectura reflejó las aspiraciones de una sociedad en constante transformación; a lado de las propuestas nacionalistas, que en el transcurso de los años perdieron vigor, el estilo funcionalista poco a poco se consolidó como el preferido por el Estado y la naciente clase empresarial.

En la producción arquitectónica realizada en nuestro país entre 1925 y 1980, se encuentran presentes los conceptos de modernidad y nacionalismo —como argumentos o bases fundamentales de las propuestas tanto teóricas como constructivas de la mayoría de los arquitectos—. ¹²⁸ Desde la década de los treinta, la arquitectura funcionalista adquirió una tónica social, al ser utilizada por el Estado para satisfacer las demandas de vivienda de los grupos populares. Tanto José Villagrán como Juan O’Gorman, constructores de casas obreras, pensaban que la arquitectura debía servir al país y responder a la realidad nacional para satisfacer las demandas de los mexicanos.

Tiempo después, debido a la reducción de costos que traía consigo y la modernidad con que se le relacionaba, se construirían en este estilo una infinidad de edificios: escuelas, casas,

¹²⁶ *Ibidem*, p. 119.

¹²⁷ Durante el periodo, tan sólo Mario Pani se encargó del diseño de los multifamiliares Miguel Alemán y Benito Juárez, formó parte del proyecto de construcción de la Ciudad Universitaria, y diseñó la Escuela Normal para Maestros y el Conservatorio Nacional de Música. Véase, *Ibidem*, pp. 121-142.

¹²⁸ Bojórquez Martínez, *Op. Cit.*, p.

guarderías, hospitales, fábricas, edificios privados, oficinas de gobierno, multifamiliares, etc. Ante el declive de la arquitectura neocolonial y en un intento por equilibrar el binomio tradición-modernidad, el Estado impulsó el movimiento de integración plástica, es decir, la conjunción de las artes plásticas en la construcción y que tuvo en la edificación de Ciudad Universitaria, a principios de los cincuenta, su obra culminante.

Conclusión

Durante la década de los veinte comenzaron los primeros esfuerzos para ordenar el crecimiento armónico de la capital a través de la expedición de distintas disposiciones legales. A pesar de los esfuerzos del Ayuntamiento para adaptarse a los nuevos tiempos, sus acciones no fueron suficientes para solucionar los principales problemas que trastornaban a los habitantes de la urbe. La extinción del gobierno municipal y el surgimiento del Departamento del Distrito Federal supusieron una nueva fase en la historia de la Ciudad de México. A partir de entonces comenzó un intenso programa de obras públicas que intentaron volver realidad las promesas de la Revolución y, a la vez, justificar la supresión del Ayuntamiento en aras del gobierno departamental.

La extinción del Ayuntamiento agilizó la expedición y aplicación de distintas disposiciones legales que buscaron transformar la imagen de la ciudad y adaptarla a las necesidades de los nuevos tiempos. El gobierno departamental tuvo la capacidad de impulsar distintos proyectos de modernización urbana que, en unos cuantos años, transformaron radicalmente la imagen de la Ciudad de México. En términos generales, estos proyectos consistieron en la apertura y ampliación de vialidades, introducción de infraestructura hidráulica, tendido de cables eléctricos y de teléfonos, creación de zonas industriales y construcción de viviendas obreras, escuelas y hospitales para las clases proletarias. Para satisfacer las necesidades que urgentemente la población demandaba, fue necesaria la participación de un grupo de profesionales que se encargó, literalmente, de construir la cultura revolucionaria. En este sentido, los arquitectos, ingenieros y urbanistas fueron fundamentales en la construcción del nuevo México debido, entre otras cosas, a sus proyectos que el Estado no vaciló en retomar.

Como pudimos observar en este capítulo, el Estado que surgió de la Revolución impulsó la transformación del espacio urbano capitalino mediante acciones concretas que tuvieron intenciones específicas. En este proceso, la Ciudad de México adquirió una forma, una estructura, una toponimia y una imagen que realzaron los valores vigentes en el momento: las aspiraciones de modernidad, la estética nacionalista y los hechos revolucionarios, todo con la intención de inculcar un sentido patriótico en el pueblo y hacerse perdurar en la memoria colectiva. La erección de un monumento, la apertura de una avenida o la construcción de una escuela, buscaron evocar el hecho mismo de la Revolución, y pueden ser vistos no sólo como testimonios de la intervención del poder en el espacio público para mejorar la calidad de vida de los habitantes del Distrito Federal, sino también como acciones que buscaron legitimar su posición en el poder e inculcar su ideología.

*No ha podido librarse la parte antigua de la ciudad de la transformación que supone el progreso, pero siquiera conserva el México viejo parte de su arcaico sabor.
¡Ojalá y sea por muchos años!*

—Alfonso de Icaza, 1957

4. La ampliación y la apertura de la Avenida 20 de Noviembre

Introducción

Durante la década de los treinta se llevó a cabo la ampliación y apertura de la Avenida 20 de Noviembre como parte de un complejo programa de planificación urbana en la capital. En sólo un par de años el aspecto de esta zona se transformó radicalmente para dar paso al llamado del “progreso”. Para comprender con mayor alcance el simbolismo que configuró esta enorme vía, será necesario remitirnos a los tiempos cuando todavía no existía y, en particular, a los años en que surgió.

En el primer apartado de este capítulo se realiza una descripción del aspecto que conservó el sur del centro histórico hasta 1934, resaltando la presencia de edificios porfirianos, casonas virreinales y las llamadas zonas de tolerancia. Seguimos luego con el análisis del proyecto oficial para la apertura de la Avenida 20 de Noviembre así como de los discursos que giraron en torno a su creación, con la intención de desentrañar las ideas con que fue concebida desde la esfera del poder. Finalmente concluimos con un tercer apartado en donde se muestra el desarrollo de la obra, entre expropiaciones y demoliciones, hasta 1936, cuando se develó la placa con su nombre y la ciudad contó oficialmente con una nueva vialidad.

4.1 Notas sobre el aspecto del sur del centro histórico hasta 1934

Como menciona Marshall Berman, el precio de hacer avanzar y expandir la modernidad trae como consecuencia inevitable la destrucción de ambientes “tradicionales” y “premodernos”.¹²⁹ Las obras de apertura y ampliación de la Avenida 20 de Noviembre durante la década de los treinta trajeron consigo la desarticulación de numerosos espacios que llevaban siglos de arraigo entre la población capitalina para desaparecer del contexto urbano de la capital ante el paso inevitable de la modernidad.

El sur del centro histórico de la Ciudad de México, en su tramo comprendido de la Plaza de la Constitución a la capilla de Tlaxcoaque, entre las actuales calles de 5 de Febrero y José María Pino Suárez (véase Anexo, Figura 2), presentó hasta la tercera década del siglo XX un aspecto caótico y anárquico que no correspondía con la estatura de una ciudad moderna y revolucionaria. Esta enorme zona formó, hasta la calle de San Miguel, parte de la traza española realizada por Alonso García Bravo en el siglo XVI. Al finalizar el virreinato contaba con tres callejones —La Callejuela, Cerrada de Jesús y Ave María —, todos de una cuadra de longitud y vagamente alineados sobre una recta cuya posición corresponde a la actual avenida [20 de Noviembre]¹³⁰, a los que se incorporó en 1861, como consecuencia de las Leyes de Reforma, el callejón de Ocampo.

Testigo de las innumerables transformaciones de la Plaza Mayor a lo largo de su historia, el extremo sur fue ocupado desde un principio por las Casas del Cabildo y el Portal de las Flores, que quedaron separados por un estrecho callejón que derivaba en la Calle de la Celada (actualmente Venustiano Carranza). Para darnos cuenta de cómo era el aspecto del extremo sur de la Plaza Mayor a finales del siglo XVIII, dejemos que nos ilustre el exaltado testimonio de Juan de Viera:

El otro frente de la real plaza lo hace el portal de que llaman de las Flores, cuya hermosa fábrica da hermosísima vista a la plaza por su arquitectura y balconería, y bajo de este portal a pesar de los helados inviernos se venden flores todo el año, y muchas curiosidades de juguetería, flores de mano, muñecas, y otras cosas, sin las muchas tiendas así de géneros de la Europa como de la misma tierra. Agrégase a este portal, que llaman de la Diputación,

¹²⁹ Berman, *Op. Cit.*, p. 310.

¹³⁰ Guillermo Tovar de Teresa, *La Ciudad de los Palacios: crónica de un patrimonio perdido*, México: Fundación Cultural Televisa A.C., Espejo de Obsidiana, Vuelta, 1991, tomo I, p. 109.

que son las casas del cabildo de esta ciudad de una magnífica arquitectura, abalconado todo, en cuyas viviendas vive el corregidor, y están las oficinas de sala de cabildo y otros oficios, y remata el portal en cada esquina con dos torreones, que sobresalen entre sus almenas.¹³¹

Entre los lugares de la capital que más se han transformado ante la marcha inevitable del progreso se encuentran el Zócalo y los portales que lo rodean, que según recuerda Alfonso de Icaza, nacido hacia 1890: —Aquél, cuando yo era niño, tenía numerosos árboles, más un ‘kiosko’, y en su perímetro se hallaban, tanto el mercado de las flores, frente al Monte de Piedad, como el pabellón de los tranvías, frente a la hoy Avenida del 20 de Noviembre, que entonces no era sino un simple callejón, con el nombre de *Callejuela*”.¹³²

Durante el Porfiriato, el —famoso” Portal de las Flores se encontraba, según descripción del mismo Icaza,

[...] ya sin puestos fijos, pero con numerosos vendedores ambulantes, que se estacionaban hasta la esquina de Flamencos, y respecto de las casas comerciales existentes en aquel entonces en el —portal” que nos ocupa, recuerdo tres almacenes de ropa, el —Cajón del Sol”, en la esquina con la —Callejuela”; otro que se llama —Mapor”, y —La Valenciana”, que se incendió varias veces.¹³³

El estrecho callejón se mantuvo en el mismo sitio durante siglos y fue conocido con distintos nombres a lo largo de su existencia: de la Diputación, de la Carnicería o simplemente Callejuela.¹³⁴ A pesar de su céntrica ubicación, el callejón era inadecuado para las actividades que se desarrollaban en él, pues durante mucho tiempo se encontró ahí el —local para la carnicería mayor que por su naturaleza exigía gran concurrencia de gente, y el tráfico de las mulas que servían para la conducción de las piezas”.¹³⁵

¹³¹ Juan de Viera, *Breve y compendiosa narración de la Ciudad de México*, primera edición en facsimilar, México: Instituto Mora, 1992, p. 6. Según José María Marroquí, el Portal de las Flores —Debe su nombre al comercio que allí se hizo de flores naturales en tiempo en que las canoas llegaban hasta la plaza, y al de flores artificiales que fue su consecuencia, y que todavía se hace en él, aunque va disminuyendo”. José María Marroquí, —El Portal de las Flores”, en *La Ciudad de México*, México: Jesús Medina Editor, 1969, tomo III, p. 603.

¹³² Alfonso de Icaza, *Así era aquello...sesenta años de vida metropolitana*, México: Ediciones Botas, 1957, p. 62.

¹³³ *Ibidem*, p. 63.

¹³⁴ Durante el periodo virreinal se ubicaba en este callejón el local de la carnicería mayor que una vez desaparecido el estanco de la carne, en 1813, se arrendó a particulares con el mismo propósito y continuó existiendo hasta 1888.

¹³⁵ Marroquí, *Op. Cit.*, tomo II, p. 36.

Con un triste y sucio aspecto, y hasta con un caño descubierto en medio, así permaneció la Callejuela durante mucho tiempo hasta que un afán por modernizar la ciudad, a finales del siglo XIX, se sintió en este lugar: –Se quitó de ahí la cárcel [de Ciudad], se cubrió el caño, se igualó el piso y se extendieron hacia ella las casas de comercio que ocupaban las esquinas, abriendo grandes escaparates cubiertos de hermosos cristales y llenos de finas telas y de otros objetos que agradan la vista”.¹³⁶



10. La Callejuela hacia 1934.

La Callejuela comunicaba la Plaza Mayor con la calle de San Bernardo, a saber, una de las más céntricas y mejores calles de la ciudad que corría de Poniente a Oriente, justo a espaldas del Ayuntamiento y del Portal de las Flores. Originalmente fue conocida como la calle de la Celada, pero en 1636 mudó su nombre por el de San Bernardo en virtud de la instalación del nuevo convento de la Orden del Cister.¹³⁷ El tiempo arruinó el convento y

¹³⁶ *Ibidem*, p. 38.

¹³⁷ El origen del convento de San Bernardo tuvo como causa un pleito electoral que ocurrió en el convento de Regina en 1635, y que culminó con la separación de un grupo de monjas y su instalación en un nuevo monasterio en la calle de la Celada, que a partir del 30 de marzo de 1636 mudó su nombre por el de San Bernardo. Resulta que se trataba de elegir Abadesa en dicho convento y se formaron dos bandos: uno integrado por descendientes del antiguo virrey, Marqués de Salinas, y el otro constituido por las parientas del entonces virrey Marqués de Cadereyta. Al no querer reconocer la victoria del primer bando, el segundo

fue objeto de reparaciones entre 1668 y 1681. El 24 de junio de 1685 se inició la reconstrucción total del edificio, previamente demolido con gran solemnidad, gracias a los recursos generosos de don José de Retes y sus herederos. El nuevo edificio fue concluido en 1687 y fue dedicado con grandes festejos el 24 de junio de 1690.¹³⁸

La historia de este convento, como la de muchos edificios religiosos, dio un giro radical a mediados del siglo XIX como consecuencia de las Leyes de Reforma. En 1861 todos los conventos de la República fueron suprimidos y el 13 de febrero las veintitrés monjas de San Bernardo fueron trasladadas al convento de San Jerónimo. Inmediatamente el convento de San Bernardo fue demolido en la parte necesaria para abrir una nueva calle, que después se llamó *Ocampo* —en homenaje a uno de los mártires de La Reforma— y durante el Segundo Imperio se conoció como *La Perla*, y aunque no quedó alineada con la Callejuela sí comunicó la calle de San Bernardo con la de Don Juan Manuel (República de Uruguay). El resto del convento se puso en venta, incluyendo el templo, que logró sobrevivir hasta nuestros días gracias a que el Arzobispo Labastida lo compró, ordenó su reparación y lo abrió de nuevo al culto.¹³⁹

Sobre la calle de San Bernardo, a espaldas del Ayuntamiento, se levantó a finales del siglo XIX uno de los edificios más modernos de su tiempo: El Palacio de Hierro. La sociedad constituida por los señores José, Julio y Enrique Tron, José Leautaud y Damián Proal, todos ciudadanos franceses, queriendo ensanchar sus negocios determinaron construir una tienda departamental, inspirada en las que ya existían en París, sobre los terrenos que ocupaban tres casas pertenecientes a Antonio Proal.¹⁴⁰ El proyecto fue encomendado al arquitecto mexicano Ignacio de la Hidalga, quien levantó un edificio afrancesado de cinco pisos con una estructura de hierro de la que tomó el nombre. Tres años duró la construcción del

recurrió a los bienes que el hermano de tres religiosas había dejado para la fundación de un convento de monjas de la Orden de Cister, y acudió al Arzobispo y al Virrey para hacerlo posible. Las monjas disidentes solicitaron la fundación de un convento con la regla concepcionista que profesaban pero con el nombre de San Bernardo, lo que finalmente fue concedido por las altas autoridades novohispanas. Marroquí, *Op. Cit.*, tomo I, pp. 621-625.

¹³⁸ *Ibidem*, p. 624.

¹³⁹ *Ibidem*, p. 625.

¹⁴⁰ La sociedad era propietaria en este entonces de un cajón de ropa llamado Las Fábricas de Francia, situado en la esquina del Portal de las Flores y Callejuela.

moderno edificio que concluyó en junio y se inauguró el 1º de julio de 1891. José María Marroquí describe un cuadro muy curioso al momento de su inauguración:

Se abrió ese día, y el público novelero acudió en tanto número, que hubo necesidad de que interviniese la policía, y para guardar orden destinó dos municipales a cada puerta, con la consigna de que por la calle de San Bernardo se entrara y se saliera por las de la Callejuela [...] El primer día fue mayor el número de curiosos que de compradores, y casi no era posible ningún trato en medio de la compacta muchedumbre, cosa que causó más regocijo que pena a los dueños de la casa. Muchos fueron los llamados y pocos los escogidos para ser elevados a los pisos altos, y más poco todavía los obsequiados con pasteles y vino, que pagaron con usura; y eso acontece siempre, pues al público se le da una sopa de su propio chocolate.¹⁴¹



11. Carruajes y tranvías en el aristocrático cruce de Monterilla y San Bernardo antes del incendio del Palacio de Hierro.

La descripción de Marroquí refleja los afanes de la alta sociedad mexicana por incorporarse a la modernidad internacional representada, en este caso, por la inauguración de una tienda departamental donde se podían adquirir las últimas novedades de la moda europea. La ampliación de El Palacio de Hierro hasta la calle de Monterilla (5 de febrero), finalizada en

¹⁴¹ *Ibidem*, p. 620.

1911, contempló una torre con reloj y linterna en la esquina, y rótulos en las fachadas del mismo modo que el edificio de Las Fábricas de Francia que estaba enfrente.¹⁴²

Tres años después, el 15 de abril de 1914, un incendio que comenzó en los aparadores que daban hacia la calle de Monterilla arrasó totalmente con uno de los almacenes de ropa más elegantes de la ciudad, causando con ello gran conmoción entre los capitalinos, afligidos ya por las turbulencias revolucionarias. Para esta época, menciona Mónica Silva Contreras, “rótulos y torres, a manera de faros urbanos, eran ya una marca tipológica en París o la Ciudad de México. De ahí que, luego del incendio que destruyera el conjunto del Palacio de Hierro, fueran fundamentales para el proyecto de Paul Dubois en 1921”.¹⁴³

El nuevo edificio de El Palacio de Hierro, que contó una vez más con un esqueleto de hierro, se concluyó en 1921. Su interior fue diseñado con amplio espacio central cubierto por un vitral de dimensiones monumentales y su decoración exterior se alejó de los parámetros que estaban de moda una década antes, “para manifestarse de una manera mucho más fresca y moderna siguiendo posiblemente a la “secesión vienesa”, a través de cintas verticales y horizontales integradas con mosaico tipo veneciano, formando figuras orgánicas (vegetales) o simples complementos geométricos con predominio de azules y dorados”.¹⁴⁴

En la otra esquina de la Callejuela, sobre la misma calle de San Bernardo, se encontró hasta 1934 el edificio del Puerto de Liverpool, empresa cuya historia comenzó en el año de 1847 cuando Jean Baptiste Ebrard llegó a México proveniente de Francia y comenzó a vender productos, adquiridos en el famoso puerto inglés, en un cajón del Zócalo. Tanto fue el éxito que en 1853 adquirió una casa en la esquina de la Callejuela y San Bernardo, donde

¹⁴² Mónica Silva Contreras, “Arquitectura y materiales modernos: funciones y técnicas internacionales en la Ciudad de México, 1900-1910”, en *Boletín de Monumentos Históricos*, Tercera Época, núm. 22, mayo-agosto, 2011, p. 222.

¹⁴³ *Ídem*.

¹⁴⁴ Anda Alanís, *Op. Cit*, p. 91.

estableció una tienda departamental que primero se llamó La Primavera y casi inmediatamente mudó su nombre por el del Puerto de Liverpool.¹⁴⁵



12. El Puerto de Liverpool, ca. 1934.

El edificio del Puerto de Liverpool fue construido en 1898 por el arquitecto mexicano Rafael Goyeneche. La moderna estructura, que se encontraba a espaldas del Portal de las Flores, ofrecía al público cuatro plantas para la exhibición y venta de artículos de primer orden —prendas, sombreros, lencería y artículos de lujo en general. En este caso, la influencia francesa en el diseño de Goyenche se manifestó en el techo inclinado a la *Mansard* alternado con una serie de buhardillas. Para algunos estudiosos del tema, el

¹⁴⁵ Roberto E. Moreno H., «La tienda Liverpool tuvo su origen en un cajón situado en el Zócalo», en *Crónica*, 31 de julio de 2004, < <http://www.cronica.com.mx/notas/2004/136893.html>>, (Consultado el 4 de octubre de 2013).

exterior del edificio parecía una reproducción, evidentemente en pequeña escala, del Castillo Maisons-Laffitte del célebre arquitecto barroco francés François Mansard.¹⁴⁶



13. Monterilla y San Bernardo, ca. 1911.

La céntrica, comercial y aristocrática calle de San Bernardo contaba con numerosos edificios departamentales que podían competir en variedad y lujo con cualquier tienda europea. El Palacio de Hierro, El Puerto de Veracruz, Las Fábricas Universales o el Puerto de Liverpool, ofrecían sus productos exclusivos a una sociedad opulenta ansiosa por situarse a la altura de la moda internacional. Además, los edificios que albergaban estas tiendas, construidos ex profeso con capital extranjero, se convirtieron en representantes de las tendencias arquitectónicas modernas, principalmente francesas, y destacaron por sus novedosas técnicas constructivas y sus imponentes fachadas.

¹⁴⁶ Katzman, *Op. Cit.*, p. 49.

Pero no sólo de impresionantes tiendas departamentales se componía esta vasta zona sino también, más hacia el sur, de añejas casonas virreinales, muchas de las cuales desaparecieron para siempre al abrirse la nueva arteria. Una de ellas, más de carácter histórico y simbólico que estético, fue la casa número 88 de la Calle de San Jerónimo en la que vivió sus primeros años quien después sería conocido como San Felipe de Jesús. En esta casa se conservó durante muchísimo tiempo la famosa higuera que, según la tradición, reverdeció en el momento de cumplirse la profecía que el aya de “Felipillo” le había pronosticado para cuando éste se volviera santo. Desde entonces la higuera fue objeto de culto y veneración hasta que por abandono y olvido fue arrancada de cuajo y su paradero se ignora hasta nuestros días. Dicha casa databa del siglo XVI y conservaba muchos detalles de las remodelaciones que se le hicieron en el XVIII, hasta que por quedar justo en el centro de la Avenida 20 de Noviembre fue demolida, perdiéndose con ello uno de los lugares más tradicionales de la Ciudad de México.¹⁴⁷

Conforme se avanzaba hacia el sur, el aspecto de zona se volvía más confuso, desordenado y miserable, sobre todo en la zona circundante a la capilla de la Concepción Tlaxcoaque, próxima al Rastro, a los callejones del Ave María, del Árbol, de Santa Gertrudis, de Cabezas, de Tlaxcoaque y a la Cerrada de Necatitlán. Hacia la década de los treinta, esta enorme zona que concentraba una gran cantidad de prostíbulos, desapareció gracias a “las campañas moralizadoras de las autoridades y las ampliaciones de calles [que] aniquilaron el rostro antiguo [y] erradicaron los prestigios pecaminosos”.¹⁴⁸ La apertura de la Avenida 20 de Noviembre daría una nueva imagen a esta área populosa y conflictiva de la ciudad, y a decir de Arturo Sotomayor “si aniquiló recuerdos gratos, disolvió también, y en buena hora, manchas del fango social como el Callejón del Ave María, las hediondas vecindades y corralones de la plazuela de San Salvador el Verde”.¹⁴⁹

4.2 Los discursos que giraron en torno a la creación de la *Gran Vía*

La creación de una avenida central que partiera de la Plaza de la Constitución hasta la zona de Tlaxcoaque—entre el Pasaje de la Diputación y la calle de Ocampo hasta

¹⁴⁷ Lauro E. Rosell, “En este lugar estuvo...la casa que habitó San Felipe de Jesús”, en *Revista Mapa*, núm. 55, octubre, 1938, pp. 17-18.

¹⁴⁸ Sergio González Rodríguez, *Los bajos fondos*, México: Cal y Arena, 1989, p. 54

¹⁴⁹ Arturo Sotomayor, *México donde nació...biografía de una ciudad*, México: Manuel Porrúa, 1968, p. 311.

Chimalpopoca—había sido propuesta desde la década de los veinte. El arquitecto Alfonso Pallares publicó un artículo en el *Anuario de la Sociedad de Arquitectos en México 1923-1924*, en donde reflexionaba sobre la necesidad de zonificar la ciudad e impulsar la construcción de nuevos fraccionamientos y arterias viales. Su preocupación por resaltar la belleza arquitectónica y monumental de la Plaza de la Constitución lo llevó a proponer un plan de acción para esta zona que incluía la erección de una serie de pórticos, la construcción de la Rotonda Monumental, el ensanchamiento de la calle de Brasil y la creación de la Avenida 20 de Noviembre. Asimismo, Carlos Contreras en su *Estudio Preliminar Núm. 1 del Plano Regulador de México*, elaborado en 1927, proponía una serie de intervenciones para la metrópoli, entre las que destacaba la creación de lo que después se conoció como Avenida 20 de Noviembre.¹⁵⁰

Para 1927 Carlos Contreras, el principal impulsor de la planificación urbana en México durante este periodo, comentaba en un artículo del primer número de la revista que él mismo había fundado, la utilidad de esta vialidad sin nombre aún: «Dos objetos principales tiene la apertura de esta *Gran Avenida de Norte a Sur*: servir de desahogo al tráfico creando una avenida comercial de gran importancia y construir el edificio del Gobierno del Distrito frente a la Plaza, equilibrando la masa del Palacio Municipal y completando la solución del Gran Centro Cívico de la Ciudad de México.»¹⁵¹

En este artículo se proponía que la vialidad tuviera un ancho de 46 metros al desembocar en la Plaza de la Constitución y de 30 metros en el resto de la misma. La creación de la Gran Avenida afectaría directamente al tradicional Pasaje de la Diputación, la calle de Ocampo, las calles de Uruguay, República del Salvador, Cerrada de Jesús, Mesones, Regina, San Jerónimo, el callejón del Ave María, de Netzahualcóyotl, y otras más. Entre las ventajas que la obra traería para los habitantes de la Ciudad de México se mencionaban las siguientes:

Servir de desahogo al tráfico de la Plaza y ligar a ésta con la Calzada de Chimalpopoca, que está llamada a ser el Gran Boulevard de Circunvalación Interior de la Ciudad de México.

¹⁵⁰ Sánchez Ruíz, *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana...*, *Op. Cit.*, p. 140 y ss.

¹⁵¹ Carlos Contreras, «Una gran avenida de Norte a Sur», en *Revista Planificación*, núm. 1, septiembre de 1927. Tomado de Sánchez Ruíz, *Planificación y urbanismo visionarios de Carlos Contreras...*, *Op. Cit.*, p. 69.

Crear una arteria comercial de importancia en lugar de una serie de casas de poco valor.
Aumentar en algunos casos hasta un doscientos o trescientos por cierto el valor de la propiedad en esta zona.
Aumentar los ingresos municipales con la correspondiente alza en valor de las propiedades.
Hacer posible la construcción de edificios de importancia comercial y arquitectónica, que harían una de las más bellas avenidas de la ciudad con una perspectiva magnífica al desembocar casi en eje a la Catedral Metropolitana.
Permitir la construcción del edificio del Gobierno del Distrito en la manzana formada por la Plaza de la Constitución, la avenida Pino Suárez, Capuchinas y Gran Avenida.¹⁵²

A pesar de que se resaltaba la “imperiosa necesidad” de llevar a la práctica este proyecto y de que se exhortaba al Ayuntamiento para reglamentar el trazo y alineamiento de ésta y otras arterias, el gobierno municipal de México no tuvo tiempo para echarlo andar ante su inevitable extinción en 1928. Sería a comienzos de la década siguiente cuando el gobierno del Departamento del Distrito Federal impulsaría un intenso programa de modernización urbana que buscaba, como hemos visto, satisfacer las necesidades de los habitantes de la capital adaptándola a los nuevos tiempos y legitimar, desde luego, su posición en el poder.

La ampliación y apertura de la que tomaría a partir de 1933 el nombre de Avenida 20 de Noviembre,¹⁵³ formaba parte del Plano Regulador del Distrito Federal (1933) del urbanista Carlos Contreras, parcialmente llevado a cabo, que proponía para la Ciudad de México la delimitación y arreglo de sus centros cívicos entre los que destacaba, por su importancia histórica y simbólica, la Plaza de la Constitución. El arreglo monumental proyectado por Contreras buscaba realzar la belleza del sitio y conservar su carácter virreinal. Cabe mencionar que las obras de embellecimiento en esta importante zona habían comenzado en la década anterior, cuando la remodelación de la fachada del Palacio Nacional, con su tercer piso, se concluyó en 1928.

Para lograr estos objetivos, Contreras proponía el aislamiento de la Catedral derribando el antiguo Hotel del Seminario; la creación de la Avenida 20 de Noviembre, con cuatro fuentes, que daría equilibrio a la Plaza; la ampliación de otras vialidades que facilitarían el acceso a la misma; y la instalación de un espejo de agua en el eje de Palacio Nacional con un islote de piedra volcánica y el águila del Palacio Legislativo, que acentuarían en

¹⁵² *Ibidem*, pp. 69-70.

¹⁵³ —Decreto que declara de utilidad pública el alineamiento de las calles de la Diputación y de Ocampo y su continuación hasta la calzada de Chimalpopoca para formar la avenida que se denominará del 20 de Noviembre”, publicado en el *Diario Oficial de la Federación*, tomo LXXXI, Núm. 38, viernes 15 de diciembre de 1933.

conjunto —la importancia colosal de este centro de grandes solemnidades cívicas y de inmensa tradición para la ciudad”.¹⁵⁴

Algunas de las arterias que debían abrirse o ampliarse para facilitar el acceso a la Plaza de la Constitución según el Plano Regulador de 1933, además de la Avenida 20 de Noviembre, eran las calles del Correo Mayor entre Moneda y Corregidora, las de la Soledad, las del 5 de Febrero hasta Chimalpopoca, las de Pino Suárez hasta San Antonio Abad, las de Moneda, las de Corregidora hasta Balbuena, las de Tacuba desde la Alameda hasta Mixcalco, y se proponía la creación de una nueva arteria —propuesta que por fortuna no prosperó, pues hubiera provocado la destrucción de numerosos monumentos artísticos e históricos de gran valor—que iría de Norte a Sur y que equivaldría a la del 20 de Noviembre, dividiendo la manzana entre Argentina y Brasil, desde Tacuba hasta Peralvillo y que acentuaría el eje de la Catedral.¹⁵⁵

El 16 de mayo de 1933, a las 12:30 hrs., siendo Presidente de la República Abelardo L. Rodríguez, Jefe del Departamento del Distrito Federal Aarón Sáenz, y don José Benítez, Secretario del mismo; y de acuerdo a la Ley de Planificación y Zonificación del Distrito Federal y Territorios de la Baja California del 1º de enero de 1933, se nombró el Comité Ejecutivo que debería encargarse de las obras de ampliación y apertura de la Avenida 20 de Noviembre.¹⁵⁶ Hecha la designación, el Comité quedó integrado por las siguientes personas: el ingeniero Roberto Servín como presidente, el ingeniero Evaristo Araiza como secretario, el señor León Audibert como tesorero, y el arquitecto Vicente Urquiaga y Rivas como asesor técnico, teniendo éste último la encomienda de elaborar el proyecto y el plan financiero que fueron sometidos a la consideración del Comité Ejecutivo, quien a su vez lo turnó a la Comisión de Planificación para su aprobación.¹⁵⁷

El proyecto, basado en la propuesta de Contreras, fue aprobado por la H. Comisión de Planificación en sesión efectuada el 4 de agosto de 1933. A finales de ese año, el 4 de diciembre, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el *Decreto que crea la Avenida*

¹⁵⁴ Véase “Plano Regulador del Distrito Federal, 1933”, en Sánchez Ruiz, *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana...*, *Op. Cit.*, pp. 380-402.

¹⁵⁵ *Ídem.*

¹⁵⁶ Vicente Urquiaga y Rivas, —Avenida 20 de Noviembre”, en *Arquitectura y Decoración*, vol. II, núm. 7, Mayo, 1938, p. 37.

¹⁵⁷ *Ídem.*

Veinte de Noviembre —promulgado en la residencia del Poder Ejecutivo encabezado en ese entonces por Abelardo L. Rodríguez— donde se justificaba la obra señalando que era indispensable la apertura y alineamiento de nuevas vías de comunicación que, además de embellecer a la Ciudad de México, repercutieran en la calidad de vida de sus habitantes y en su desarrollo comercial dentro de la lógica de la reconstrucción nacional. En este tenor se enfatizaba:

Que la parte Sur de la ciudad carece de vías apropiadas de comunicación y que esto ha motivado su estancamiento comercial y además que es de importancia estética el ensanchamiento y continuación de las calles denominadas —Paseo de la Diputación” y —Ocampo” para darle vista a la Plaza de la Constitución, y a la Iglesia Catedral, que indudablemente es en su género el edificio más importante de toda América [...]¹⁵⁸



14. *Perspectiva de la Avenida 20 de Noviembre* donde se bosqueja el edificio del Departamento del Distrito Federal en el espacio que ocupaba el Portal de las Flores.

No sólo una preocupación estética estuvo presente en los discursos que giraron en torno a la creación de la Avenida 20 de Noviembre, sino también se resaltaba la necesidad de acondicionar a la Ciudad de México con los espacios que exigía la vida moderna. El problema del tránsito, agravado cada día más por el número ascendente de automóviles que

¹⁵⁸ —Decreto que declara de utilidad pública el alineamiento...”, *Op. Cit.*, p. 795.

circulaban en la capital, se traducían en pérdidas enormes de tiempo y dinero para los que transitaban en esa complicada zona y para los que se trasladaban de la Plaza de la Constitución a la región sur y suroeste de la capital en donde se desarrollaban nuevos fraccionamientos. En este sentido, la Avenida 20 de Noviembre acabaría con un bloque de manzanas que se interponía entre el centro y las regiones nuevas y que obstruían la continuidad natural de la ciudad entre su parte vieja y sus ampliaciones.¹⁵⁹



15. La Avenida 20 de Noviembre vista de Norte a Sur en su primer tramo. Junio de 1933.

El Departamento del Distrito Federal buscaba instalar a la Ciudad de México en un sitio que, a manera de las grandes ciudades de todo el mundo marcadas por las “corrientes ideológicas modernas”, reuniera las condiciones necesarias para su comodidad modificando, cuando fuera menester, sus edificios y vías públicas para adaptarla a las formas de la vida actual:

Las calles angostas, y monótonas no responden ya a las necesidades de hoy que exigen mayor rapidez y comodidad en el tránsito, variedad en su aspecto, fácil movimiento comercial y que reclaman una adaptación mejor entre el interior de los edificios y el exterior, dándoles al mismo tiempo más luz, temperatura adecuada y buscando higiene y

¹⁵⁹ *Ídem.*

bella presentación en las casas habitación y las comerciales. En el desarrollo de los planes que este Departamento ha formulado para la planificación de la Ciudad de México, no se pretende devastar todo lo viejo; la tendencia es respetar el sello y carácter de la ciudad, buscando la adaptación de lo que es susceptible y respetando la historia y el arte que representan nuestros monumentos; pero dentro de estas barreras, la ciudad necesita una franca y definitiva restauración en su organismo anémico, originado por las ideas de los siglos XVI, XVII, XVIII y parte del XIX.¹⁶⁰

La traza tortuosa que prevalecía en la zona comprendida entre las avenidas 5 de Febrero y Pino Suárez, desde la Plaza de la Constitución hasta la calzada de Chimalpopoca, heredada de los tiempos de la dominación hispana y conservada hasta la tercera década del siglo XX, era la causa principal de los problemas de movilidad que afectaban a esta vasta área aislando, por falta de vías rápidas de comunicación, la zona comercial ubicada al Oriente de la ciudad del resto de la misma. Esperábase que la apertura de una vialidad comercial en el corazón mismo de la urbe daría vida a esta zona al movilizar todos los valores económicos que hasta entonces estaban “estancados” al subir de precio los terrenos y propiedades cercanos —como los de la colonia Obrera y calles adyacentes— y que con ello, el Departamento mejoraría sus ingresos con el pago de los impuestos proporcionales a los nuevos valores de las casas y terrenos de esta sección de la ciudad.¹⁶¹

En este proceso de renovación urbana, el Departamento buscó valorizar el capital de la zona a través de medidas fiscales e impositivas a los propietarios afectados, de la expropiación directa de ciertos terrenos, de los cambios en el uso del suelo y de la aplicación de normas urbanísticas y constructivas. Algunos propietarios se vieron obligados a vender sus propiedades a los grandes capitalistas que se establecieron en la zona, dando por resultado la construcción posterior de numerosos edificios por el sector privado. El mecanismo del proceso de renovación urbana es mejor explicado por Salvador Jury:

El Estado —~~ha~~ obra” deslumbrante, mejorando —la calidad de vida” en el antiguo centro, viejo y deteriorado; el capital inmobiliario adquiere extensiones de terreno privilegiadamente ubicadas; el capital constructor realiza obras públicas de considerable cuantía por contrato directo, y obras privadas en las que no sólo se embolsará las ganancias de estas obras en sí, sino incluso capitalizará la nueva renta creada por la obra pública; los nuevos inquilinos y arrendatarios, de una capacidad económica superior, y por tanto sujetos

¹⁶⁰ *Informe Presidencial y Memoria del Departamento del Distrito Federal que rinde el C. Jefe del mismo, Lic. Aarón Sáenz., Op. Cit., p. 82.*

¹⁶¹ “Decreto que declara de utilidad pública el alineamiento...”, *Op. Cit., p. 796.*

de crédito, permitirán no sólo una aceleración de la rotación del capital ahí invertido, sino ganancias considerables al capital bancario al que recurrirán en búsqueda de financiamiento; el capital comercial contará con renovados espacios, privilegiadamente ubicados, para su expansión, etc.¹⁶²

Así pues, el *Decreto* declaró de utilidad pública el alineamiento de las calles del ‘Pasaje de la Diputación’ y ‘Ocampo’ y su continuación hasta la calle de Chimalpopoca”, para conformar la Avenida 20 de Noviembre, en una clara referencia al día en que se desató el acontecimiento histórico de mayor trascendencia en aquél momento: el inicio de la Revolución Mexicana. En este sentido, puede decirse que el gobierno del DDF plasmó en la ciudad, a través del urbanismo y la nomenclatura, un sistema simbólico vinculado con la ideología de la clase en el poder, que en este caso se tradujo en la creación de una nueva avenida con un nombre que remitió directamente a la fecha fundacional de la Revolución, ensalzando el acontecimiento histórico que la había llevado al poder y en él seguía manteniéndola.

Por decreto oficial, la nueva avenida tendría un ancho de 37 metros en su primer tramo y a partir del segundo 27 y se ordenó la expropiación de los predios comprendidos dentro de la zona situada en el Cuartel IV de la ciudad de México y que tiene los linderos siguientes: Al Norte, la Plaza de la Constitución; al Oriente, la Avenida Pino Suárez y Primera calle de San Antonio Abad; al Sur, la Calzada de Chimalpopoca; y al Poniente, las calles del 5 de Febrero”.¹⁶³ El proyecto, que nunca se propuso arrasar con todo lo “viejo”, contemplaba una ancha y recta avenida que buscaba conservar el carácter tradicional de la parte más antigua de la ciudad y resaltar su histórica y característica traza.

¹⁶² Salvador Jury, “La Ciudad Capitalista”, *Nexos*, núm. 34, octubre, 1980, p. 15.

¹⁶³ *Ídem*.



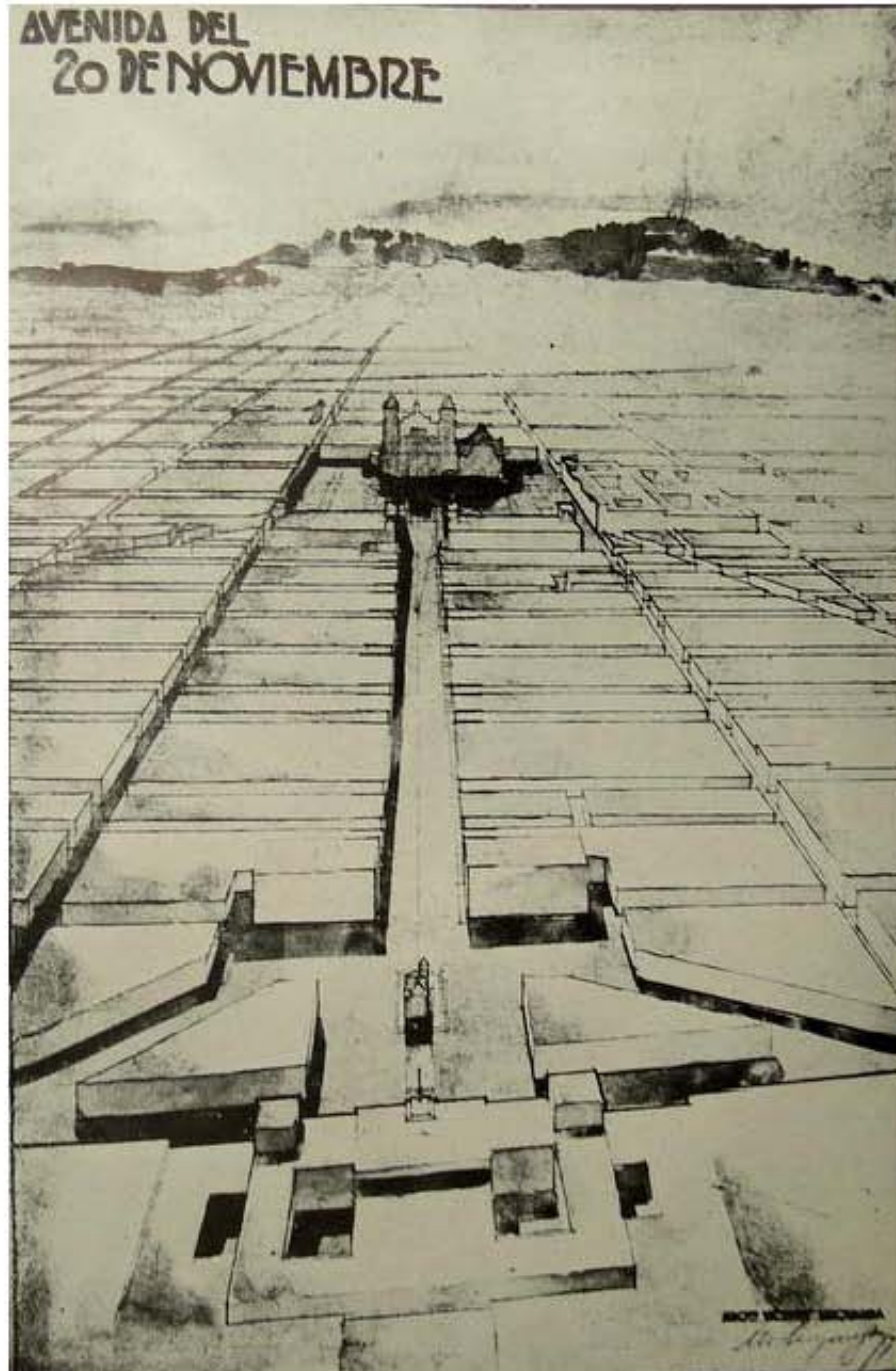
16. El Lic. Aarón Sáenz, Jefe del DDF en 1934, al iniciar las obras de demolición.

Las primeras demoliciones hechas para la ampliación y apertura de la Avenida 20 de Noviembre comenzaron el 6 de abril de 1934. Poco tiempo después el proyecto original fue modificado, —ya que afectaba los dos alineamientos de la avenida”, siendo aprobado definitivamente por la misma H. Comisión de Planificación el 15 de junio de 1934. Con el fin de coordinar los intereses que cada dependencia del gobierno pudiera tener en la realización de esta colosal obra, el proyecto también fue sometido a la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Secretaría de Educación Pública, a través del Departamento de Monumentos Coloniales y de la República.¹⁶⁴

A decir del arquitecto Vicente Urquiaga y Rivas, autor del proyecto y asesor técnico de la obra, la ampliación y apertura de la Avenida 20 de Noviembre fue bien recibida por los propietarios y vecinos de la zona afectada, principalmente por los directivos de algunas tiendas departamentales de gran importancia que resultaron beneficiados tales como El Palacio de Hierro S.A., El Puerto de Liverpool, la Cía. Industrial Veracruzana S.A., y otras. Por desgracia no se conocen aún los testimonios de los pequeños propietarios y los antiguos

¹⁶⁴ Urquiaga y Rivas, *Op. Cit.*, p. 37.

habitantes de las vecindades afectadas que no pudieron hacer frente a los nuevos alquileres u obligaciones económicas impuestas por la “modernización” en esta zona, y cuya experiencia seguramente no fue tan grata como la de los poderosos capitalistas.



17. La Avenida 20 de Noviembre. Vista de Sur a Norte.

Después de haber hecho la valuación de cada uno de los predios y propiedades afectadas por el desarrollo de la obra, se procedió a la aplicación de los valores que quedaron con frente a la Avenida 20 de Noviembre, equilibrándolos con los que en 1934 tenían los de las avenidas Pino Suárez y 5 de Febrero. También se procedió a la aplicación de nuevos valores para los predios ubicados en las arterias transversales que corrían de oriente a poniente, en los tramos comprendidos entre Pino Suárez y 5 de Febrero, y que sufrieron una gran transformación al quedar ligadas directamente con el centro de la ciudad.¹⁶⁵

Entre los puntos más importantes que contemplaba el programa para esta obra se encontraban los siguientes: centrar la avenida en relación con la Catedral Metropolitana para realzar la belleza y monumentalidad de la Plaza de la Constitución, respetando el trazo cuadrangular característico de la zona; conservar el alineamiento de la acera poniente en su primer tramo, donde hasta el día de hoy se encuentran los edificios del Ayuntamiento y del Palacio de Hierro, dando para este tramo una latitud de 31.5 metros; conservar el alineamiento de la acera oriente del segundo tramo que se fijó para el resto de la avenida en un ancho de 27 metros; respetar la iglesia de San Miguel afectando sólo su antiguo cementerio ubicado en su parte trasera; y conservar, de acuerdo con el proyecto aprobado por la H. Comisión de Planificación el 26 de junio de 1936, la pequeña capilla de la Concepción Tlaxcoaque que se situaría al centro de una plaza monumental plaza que se construiría también en esa zona.¹⁶⁶

Para la creación de la “Plaza del 20 de Noviembre”, el arquitecto Urquiaga propuso la preservación del legado histórico de la ciudad virreinal, a través de la construcción de edificios monumentales de estilo neocolonial que rodearían a la pequeña capilla de la Concepción Tlaxcoaque. La exaltación de la tradición arquitectónica virreinal en el proyecto de Urquiaga se opone a la copia de las metrópolis europeas que se presentó en el urbanismo y la arquitectura durante el Porfiriato; así, al recurrir a la arquitectura neocolonial, se buscó fortalecer el carácter nacional para distinguirlo del extranjero.

¹⁶⁵ El aumento del valor de cada predio beneficiado por esta obra se publicó detalladamente en el “Decreto que fija el impuesto a los predios beneficiados con la apertura y ampliación de un tramo de la Avenida 20 de Noviembre”, en *Diario Oficial de la Federación*, tomo LXXXVII, núm. 81, sábado 8 de diciembre de 1934, pp. 793-798.

¹⁶⁶ Urquiaga y Rivas, *Op. Cit.*, p. 45.



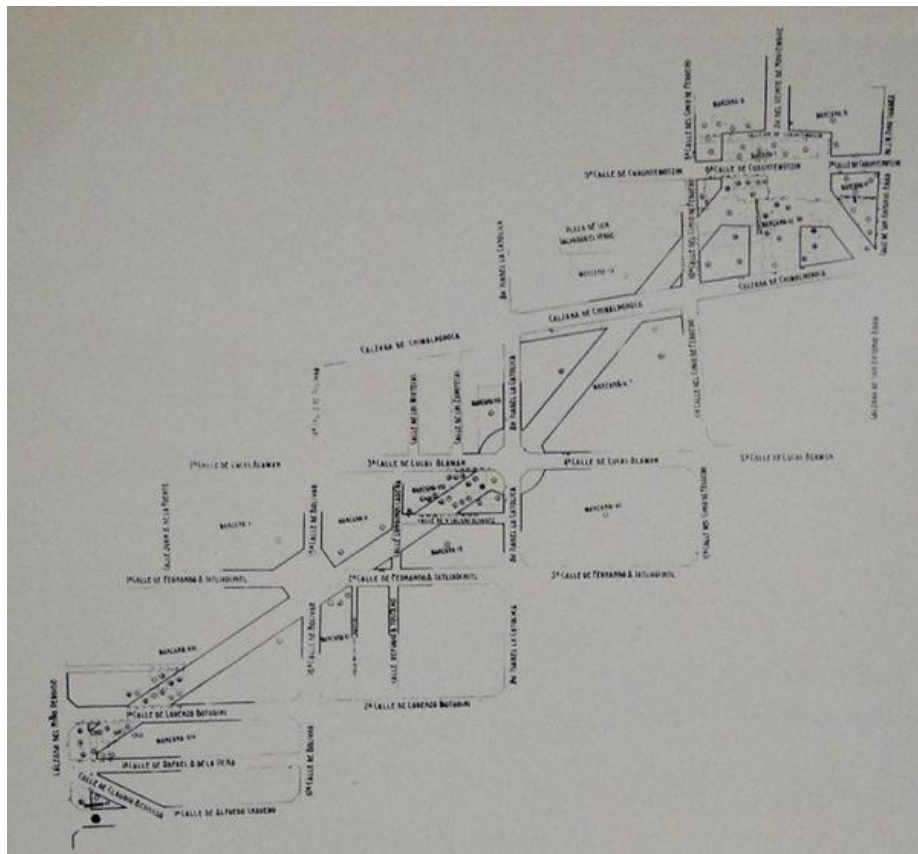
18. Proyecto de Vicente Urquiaga para la Plaza del 20 de Noviembre; al centro, la capilla de Concepción Tlaxcoaque.

El proyecto puede ser considerado historicista en tanto que representó la unión entre el pasado y presente de la urbe, y buscó reflejar el espíritu nacional, en consonancia con los discursos nacionalistas de la época, a través del resurgimiento de las formas heredadas de la arquitectura virreinal.¹⁶⁷ Así, en un periodo donde la arquitectura funcionalista cobraba

¹⁶⁷ La arquitectura historicista se desarrolló en Europa, a finales del siglo XVIII y durante todo el XIX, como consecuencia de la corriente ideológica que buscó desarrollar una relación programática con la historia. El historicismo pugna por la explicación de los acontecimientos a partir de su posición en la cadena espacio-temporal. La filosofía alemana del *volksgeist* o espíritu nacional, permitirá explicar la diversidad de las culturas del pasado como producto del espíritu nacional y la historia cobra una importancia hasta entonces desconocida. La arquitectura historicista, tan en boga en la Europa decimonónica, busca reflejar el espíritu

fuerza en el escenario internacional, en la Ciudad de México se impulsaban proyectos que buscaban incorporarla a la modernidad pero apoyándose en las tradiciones propias del país.

Contemplábase también la instalación de una gran fuente monumental en el cruce de la calle de Cuauhtemotzin y la Avenida 20 de Noviembre, que cuando se levantaran las vías de los tranvías que entonces cruzaban la zona, serviría para encauzar y distribuir las corrientes de tránsito de las seis vialidades que concurrirían en esta enorme Plaza neocolonial. Dos arterias diagonales se enlazarían en este punto para comunicar el centro histórico con el sur de la urbe; la primera, con rumbo hacia San Antonio Abad, y la segunda, hacia la Calzada del Niño Perdido (actual Diagonal 20 de Noviembre).



19. Proyecto de la Plaza del 20 de Noviembre y sus dos arterias diagonales. Arq. Vicente Urquiaga y Rivas.

nacional de cada nación para distinguirse de las demás y adquirir una personalidad propia; para ello, se realizan estudios de los estilos nacionales del pasado y se construyen, según las distintas tradiciones, edificios neogóticos, neorrománicos, neoárabes, neorenacentistas, neobarrocos, etc. Tomás Nieto Tabarné, “Historicismo” en *MCN Arte*, <<http://www.mcnarte.com/app-arte/do/show?key=arquitectura-historicismo>>, (Consultado el 26 de octubre de 2014).

Para 1938 las obras de demolición de los 31 edificios que habían resultado afectados por el acondicionamiento de la “Plaza del 20 de Noviembre” estaban casi terminadas, quedando por adquirir sólo cinco de ellos. El arquitecto Urquiaga urgía la necesidad de acelerar los trabajos en esta zona con la intención de que pudieran ser concluidos dentro del periodo presidencial de Cárdenas.¹⁶⁸ Por desgracia eso no pasó y las administraciones posteriores no prestarían la misma atención al proyecto, lo que provocó el estancamiento de las obras en la zona de Tlaxcoaque hasta la década de los cincuenta.

4.3 Y entre expropiaciones y demoliciones ¿se hizo la Avenida 20 de Noviembre!

Las obras de ampliación y apertura de la Avenida 20 de Noviembre comenzaron el 6 de abril de 1934, con la demolición de los edificios que se encontraban al frente de la Plaza de la Constitución y sobre la Callejuela. Poco tiempo después se demolieron los que se ubicaban en la acera poniente de la calle de Ocampo, en la calle de San Miguel y las vecindades en la calle de Nezahualcóyotl que hacían esquina con el Callejón del Ave María. Al año siguiente se demolió el edificio porfiriano que ocupó el Puerto de Liverpool y los que se encontraban en la Cerrada de Jesús, los que se ubicaban en las manzanas comprendidas entre Mesones y San Jerónimo, entre San Jerónimo y San Miguel, y los que restaban del Callejón del Ave María.¹⁶⁹ En 1936 se demolieron las propiedades que se ubicaban entre Mesones y Regina y para el 20 de noviembre de ese año se inauguró la primera etapa de la apertura de la Avenida 20 de Noviembre, es decir, del tramo comprendido entre la Plaza de la Constitución hasta las calles de Cuauhtemotzin, faltando por concluir la segunda parte del proyecto correspondiente a la “Plaza del 20 de Noviembre.”

Durante el desarrollo de las obras no faltaron alusiones a la destrucción del viejo orden en aras de la renovación urbana impulsada por el gobierno emanado de la Revolución. En este sentido resulta significativo el cartel alegórico que fue colocado en el antiguo Puerto de Liverpool cuando se inició su demolición y que representaba a un obrero destrozando con su fuerte puño al edificio. Este cartel, efímero y aparentemente sin importancia, nos remite a los símbolos producidos por el poder en turno y la ideología dominante en aquel

¹⁶⁸ *Ibidem*, p. 47.

¹⁶⁹ Urquiaga y Rivas, *Op. Cit.*, pp.40-41.

momento. Se trata de un obrero que, con su vigoroso puño, destruye el edificio afrancesado que estorba el paso de la nueva vía. Podríamos intuir que el obrero, actor social que jugó un papel importante en el proceso revolucionario, representaba, en ese discurso visual, la fuerza y potencia del gobierno que rechazaba las influencias extranjeras y daba un carácter proletario a una Revolución que seguía aún en construcción.



20. Las obras de apertura de la Avenida 20 de Noviembre hacia 1935. Al fondo se aprecia la calle de Ocampo y el cartel alegórico que fue colocado en el edificio del Puerto de Liverpool.

La develación de las placas de la Avenida 20 de Noviembre, el 20 de Noviembre de 1936, formó parte de los actos conmemorativos planeados con motivo del XXVI aniversario de la gesta revolucionaria por la Dirección de Acción Cívica del DDF. Con una sencilla ceremonia que no correspondió con la magnitud de la obra pero sí con la austeridad del gobierno cardenista, el Oficial Mayor del Departamento Central, Adolfo Ruiz Cortines, inauguró la Avenida 20 de Noviembre, cuya realización se debió al arquitecto Vicente Urquiaga y tuvo una inversión hasta ese momento de 2 200 000 pesos, de los cuales el 75% fue aportado por los particulares que se beneficiaron de la obra y el resto por el

Departamento.¹⁷⁰ Cabe destacar que buena parte de estos recursos se utilizaron para cubrir las indemnizaciones por concepto de expropiación.



21. El Oficial Mayor del Departamento Central, Adolfo Ruiz Cortínez, descubriendo la placa de la nueva Avenida 20 de Noviembre.

La Dirección de Acción Cívica instaló en las cercanías de la esquina que forman la Avenida 20 de Noviembre y República del Salvador un toldo y alrededor de cien sillas que fueron ocupadas por los asistentes. La Banda de Policía fue instalada cerca de la placa cubierta con una cortinilla y los lugares de honor fueron ocupados por Adolfo Ruíz Cortínez, el arquitecto Vicente Urquiaga y la señorita América López, eminente recitadora de la Dirección General de Acción Cívica. Lejos de aquél lugar, en las esquinas de la Plaza de la Constitución, se instalaron sobre los arbotantes unos pequeños adornos florales.¹⁷¹ Minutos después de las once comenzó el acto inaugural:

¹⁷⁰ —Por medio de una sencilla ceremonia fue inaugurada la Avenida 20 de Noviembre”, en *Excélsior*, sábado 21 de noviembre de 1936.

¹⁷¹ —Is Ceremonias Efectuadas por el Aniversario de la Revolución”, en *El Universal*, sábado 21 de noviembre de 1936.

[...] ejecutando la Banda de Policía la Marcha Triunfal, de Tannhauser. Acto seguido la poetisa América López recitó un poema para ceder en seguida el sitio, nuevamente a la Banda de Policía. El enviado [sic] de Acción Cívica produjo un exaltado discurso, y a continuación, el Oficial Mayor del Departamento Central, señor Ruíz Cortínez, recorrió la cortinilla, descubriéndose la placa en medio de los aplausos del público. Por último la Banda de Policía tocó el —Himno a la Revolución”, dándose por terminado el acto.¹⁷²

Como se ha señalado más arriba, hasta el momento de la inauguración de la Avenida, únicamente se había realizado la primera parte del proyecto, es decir, la ampliación y apertura de la gran vía desde el Zócalo hasta las calles de Cuauhtemotzin (actualmente Fray Servando), habiéndose derribado alrededor de 75 casas y edificios y cubriéndose todas las indemnizaciones por concepto de expropiación.¹⁷³ La segunda parte del proyecto, la que corresponde a la Plaza del 20 de Noviembre tomó más tiempo y no recibiría de las siguientes administraciones departamentales el mismo impulso.

Muchos de los edificios que se derribaron para dar paso a esta vialidad fueron conocidos y frecuentados por el vecindario del sur de la Plaza de la Constitución. El edificio de los Baños de San Felipe, por ejemplo, ofreció sus servicios durante mucho tiempo y se convirtió en un referente de la zona. El avance de la modernidad provocó su desaparición para quedar sólo en el recuerdo de las personas que recurrieron a sus servicios. Esos famosos baños, que tenían entrada por las calles de Mesones y Regina, estuvieron considerados en su tiempo como uno de los mejores de la Ciudad de México.¹⁷⁴

¹⁷² *Ídem.*

¹⁷³ Los predios afectados por esta primera etapa del proyecto y que desaparecieron en su mayoría del contexto urbano fueron: casas 21, 23, 25, 25 bis. de la Plaza de la Constitución; edificio antiguo del Puerto de Liverpool; casa en la esquina de Ocampo y Venustiano Carranza; casas 2 y 4 de Ocampo; casas 97 y 99 de Uruguay; casas 106, 108 y 110 de la Rep. del Salvador; casas 113 y 115 de la misma calle; casas 5, 7, 9, 11 y 13 de Cerrada de Jesús; casas 100 y 102 de Mesones; Baños de San Felipe de Jesús, entre Mesones y Regina; casas 78 y 76 de Regina; casas 71 y 69 de Regina; casas 88, 90 y 92 de San Jerónimo; casas 85, 87 y 89 de San Jerónimo; fracción de la casa 120 de San Miguel y antiguo cementerio del mismo nombre; casa 123 de San Miguel; fracción de la casa 2 de Ave María; fracción de la casa 172 de Nezahualcóyotl, esquina Ave María; fracción de la casa 125 de San Miguel y 174, 176, 178, 180 y 182 de Nezahualcóyotl y 172 de la misma calle, antes 17 y 19 de Ave María; fracción de las casas 1 y 3 del 3er callejón de Nezahualcóyotl; fracción de las casas 11, 15 y 18 del mismo callejón; fracción de la casa 1 del callejón de Flamencos; casas 7, 11, 17, 19 y 25 del callejón de Cuauhtemotzin; casas 174, 178 y 182 de la calle de Cuauhtemotzin; casa s/n en la esquina de Cuauhtemotzin y Plaza de Tlaxcoaque; casas 159, 161, 163, 165, 169, 171, 177 y 181 de la calle de Cuauhtemotzin; casa 132 del 5 de Febrero y fracción de la 136; casas 140 y 144 de la calzada de Chimalpopoca; casa 13 de San Antonio Abad; casas 2, 3, 7, 9, 13 y 19 de la Plaza de Tlaxcoaque; y fracción de la casa 120 del 5 de Febrero. Urquiaga y Rivas, *Op. Cit.*, pp. 40-41.

¹⁷⁴ —Por medio de una sencilla ceremonia fue inaugurada la Avenida 20 de Noviembre”, en *Excélsior*, sábado 21 de noviembre de 1936.



22. Fachada del edificio de los Baños de San Felipe en la calle de Mesones.

Para el gobierno del DDF durante esa época, las vecindades representaban un gran problema, pues en la mayoría de los casos ~~no~~ llena[ban] los más rudimentarios servicios de salubridad e higiene; su aspecto [era] desagradable y a veces repugnante”,¹⁷⁵ repercutiendo directamente en la calidad de vida de sus moradores y afectado la imagen de la ciudad. A este respecto Aarón Sáenz, Jefe del Departamento (1932-1935), resaltaba:

No se trataba simplemente de aprobar un proyecto o de aceptar una realidad, sino era indispensable que el mismo Jefe del Departamento se diera cuenta de las condiciones exactas en que viven las personas que pertenecen a esas clases sociales. De aquí nació la idea de recorrer la ciudad y visitar muchas casas de vecindad de diferentes tipos y condiciones entre las que existen. Cualquier persona que se eche encima esa labor, termina con el ánimo deprimido por el espectáculo de la triste condición de esas gentes ante la criminal actitud de la mayor parte de los propietarios de las casas de vecindad [...] Estas

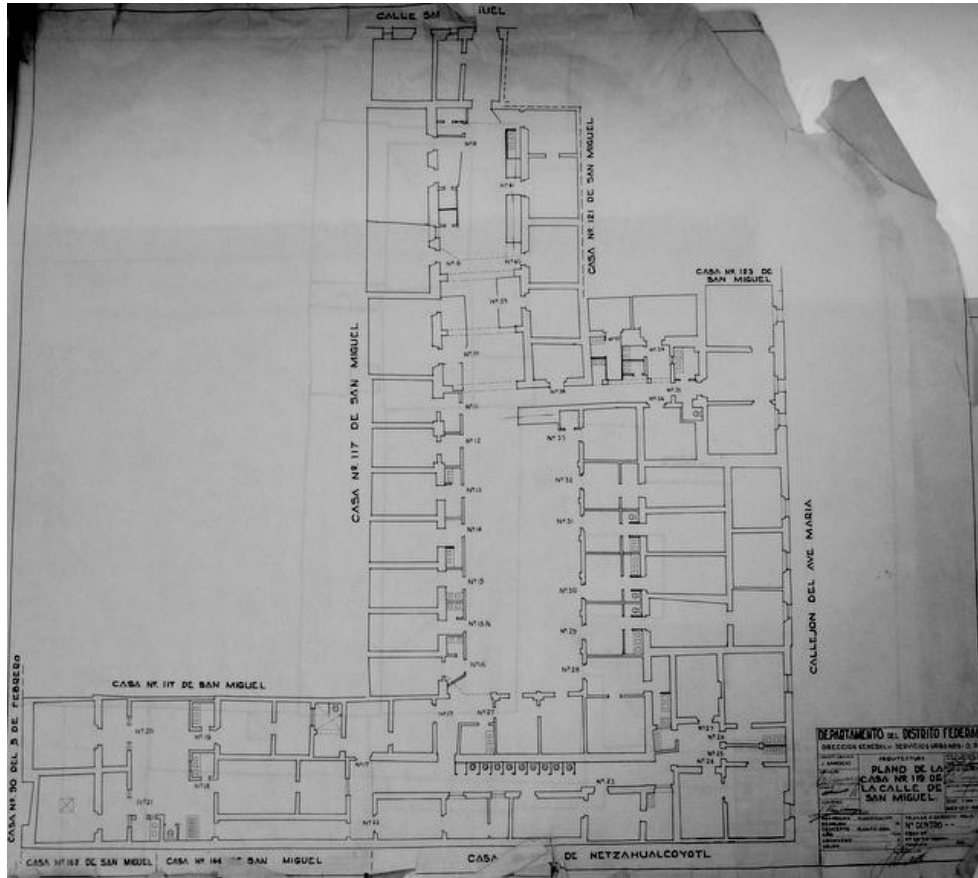
¹⁷⁵ *Informe Presidencial y Memoria del Departamento del Distrito Federal que rinde el C. Jefe del mismo, Lic. Aarón Sáenz..., Op. Cit., p. 83.*

casas de vecindad son un presidio y son cámaras de muerte, que los inquilinos se ven obligados a ocupar por la necesidad, entregando sus cuerpos y espíritus a la infame explotación del inquilinato.¹⁷⁶

Así, las autoridades preocupadas por las condiciones de vida de la clase baja procedieron tanto a la construcción de algunas viviendas para familias obreras—insuficientes siempre ante la magnitud del problema— como a la destrucción de numerosas vecindades, lo que pudo ser posible gracias a la apertura de nuevas vialidades que, como la Avenida 20 de Noviembre, acabaron con algunos de estos focos de insalubridad y “cámaras de muerte”, pero no con el problema de la vivienda en el centro de la Ciudad de México. Si bien algunas vecindades fueron desalojadas y destruidas para dar paso al proceso de modernización urbana, es probable que sus moradores se instalaran después en otras vecindades que se encontraban diseminadas a lo largo del primer cuadro de la urbe.

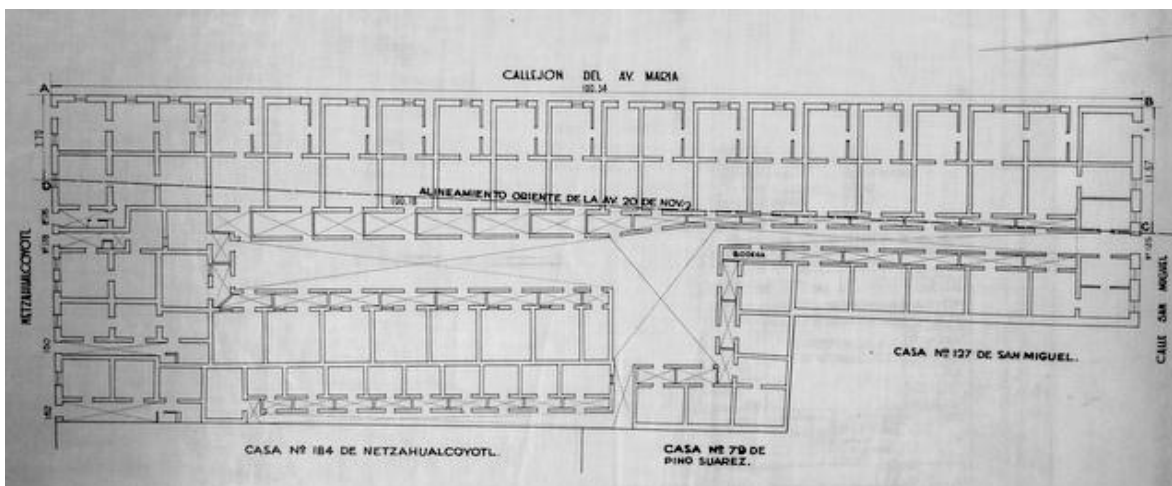
Numerosas y variadas —según la economía de sus inquilinos— fueron las casas de vecindad que resultaron dañadas por la apertura de la Avenida 20 de Noviembre. Una de ellas fue la marcada con el número 119 de la calle de San Miguel. El inmueble daba cabida a 41 viviendas, de todo tipo y condición, comunicadas entre sí a través de patios y pasillos. Había viviendas de uno o dos cuartos con cocina, algunas con accesorio, bodega y retrete propio. Como muchas construcciones de su género, esta casa contaba con un enorme patio central en torno al cual se encontraban las viviendas y con una letrina comunitaria, elementos que sin duda favorecían la convivencia entre los inquilinos. Como la parte que daba hacia el Callejón del Ave María, famoso por las prostitutas que ahí ofrecían sus servicios, afectaba el alineamiento poniente de la Avenida 20 de Noviembre, se procedió a su demolición, acabando también con el “mal social” que escribía su historia en el triste callejón.

¹⁷⁶ *Ibidem*, p. p. 90.



23. Casa de vecindad ubicada en el número 119 de la calle de San Miguel, afectada por el trazo de la gran avenida en la parte que daba hacia el Callejón del Ave María.

Otro inmueble afectado por la apertura de la ancha vía, vecino del anterior, se encontraba ubicado en los números 176, 178, 180 y 182 de la calle de Nezahualcóyotl esquina con el Callejón del Ave María. La enorme y modesta vecindad tenía dos accesos — uno por Nezahualcóyotl y el otro por San Miguel—, contaba con espaciosas viviendas, un enorme patio, y largos y estrechos pasillos que la comunicaban. El alineamiento oriente de la avenida afectó a las viviendas que se encontraban distribuidas a lo largo del callejón, por lo que fueron demolidas éstas y poco después lo restante de la estructura.



24. Vecindad marcada con los números 176, 178, 180 y 182 de la calle de Nezahualcóyotl esquina con el Callejón de Ave María, propiedad de José Sordo M.

La destrucción de estas vecindades ante la apertura de la ancha vialidad representó un esfuerzo gubernamental por acabar con la pobreza que tradicionalmente caracterizaba a esta zona cercana al núcleo central desde tiempos inmemorables y traer en su lugar una imagen de progreso social y renovación urbana impulsados por la Revolución. Si bien la apertura de la Avenida 20 de Noviembre desapareció del contexto urbano a numerosos edificios y ambientes “tradicionales” —como los Baños de San Felipe, las vecindades populosas o la Plaza del Árbol—, no puede negarse que la obra también trajo beneficios a la ciudad. A este respecto Arturo Sotomayor apunta:

Y se hizo [la Avenida 20 de Noviembre]: ¡adiós Baños de Regina, adiós vecindades populosas y amables; adiós casas solariegas como la de La Torre Cossío, que vio centurias pasar por su calle de Don Juan Manuel (Uruguay) y hoy asiste —~~do~~lada” su esquina al tráfico del siglo XX! ¡Adiós Pasaje de la Diputación, llamado también La Callejuela y Calle de la Carnicería cuando la ciudad española nació y comenzó a crecer! ¡Adiós! Y bienvenida desde 1935 nuestra ya familiar y querida 20 de Noviembre [...].¹⁷⁷

Conclusión

La apertura de la Avenida 20 de Noviembre fue resultado de un proceso de modernización urbana impulsado por el Estado revolucionario — a través del gobierno DDF —, en tanto

¹⁷⁷ Sotomayor, *Op. Cit.*, p. 311.

que modificó la imagen caótica y miserable que tradicionalmente había conservado el sur del primer cuadro y que se transformó para dar paso a una vialidad amplia y moderna acorde al proyecto cultural y urbano de los regímenes derivados del triunfo de la lucha armada.

En los discursos de las autoridades que impulsaron la creación de la Avenida 20 de Noviembre se destacaba la imperiosa necesidad de adecuar a la Ciudad de México con los espacios y servicios que exigía la vida moderna. En este sentido, la ancha vía se abrió para servir de desahogo al tráfico de personas y vehículos en el centro de la urbe, y crear en lo sucesivo una avenida comercial de primer orden. No obstante, la Avenida 20 de Noviembre, al ser creada en un acto de poder con una intencionalidad específica y una significación preestablecida, configuró un simbolismo *a priori*, cuya nomenclatura realzó la fecha fundacional de la Revolución Mexicana y buscó hacer perdurar este gran acontecimiento histórico en la memoria colectiva.

La significación de esta la Avenida 20 de Noviembre, se orientó hacia los referentes ideológicos vigentes en el periodo en cuestión que, en aquellos años, tendían hacia la modernidad y el nacionalismo. La modernidad se reflejó en la creación de una amplia y desahogada vía que contrastaba con la traza tortuosa que durante siglos había conservado el sur del centro histórico. El nacionalismo, por su parte, se manifestó en el impulso gubernamental de un proyecto que pugnaba por la conservación del carácter virreinal de la ciudad a través del acondicionamiento de espacios y la construcción de edificios neocoloniales que, como la Plaza del 20 de Noviembre, reflejarían vigorosamente el espíritu nacional.

De igual manera, hay que considerar que la Avenida 20 de Noviembre fue resultado de la intervención directa del gobierno del DDF no sólo para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la capital o para agilizar el traslado de personas y vehículos en esta amplia zona, sino para privilegiar su expresión y justificar su posición en el poder, tomando en cuenta que hacía muy pocos años el Ayuntamiento había sido extinguido y era necesario legitimar el nuevo órgano de gobierno emanado directamente del hecho que en esta vía se enaltecía: la Revolución.

Asimismo, la destrucción de vecindades y callejones donde se ejercía “el oficio más antiguo de la historia” se realizó con la intención de producir nuevos espacios, con nuevas reglas de juego, nuevas formas de apropiación, sin olvidar las ventajas económicas que ello representaba. Si bien la apertura de la nueva arteria trajo consigo la destrucción de decenas de edificios, el desplazamiento de cientos de personas, y la desarticulación de barrios miserables y zonas insalubres (como el Rastro), abrió también a todos los habitantes de la urbe, por primera vez en su historia, la enorme zona que corría del Zócalo a Tlaxcoaque.

5. Modernidad y nacionalismo en la Avenida 20 de Noviembre

Introducción

En este último capítulo se procederá a la identificación de los referentes ideológicos—modernidad y nacionalismo—presentes en los distintos elementos urbanos que se construyeron o remodelaron a lo largo de la Avenida 20 de Noviembre en su proceso de configuración arquitectónica. La selección de los edificios que se analizarán para desentrañar su carga simbólica, se realizó a partir de una lectura morfológica que permitió identificar y reconocer los elementos más relevantes que aportaron legibilidad a este gran espacio urbano. Posteriormente, cada elemento fue sometido a otras tres lecturas—funcional, semántica e histórica—cuyo entrecruzamiento llevó al reconocimiento de la función y la importancia, así como a la comprensión de este espacio en su totalidad, de la Plaza de la Constitución a la Plaza de Tlaxcoaque.¹⁷⁸

Está demostrado que la “monumentalización” de un espacio público llevada a cabo por la intervención de las autoridades sobre las formas materiales—construcción de edificios prestigiosos, embellecimiento de fachadas, instalación de fuentes, erección de monumentos—tiene como principal objetivo la magnificación simbólica de la autoridad misma.¹⁷⁹ Si bien la mayoría de estos edificios monumentales fueron levantados por la iniciativa privada, esta no escapó de la intervención de las autoridades e instituciones públicas en la producción de los espacios simbólicos durante la época, quienes a través de reglamentos y disposiciones delinearon los patrones a seguir. La monumentalización de la Avenida 20 de Noviembre fue posible gracias a la construcción de numerosos edificios de importancia arquitectónica y la instalación bastante simbólica, a finales de los cincuenta, del monumento a Francisco I. Madero.

¹⁷⁸ Hafida Boulekbache-Mazouz, *Op. Cit.*, p. 11.

¹⁷⁹ Monnet, « La symbolique des lieux... », *Op. Cit.*, pp. 6-7.

5.1 Reglamentando el estilo de las construcciones

La preocupación por reglamentar el estilo de las construcciones en el primer cuadro de la ciudad y de algunas de las principales avenidas con la intención de evitar ~~el~~ abuso puesto de manifiesto en las construcciones modernas (es decir, la arquitectura funcional) con salientes en la vía pública y de poner coto a tan horribles contrastes que no satisfacen la estética”, fue constante entre los distintos gobiernos emanados de la Revolución:

[...] los edificios que se construyan en lo sucesivo, se sujetarán a lo previsto por la Dirección General de Servicios Urbanos y de Obras Públicas adaptándose, repitamos, a determinados estilos arquitectónicos que no resulte molesto ni detonante y que estén de acuerdo con las exigencias de la vida moderna. Todas las futuras construcciones deben satisfacer las necesidades de auténticas modalidades arquitectónicas, sin que esto quiera decir que se trate de impedir determinado criterio, sino de significar nuestras bellezas comprendidas en el primer cuadro de la ciudad.¹⁸⁰

Testimonio fiel de la intervención del poder en la producción de los espacios de la urbe son los distintos reglamentos y disposiciones que se emitieron durante el periodo, en los que se muestra una preocupación por controlar su desenvolvimiento racional y armónico, y además, reflejan las aspiraciones de quienes impulsaron su modernización. Algunos de estos documentos son: el ~~“~~Reglamento de construcciones del Distrito Federal” (1921), la ~~“~~Ley de planificación y zonificación del Distrito Federal y territorios de la Baja California” (1933), el ~~“~~Reglamento de zonificación de las arterias principales de la Ciudad de México” (1938), el ~~“~~Reglamento de las construcciones y de los servicios urbanos en el Distrito Federal” (1942), entre otros.

La modernización no se desarrolló con el mismo ritmo en todo el Distrito Federal, pues algunas partes requirieron intervención inmediata. Los edificios que se construyeron en la Avenida 20 de Noviembre, por ser una arteria vial de gran importancia en el corazón de la capital, seguirían de cerca los lineamientos planteados a través del ~~“~~Reglamento de zonificación de las arterias principales de México” (1938). En cuanto a la apariencia de los edificios, el artículo 5º estipulaba lo siguiente:

Las fachadas de los edificios serán de materiales de primera calidad, tales como rocas naturales o imitaciones bien hechas de ellas y que sean durables; la mano de obra y el

¹⁸⁰ ~~“~~El estilo de las construcciones”, en *Gaceta Oficial del Distrito Federal*, sábado 15 de agosto de 1936, p. 19.

acabado de esas fachadas serán de lo mejor que se pueda obtener en la ciudad de México, debiendo además estar de acuerdo con los lineamientos generales de la arquitectura urbana, y sin que puedan construirse techos a la ~~moncard~~” [sic] y revestimiento de teja o lámina.¹⁸¹

En este esfuerzo por embellecer la urbe se establecieron otras medidas para garantizar la unidad y mantener un conjunto armónico en las principales vialidades de la capital. Cuatro años después, en 1942, se publicó el ~~Reglamento de las construcciones y de los servicios urbanos en el Distrito Federal~~”, donde está presente la misma preocupación por la armonía de los edificios de la capital y se facultaba (Cap. XL, art. 12) a la Dirección General de Obras Públicas para exigir que los edificios reunieran las cualidades de seguridad, utilidad y belleza:

- a).—Que los edificios estén adaptados para los fines a los que se destinan.
- b).—Que la distribución y capacidad de sus piezas sean las apropiadas para dar servicio y comodidad.
- c).—Que el clima, iluminación y ventilación de las piezas sean, cuando menos, los indispensables.
- d).—Que la altura de los edificios esté en relación con su destino, en armonía con la de los edificios cercanos y en proporción con la anchura de calles y avenidas.
- e).—Que las fachadas sean apropiadas para la importancia del edificio y para el uso que se le va dar a éste.
- f).—Que la proporción y la ornamentación de las fachadas, así como el empleo de materiales y colores, estén en armonía con las fachadas cercanas y con el carácter general de plazas, calles y avenidas.¹⁸²

El Reglamento de 1942 estuvo vigente durante 22 años. Sus lineamientos influyeron en los edificios que se construyeron durante este periodo en la Avenida 20 de Noviembre y en su lenguaje ecléctico que con el tiempo configuró. El artículo muestra el interés de las autoridades por conservar la armonía edilicia de las partes más importantes de la urbe pero no su renuencia a la arquitectura funcionalista en el primer cuadro de la ciudad, tal como había ocurrido durante la administración cardenista. Después de la Segunda Guerra Mundial, la arquitectura y el urbanismo del mundo siguieron el ritmo marcado por el ~~movimiento moderno~~”, y la Ciudad de México no fue la excepción.

¹⁸¹ ”Reglamento de zonificación de las arterias principales de la Ciudad de México”, en *Diario Oficial de la Federación*, 4 de enero de 1938, p. 9.

¹⁸² ~~Reglamento de las construcciones y de los servicios urbanos en el Distrito Federal~~”, en *Diario Oficial de la Federación*, 23 de julio de 1942, segunda sección, p. 20.

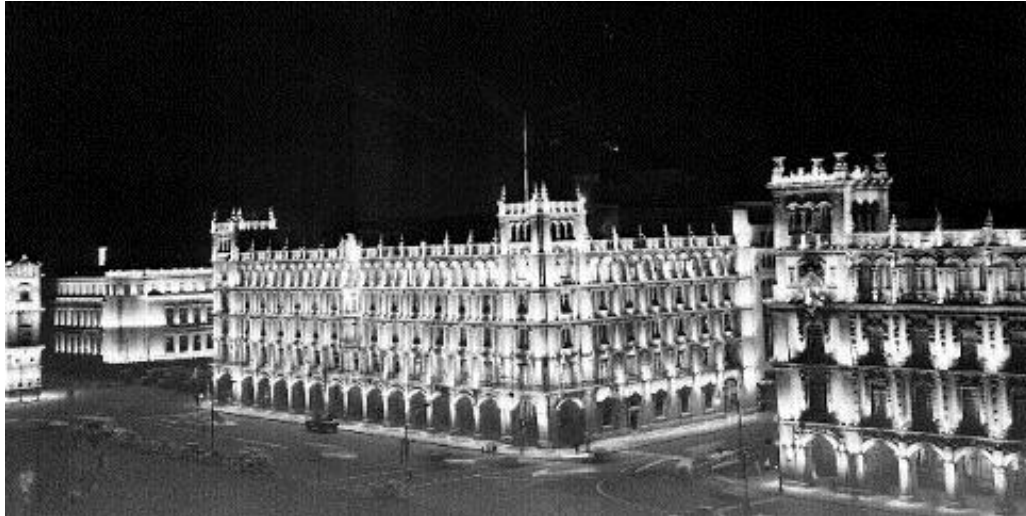
Numerosos edificios, dignos exponentes de la arquitectura funcionalista mexicana, se levantaron en la Avenida 20 de Noviembre, al igual que edificios con fachadas neocoloniales. La coexistencia armónica de edificios aparentemente tan disímiles entre sí en esta gran vía pública, fue resultado de la manera en la que el país se insertó dentro de la modernidad internacional: la arquitectura neocolonial reflejaba el nacionalismo revolucionario del régimen y la arquitectura funcional su aspiración por estar a la altura de otras ciudades del mundo.

5.2 El corazón de México

Sin duda alguna, la Plaza de la Constitución es uno de los espacios públicos que más transformaciones ha tenido a lo largo del tiempo; en numerosas ocasiones se han instalado o removido de ella mercados, jardines, monumentos, quioscos o estaciones de tranvía. En 1956 la Plaza adquirió el aspecto que actualmente conserva, pero su transformación comenzó, como ya hemos visto, desde la década de los veinte. Los edificios que la rodean, incluida la Catedral cuyo Seminario fue demolido para darle una vista completa, experimentaron importantes transformaciones durante este lapso, entre remodelaciones, nivelaciones y la construcción del nuevo edificio del Departamento Central. Las autoridades capitalinas trabajaron arduamente para acondicionar una Plaza más acorde a los tiempos de la Revolución “vívida”. Durante el mandato de Calles, Augusto Petricioli concluyó la remodelación del Palacio Nacional, que desde entonces contó con un tercer piso y una fachada señorial de chiluca y tezontle.

La monumentalización del Zócalo, llevada a cabo entre las décadas de 1920 y 1950 por los distintos gobiernos emanados de la Revolución, representa un esfuerzo institucional para enaltecer al nuevo régimen a través de la “magnificación simbólica de la autoridad misma” en este emblemático espacio público.¹⁸³ Así pues, la remodelación del Palacio, el aislamiento de la Catedral, la apertura de la Avenida 20 de Noviembre, la construcción del nuevo edificio del DDF y la nivelación de las fachadas de los edificios al poniente del Zócalo, deben ser vistos como obras que buscaron registrar la “fuerza” y “potencia” del nuevo régimen, a la vez que exaltaban y daban continuidad a la tradición virreinal de la urbe.

¹⁸³ Monnet, Jérôme, *La symbolique des lieux...*



25. El Zócalo de noche.

Asimismo, estas obras deben ser comprendidas como parte del discurso nacionalista de la posrevolución que se manifestó en distintos órdenes de la vida—a partir de los años veinte y hasta por lo menos al finalizar la década de 1950— y que buscó definir a México como una entidad única con base en sus rasgos y su historia particulares. En el ámbito de la historiografía, la preocupación por lo “mexicano” tuvo en estos años uno de sus momentos cumbre, cuando se realizaron distintas propuestas que iban de la afirmación de lo propio hasta la explicación del “ser” mexicano a través de modelos planteados por la sociología o la psicología.¹⁸⁴ Por su parte, el rescate de la tradición colonial como elemento constituyente e indiscutible de la esencia nacional, fue visible no sólo en los escritos filosóficos de José Vasconcelos sino también, en el campo de la historia del arte, en las obras de Manuel Romero de Terreros, Manuel Toussaint y Francisco de la Maza, quienes rescataron la rica herencia artística novohispana.¹⁸⁵

¹⁸⁴ El texto que más ejemplifica este asunto se trata de *El perfil del hombre y la cultura en México* (1934) de Samuel Ramos, al que le sigue una larga lista de obras y autores. Para un análisis más completo sobre la producción historiográfica en México entre las décadas de 1930 y 1950 véase, Ricardo Pérez Monfort, “Representación e historiografía en México, 1930-1950. —El mexicano” ante la propia mirada y la extranjera”, en *Historia Mexicana*, LXII, 4, 2013, pp. 1651-1693.

¹⁸⁵ A este respecto, Manuel Romero de Terreros, descendiente del célebre conde, publicó *Historia sintética del Arte Colonial* (1922), *Las artes industriales en la Nueva España* (1926), *Bocetos de la vida social en Nueva España* (1944), entre otras obras más. Manuel Toussaint fundó en 1935 el Laboratorio de Arte (después Instituto de Investigaciones Estéticas), fundamental para el estudio del arte novohispano y, un año después, la cátedra de Arte Colonial en la Facultad de Filosofía y Letras; entre sus principales obras sobre la materia se encuentran: *La pintura en México durante el siglo XVI* (1934), *Paseos coloniales* (1938) y *Arte colonial en México* (1948). Francisco de la Maza, por su parte, publicó en 1939 *San Miguel de Allende. Su*

En medio de esta euforia nacionalista y revaloración de la herencia novohispana, se proyectó y llevó a cabo la ampliación y apertura de la gran arteria central. El acondicionamiento de la Avenida 20 de Noviembre, contemplada desde la década de los veinte, buscaba embellecer el centro cívico más importante de la capital —y probablemente del país— equilibrando su parte sur y acentuando el eje norte-sur de la Catedral. La nueva vía permitiría la construcción del edificio del DDF frente a la gran Plaza, entre 20 de Noviembre y Pino Suárez, que además de simetría, otorgaría monumentalidad y majestuosidad a todo el conjunto.

Aunque concebido desde la década de los veinte, la construcción del edificio del Departamento del Distrito Federal se inició hasta 1941, durante el gobierno de Manuel Ávila Camacho, y se concluyó en septiembre de 1948 durante la presidencia de Miguel Alemán. El edificio neocolonial, obra de los arquitectos Federico Mariscal y Fernando Beltrán, cuenta con una estructura de acero cubierta con una fachada de tezontle y chiluca que, para el buen observador, revelan su origen moderno.

Inspirado en el vecino Ayuntamiento, el edificio del DDF cuenta con cuatro niveles sostenidos por un sólido portal, compuesto por numerosos arcos, bóvedas vaídas y detalles arquitectónicos de raigambre virreinal. La fachada está repleta de numerosas ventanas rectangulares en sus tres primeros niveles. El edificio cuenta también con una arquería en su último piso, y está rematado por dos torreones, balaustradas y varios pináculos. El estilo neocolonial del nuevo edificio del DDF permite suponer que no sólo se buscó dar armonía y equilibrio a la Plaza de la Constitución en consonancia con su carácter virreinal, sino que fue resultado de la acción del gobierno del DDF para dar testimonio de su fuerza y poder que encontraban sus raíces en la tradición política heredada por el Ayuntamiento.

historia. Sus monumentos, prologado por el mismo Toussaint, y escribió numerosas obras sobre arte novohispano.



26. El hermoso aspecto de la Plaza de la Constitución hacia finales de los cuarenta.

El presidente Miguel Alemán no pudo asistir a la inauguración de esta importante obra, que costó al erario la cantidad de \$21 112 770.80, y nombró en su representación al Secretario de Gobernación Adolfo Ruíz Cortines. A las 11:30 del 10 de septiembre de 1948, fue inaugurado el Palacio de Gobierno del Distrito Federal en un acto solemne concurrido por la clase política del momento, entre miembros del gabinete presidencial, la burocracia departamental, líderes sindicales y demás. En el enorme edificio se instalaron las numerosas direcciones y oficinas que administraban al Departamento;¹⁸⁶ asimismo, en el tercer piso se inauguró una exposición de la obra constructiva realizada por este órgano de gobierno dependiente del Ejecutivo en los últimos años, en la que se incluía una maqueta del proyecto neocolonial para la Plaza del 20 de Noviembre.¹⁸⁷

¹⁸⁶ —Inauguración desde el Zócalo hasta Milpa Alta”, en *El Universal*, 10 de septiembre de 1948, pp. 1 y 8.

¹⁸⁷ —El Palacio de Gobierno del Distrito que costó 21 millones de pesos”, en *El Universal*, 8 de septiembre de 1948”, p. 1.

5.3 Orgullosos sobrevivientes

El paso de la modernidad en esta extensa zona del centro de la urbe durante la década de los treinta, arrasó con espacios y edificios que tuvieron su origen durante la época virreinal. Por su importancia estética y por resultar afectados sólo en algunas proporciones, algunas construcciones virreinales lograron sobrevivir a la piqueta demoledora y se conservan airosamente, con algunos cambios, en la actualidad.

El Templo de San Bernardo, erigido durante el siglo XVII y demolido en la parte necesaria para abrir la calle de Ocampo en 1861, sufrió una gran transformación en 1935 como consecuencia de la ampliación de la Avenida 20 de Noviembre. Al ensanchar la vialidad, la portada oriente del viejo templo quedaba fuera de la línea que marcaba la Callejuela. Así pues, después de haber sido estudiado el caso por la Junta de Monumentos,

[...] se aprobó la iniciativa del Arquitecto Vicente Urquiaga que consistía en conservar el templo, cortar el tramo para alinearlo y reconstruir en la nueva Avenida, a los pies de la Iglesia, la portada que se había desarmado. La única objeción que se podía hacer al proyecto: que la Iglesia perdía en su planta las proporciones debidas convirtiéndose, de Iglesia conventual de monjas en capilla, caía por dos consideraciones: 1º Parte del templo había sido ya cercenada y por tanto las proporciones primitivas ya no existían y segundo, era mejor conservar la iglesia con sus dos portadas, partes las más valiosas del monumento, que no permitir que desapareciera del todo.¹⁸⁸

Los trabajos que realizó el Comité Ejecutivo de Ampliación y Apertura de esta avenida en 1935, permitieron conservar el antiquísimo templo conventual y darle una nueva apariencia que semeja más una capilla. La portada oriental fue cuidadosamente desarmada para ser reconstruida sobre la Avenida 20 de Noviembre y el templo redujo más su espacio; si bien con el paso del tiempo San Bernardo ha ido perdiendo su brío original, aún conserva sus magníficas portadas barrocas y su cúpula con tambor octagonal, única en su género en la Ciudad de México.

¹⁸⁸Toussaint, Manuel, "El convento y la iglesia de San Bernardo", en *Arquitectura y Decoración*, vol. II, núm. 7, Mayo, 1938 p. 31.



27. El Templo de San Bernardo antes de la intervención.



28. El Templo de San Bernardo después de la intervención.

Para Manuel Toussaint, la idea de una convivencia armónica entre el pasado y el presente en la Avenida 20 de Noviembre se resume en la siguiente impresión que tuvo al salir de dicho templo:

Y al salir y anegarnos en la viva luz abrileña de la mañana, el movimiento de la calle, el ir y venir urgido de vehículos y viandantes, el resplandor de la vida moderna, nos deslumbran. Atrás queda el monumento, como testigo del arte de los tiempos idos, que aumenta de valor por el ambiente nuevo que lo rodea y otorga él mismo a ese ambiente un sello de distinción y nobleza.¹⁸⁹

Entre la arquitectura virreinal de tipo civil que no se destruyó por completo para dar paso a la amplia vía se encuentra la Casa del Conde de la Cortina, justo en la esquina de Avenida 20 de Noviembre y República de Uruguay. Esta joya de la arquitectura señorial del siglo XVIII fue habitada por la prominente familia Cortina y con el paso del tiempo sufrió distintas modificaciones y mutilaciones, la más importante ocurrida durante la década de los treinta.¹⁹⁰ Por quedar justo en el centro de la nueva arteria, el hermoso patio de la residencia señorial fue demolido; no obstante, rápidamente se reconstruyó la fachada poniente respetando el estilo original de la construcción.



29. Vista poniente del segundo tramo de la Avenida 20 de Noviembre, donde a la izquierda se observa la nueva fachada de la Casa del Conde de la Cortina y, a la derecha, el Templo de San Bernardo.

Otro edificio religioso que logró sobrevivir a la piqueta demoledora fue la Capilla de Tlaxcoaque, ubicada en medio de una zona de acceso complicado al sur del primer cuadro, gracias a que fue contemplada en el proyecto para la Plaza del 20 de Noviembre. La

¹⁸⁹ *Ibidem*, p. 34.

¹⁹⁰ *Enciclopedia temática de la Delegación Cuauhtémoc*, tomo II, México: DDF, 1994, pp. 100-101.

pequeña construcción del siglo XVIII, que consta de una sola nave, techo de bóveda de pañuelo y una cúpula cubierta de azulejos, sigue de pie cuando todo lo que se encontraba a su alrededor se ha transformado radicalmente.

El diseño de la Plaza del 20 de Noviembre consideraba el aislamiento de la pequeña capilla con la intención de resaltar su añeja presencia en un ambiente urbano nuevo pero no del todo descontextualizado; su conservación, en medio de una plaza rodeada por edificios monumentales de estilo neocolonial, sugiere la idea de un México que buscaba vincular su pasado con su presente en un espacio público proyectado por los gobiernos de la Revolución, y con ello reflejar un espíritu propio que le caracterizara y distinguiera de los demás países.



30. Capilla de Tlaxcoaque antes de la intervención.

5.4 Reminiscencias virreinales

Si bien algunos historiadores ubican el origen de la arquitectura neocolonial mexicana en el Porfiriato, es un hecho que su gran auge comienza a partir de la década de los veinte y se prolonga hasta mediados del siglo, es decir, en un periodo que va de la búsqueda de la identidad nacional al aparente triunfo del estilo internacional. Además del edificio monumental del DDF, la Avenida 20 de Noviembre cuenta con importantes exponentes de este estilo arquitectónico que fueron levantados por la iniciativa privada. Este hecho señala no sólo el intento para conservar el carácter arquitectónico del primer cuadro de la urbe, sino también un sentimiento colectivo que buscó reflejar el espíritu de la nación revolucionaria a través de la vinculación del pasado con el presente por medio de la arquitectura.

El primero de los tres edificios neocoloniales que se analizarán en este apartado se encuentra en Avenida 20 de Noviembre número 36 esquina con Venustiano Carranza. Se trata de la estructura que hoy ocupa un almacén de Telas Junco, empresa mexicana que es fundada a finales de la década de los veinte y se instala en el centro de la Ciudad de México durante los cuarenta. Originalmente este edificio albergó el almacén de ropa El Nuevo Japón¹⁹¹ y para el momento de abrirse la gran vía había cambiado su uso y pertenecía a la Fundación Rafael Dondé.¹⁹² Hasta 1948, año que es comprado por Junco, el edificio fue ocupado por Telas Atoyac.

Llama la atención que, después de la ampliación y apertura de la Avenida 20 de Noviembre, el edificio de estilo afrancesado fue sometido a una drástica remodelación para adaptarlo como neocolonial, quizá por influencia del “Reglamento de zonificación” de 1938, que prohibía los techos a la “mansard”. La estructura original, diseñada para albergar

¹⁹¹ La tienda comercial El Nuevo Japón fue fundada en la Ciudad de México por el empresario nipón Heijiro Kato durante la década de los veinte. En un principio el almacén se estableció enfrente de la Alameda pero después se trasladó a un local más amplio en Ocampo esquina San Bernardo, a sólo una cuadra de la Plaza Mayor. El Nuevo Japón ofreció productos de seda y algodón, porcelana y demás artículos, y se distinguió por emplear trabajadores de origen japonés. Sergio Hernández Galindo, *Japoneses: la comunidad en busca de un nuevo Sol Naciente*, en <<http://www.discovernikkei.org/en/journal/2010/12/23/nuevo-sol-naciente/>> , (Consultado el 28 de febrero de 2014). Posteriormente el almacén cambiaría su sede una vez más para ubicarse durante mucho tiempo en Avenida 20 de Noviembre, esquina República del Salvador.

¹⁹² Archivo Histórico del Distrito Federal (en adelante AHDF), Planoteca, Módulo 2, Planero 7, Fajilla 29, Clasificación 401.2 (073) 3-23, Año s/f, Trazo de la avenida 20 de noviembre y predios afectados.

una tienda departamental, contaba con tres plantas y un cuerpo superior con techumbres de pizarra y elegantes mansardas. Su esquina achaflanada y sus enormes ventanales donde se exhibía la mercancía, servían para integrar al edificio en la aristocrática zona comercial en la que se encontraba, frente al Puerto de Liverpool y a unos pasos del Palacio de Hierro. .



31. El Nuevo Japón.

Aunque no conocemos la fecha exacta en que se inició y concluyó la remodelación ni el nombre del arquitecto o ingeniero que se hizo cargo de ella, para la década de los cuarenta el edificio mostraba ya su nueva fachada en estilo neocolonial. En esta transformación se respetaron las proporciones originales del edificio, la distribución de ventanas y accesos principales, así como su característica esquina achaflanada. No obstante, el cambio fue radical: se eliminó la techumbre de pizarra y se sustituyó por otro cuerpo con «reminiscencias virreinales»; se redujeron las ventanas, se recubrieron las fachadas con tezontle y cantera; se instaló una marquesina; y se colocó en el remate de la esquina un enorme nicho con la imagen de la Virgen. Los elementos decorativos inspirados en la arquitectura virreinal son notorios en forma de vanos, medallones, mixtilíneos, roleos, columnas salomónicas y demás.



32. Calle de Ocampo vista desde el antiguo edificio del Puerto de Liverpool.

Debido a la falta de información es difícil rastrear los móviles que llevaron a la transformación de este céntrico edificio que fue impulsada, evidentemente, por la ampliación de la Avenida 20 de Noviembre. El hecho mismo de la remodelación, llevada a cabo en un periodo en el que la arquitectura neocolonial se había convertido en representativa del nuevo régimen, es muy sugestivo. En primer lugar, el cambio de estilo nos habla de un rechazo hacia las formas arquitectónicas «extranjerizantes» heredadas del pasado inmediato; en este sentido, se trata de la destrucción de símbolos e imágenes asociados con el Porfiriato que desaparecieron del contexto urbano por gracia de la Revolución. En segundo lugar, la nueva fachada neocolonial del edificio, más acorde con los nuevos tiempos, refleja la búsqueda generalizada de la identidad nacional y sugiere la aprobación de las tradiciones arquitectónicas propias del país incluso por el sector privado.



33. El edificio de Telas Junco en la actualidad.

En 1941 el ingeniero Juan Manuel Sánchez concluyó, en donde antes se encontraba parte de los famosos Baños de San Felipe, un enorme edificio de departamentos sobre la Avenida 20 de Noviembre esquina con Mesones. Para esta obra, el ingeniero recurrió a la fórmula ya establecida de la arquitectura neocolonial. Sobre una estructura moderna de acero se levantó una sencilla fachada que llama la atención por sus numerosas ventanas y por la presencia de algunos elementos decorativos —balcones y un nicho con la imagen de la Virgen— vinculados con la arquitectura virreinal. Asimismo, algunas partes fueron cubiertas con cantera y tezontle, lo que favoreció la integración del edificio a su entorno en el Centro Histórico.



34. Reminiscencias virreinales.

Otra estructura neocolonial que se levantó durante la década de los cuarenta fue el imponente edificio *Jeanne D'Arc*, ubicado entre la Plaza de Tlaxcoaque, la Calzada de San Antonio y Fray Servando Teresa de Mier. Sobre este edificio, Rafael R. Fierro Gossman refiere lo siguiente:

Al revisar las plantas arquitectónicas del edificio Juana de Arco [...], resulta claro y obvio que la imagen es apenas tan profunda como el grosor de las fachadas: el edificio de oficinas no tiene patio central, ni escalera monumental de doble rampa, ni espacios de altos techos con vigerías a la manera de los palacios o conventos virreinales... Nos encontramos con un edificio funcionalista del final de los cuarenta, con una fachada distinta, que utiliza una imagen para tratar de incorporar un edificio al entorno histórico del centro, acorde a un ideal de grandeza nacionalista, emanando no de un rescate indígena, sino de la glorificación de la imagen criolla.¹⁹³

¹⁹³ Rafael R. Fierro Gossman, *La gran corriente ornamental del siglo XX: una revisión de la arquitectura neocolonial en la Ciudad de México*, México: Universidad Iberoamericana, 1998, p. 69.

El edificio neocolonial *Jeanne D'Arc*, construido por el arquitecto Vicente Urquiaga y Rivas, el mismo que diseñó la Avenida y Plaza del 20 de Noviembre, se levantó siguiendo el modelo establecido para dicha plaza, que de haberse concretado se hubiera convertido en uno de los espacios más bellos y monumentales de nuestra capital. Como bien apunta Fierro Gossman, en este caso se trató de una estructura “moderna” de planta irregular que cuenta con una fachada “nacional”, de tezontle y cantera, con torreón, balcones, arcos y otros elementos decorativos propios de la tradición arquitectónica virreinal de la ciudad.



35. El edificio Jeanne D'Arc visto desde Fray Servando esquina Tlaxcoaque.

Hoy en día, *Jeanne d'Arc* permanece como testigo mudo de los grandes anhelos y sueños frustrados de Vicente Urquiaga, uno de los muchos creadores de la cultura posrevolucionaria, un arquitecto sumamente comprometido con sus ideales y un mexicano que vivió en un periodo de constantes avances tecnológicos, y aparentes contradicciones ideológicas. Hace algunos años, el inmueble de 4 800 m² que originalmente albergó talleres de costura, experimentó una profunda rehabilitación al anunciarse que sería ocupado por alguna dependencia del GDF; en la actualidad, es sede de la Controlaría

General del Distrito Federal. *Jeanne D'Arc* nos ofrece un ligero bosquejo de lo que iba ser la monumental Plaza del 20 de Noviembre que estaría rodeada por edificios neocoloniales y cuyo proyecto, por desgracia, nunca se concretó.

5.5 Del cajón a la tienda departamental

Durante siglos, los grandes cajones de ropa que vistieron a los capitalinos se ubicaron en la Plaza Mayor. Con el tiempo, estos establecimientos comerciales se expandieron hacia el Portal de las Flores y la importantísima calle de Monterilla. Justo en el cruce de ésta con la calle de San Bernardo se establecieron las primeras tiendas departamentales de la urbe, algunas de ellas aún con vida y de gran arraigo para la sociedad capitalina desde los tiempos de Don Porfirio: El Nuevo Mundo, El Palacio de Hierro, Las Fábricas de Francia y El Puerto de Veracruz.

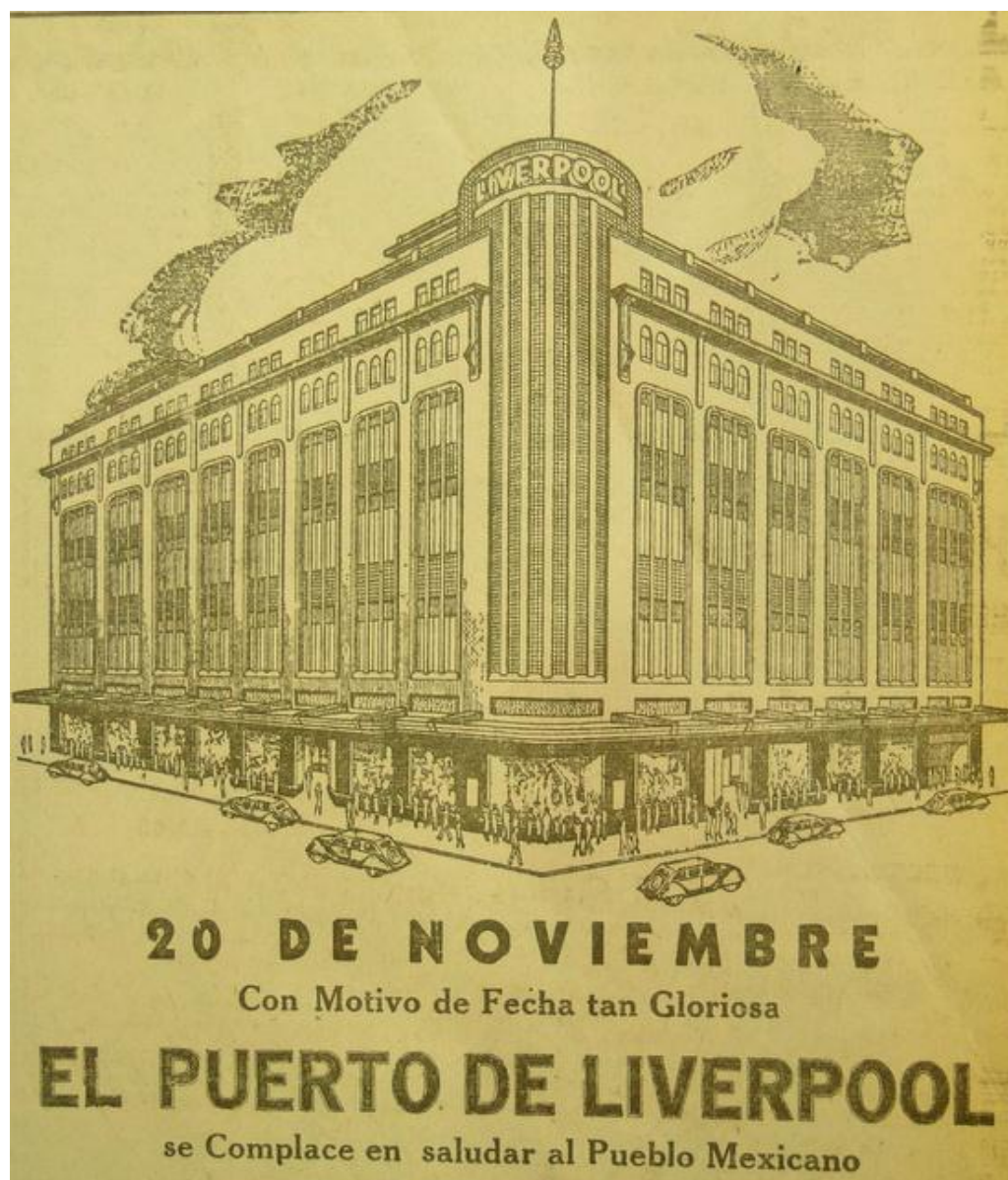
La céntrica y aristocrática calle de San Bernardo (actualmente Venustiano Carranza, en su tramo entre 5 de Febrero y Pino Suárez) albergó otras prestigiosas tiendas frecuentadas por lo más selecto de la sociedad capitalina. En la transitada San Bernardo se estacionaron los carruajes y después los automóviles de las acaudaladas damas que corrían al llamado de la moda internacional. Aquí, justo por donde hoy pasa la Avenida 20 de Noviembre se encontraba, pegado al Portal de las Flores, el edificio del Puerto de Liverpool, un moderno almacén fundado con capital francés allá por el turbulento año de 1847.

Ante el éxito de la empresa, para la década de 1920 era de gran urgencia extender sus instalaciones. Así pues, en 1927 el arquitecto Paul Dubois —el mismo que diseñó el edificio actual del Palacio de Hierro— concluyó el nuevo edificio que se encontraba continuo al construido años antes por Rafael Goyenche y que hacía esquina con la Callejuela. La estructura *art decó* de Dubois consideraba la futura e indispensable ampliación del antiquísimo callejón, pero por algunas ratificaciones que se hicieron después en el eje de la Avenida 20 de Noviembre, no se pudo aprovechar el alineamiento previsto por el arquitecto galo.¹⁹⁴

El edificio afrancesado de Goyenche fue uno de los tantos que resultaron afectados por la apertura de la Avenida 20 de Noviembre por quedar justo en medio de su paso. En poco

¹⁹⁴ “El Puerto de Liverpool”, en *Arquitectura y Decoración*, núm. 1., agosto, 1938, p. 11.

tiempo, la picota de la modernidad acabó con la existencia del elegante almacén pero no con la de la empresa. El edificio de Dubois fue sometido a una gran remodelación, esta vez, a cargo de un arquitecto mexicano con un gran reto: construir crujías nuevas, aumentar dos pisos al edificio y construir una fachada nueva hacia la recién nacida Avenida 20 de Noviembre basada en el diseño original.¹⁹⁵



36. –20 de Noviembre, con motivo de fecha tan gloriosa El Puerto de Liverpool se complace en saludar al Pueblo Mexicano”.

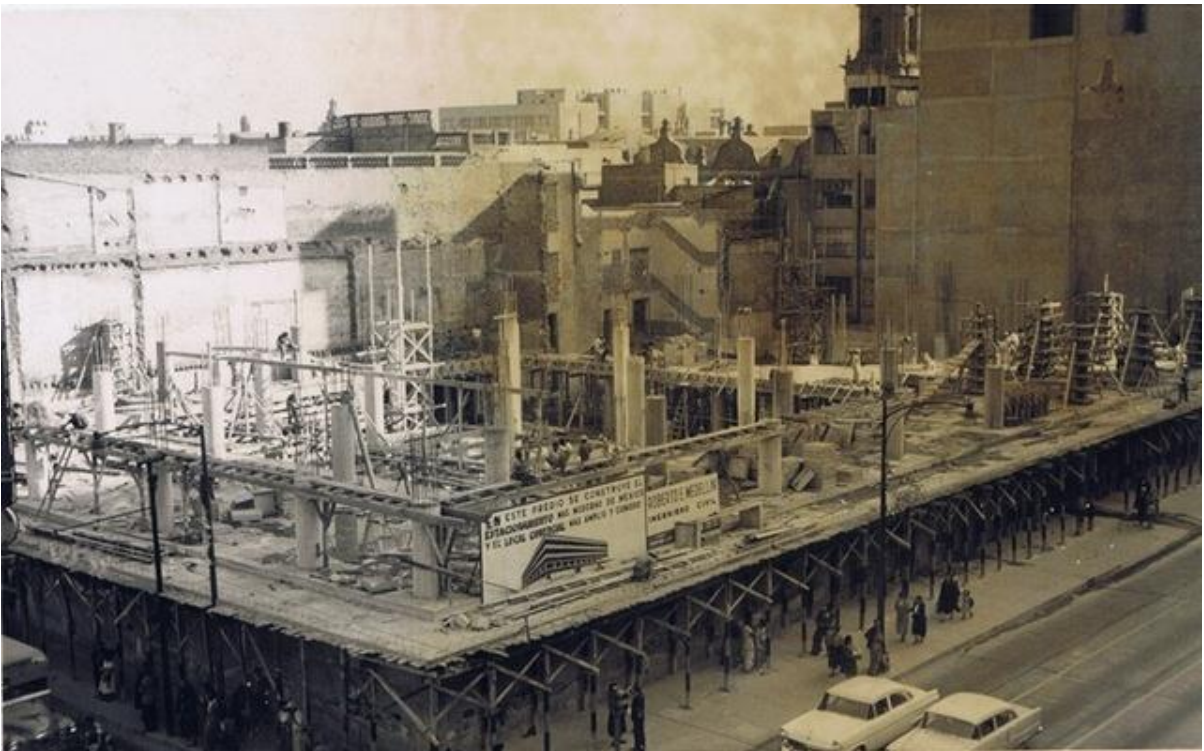
¹⁹⁵ *Ídem.*

En esta remodelación se buscó hacer del El Puerto de Liverpool uno de los edificios más modernos de la capital, no sólo a través de su apariencia física sino también por los nuevos servicios que se ofrecerían: fuente de sodas, salón de belleza, biblioteca circulante, salón de exhibición de modas, zapatería, entre otros. El último piso fue proyectado para habitación del personal y se construyó con todos sus servicios; además, la tienda fue la primera en contar con escaleras eléctricas en toda la Ciudad de México.



37. La iluminación de la torre del —Puerto de Liverpool”.

El nuevo edificio del Puerto de Liverpool, diseñado por el arquitecto Enrique de la Mora y construido por el ingeniero Miguel Rebolledo, llamó la atención por su esquina cilíndrica cubierta con azulejos negros que acentuaron más su altura.¹⁹⁶ Esta torre fue coronada con un enorme letrero que decía “Liverpool” y que podía ser visto a gran distancia. El edificio contó también con modernas instalaciones eléctricas que le brindaban iluminación en su interior y exterior. La torre fue acondicionada con una serie de luces verticales que por las noches hacía resaltar la estructura completa. Sin duda alguna, el edificio de El Puerto de Liverpool fue uno de los más modernos de la capital durante ese periodo, gracias a su estilo arquitectónico y su novedosa iluminación eléctrica—elemento característico de la vida moderna—en sus fachadas.



38. —En este predio se construye el estacionamiento más moderno de México y el local comercial más amplio y cómodo”.

Siguiendo la tradición iniciada por los antiguos cajones de ropa y las primeras tiendas departamentales, a finales de los cincuenta se levantó otro moderno almacén de capital

¹⁹⁶ Olsen, Elizabeth P., *Artifacts of Revolution: architecture, politics and society in México City, 1920-1940*, Lanham: Rowman and Littlefield Publishers, 2008, p. 146.

nacional. Sobre la Avenida 20 de Noviembre esquina con República de Uruguay se construyó “el estacionamiento más moderno de México y el local comercial más amplio y cómodo de México”, según se leía en un cartel que informaba sobre el ambicioso proyecto y que quedó capturado en una curiosa fotografía. El ingeniero Roberto E. Medellín construyó, en tiempo récord de 5 meses 19 días, un gran edificio de estilo funcionalista que ha sobrevivido hasta nuestros días, no como propiedad de Junco Hermanos S.A. sino de otra empresa mexicana, *Suburbia*.¹⁹⁷

El moderno edificio del *Súper Almacén Junco* fue muy famoso en la Ciudad de México a mediados del siglo y formó parte de las tiendas departamentales más importantes de la ciudad, en una época en que los grandes centros comerciales, tal como los conocemos, aún no existían. La tienda contaba con dos pisos de exhibición donde se podían adquirir distintas mercancías —vestidos, sombreros y demás artículos— que eran mostradas al público a través de enormes ventanales que daban hacia la calle.

Pero lo que más llamaba la atención era su novedoso estacionamiento, ubicado en los tres pisos superiores del almacén, lo que lo hacía, sin duda, uno de los edificios más modernos de la urbe. Probablemente Medellín se inspiró en el modelo propuesto por José Villagrán y José Sordo Madaleno para la mueblería DM Nacional, edificio construido en la década de los cuarenta en la calle de Gante esquina con 16 de Septiembre que poseía amplias vitrinas en su planta baja, dos pisos de exhibición y un estacionamiento en los pisos superiores.

Otra fotografía permite apreciar no sólo el edificio en su mayor esplendor sino también una escena de la vida cotidiana en la Avenida 20 de Noviembre durante la década de los cincuenta. En una época de estabilidad, crecimiento económico y de esfuerzos para incentivar la industria del país mediante la sustitución de importaciones, el almacén mexicano se levanta y abre sus puertas al público bajo el eslogan “Ahorre, despáchese usted mismo”. Algunas personas han aprovechado las ofertas y salen cargados de mercancías. Otras más se han detenido en su andar para observar los productos a través de los enormes aparadores donde se exhiben sombreros, vestidos y otras mercancías.

¹⁹⁷ —“*Así se trabaja en México: el súper almacén Junco el día de hoy*”, *Novedades*, 21 de abril de 1958, p. 9.



39. El súper almacén Junco a finales de los cincuenta.

Durante la década de los cincuenta, México experimentó un crecimiento económico sin precedentes que se manifestó en el incremento del Producto Interno Bruto (PIB) y el aumento del comercio, la inversión, el turismo, el crédito y otras actividades. El proceso de industrialización, llevado a cabo por los particulares con el apoyo del Estado, fue posible gracias a las políticas proteccionistas frente a la competencia exterior y a la sustitución de importaciones como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial. Los empresarios aprovecharon las oportunidades presentadas por el conflicto mundial y el apoyo brindado por el Estado para realizar grandes inversiones que proporcionaron trabajo a una población urbana en constante crecimiento. Así pues, surgieron numerosas empresas nacionales que a través de sus inversiones, producción y utilidades impulsaron la transformación del país e hicieron posible el llamado milagro mexicano que se prolongó hasta comienzos de la década de los setenta.¹⁹⁸

¹⁹⁸ Carlos Tello Macías, “El Milagro Económico Mexicano”, en *Relatos e Historias en México*, año VII, núm. 74, diciembre de 2014, pp. 44-59.

La fotografía anterior nos muestra una urbe que ha superado su aspecto provinciano para posicionarse como una de las principales capitales del mundo. El automóvil, uno de los símbolos de la vida moderna, se ha convertido en el amo y señor de las calles y avenidas. La flamante Avenida 20 de Noviembre también cuenta con amplias aceras que, como elementos fundamentales del espacio público, sirven para el desplazamiento cómodo de los transeúntes, a la vez que permiten la interacción social y otras actividades económicas. Puede decirse que para esta época, 20 de Noviembre era una avenida característicamente moderna, pues su rectitud, anchura, longitud, mobiliario urbano y edificios comerciales hacían de ella una excelente vía para desplazar objetos y personas, y un medio de comunicación perfecto para el tránsito cada vez mayor de automóviles.¹⁹⁹



40. Felices fiestas les desea...

¹⁹⁹ La imagen de la avenida —moderna” se desarrolló en las principales ciudades del mundo occidental durante el siglo XIX. Para Berman, la Avenida Nevski, en San Petersburgo, representa el prototipo de un entorno característicamente moderno --por su rectitud, anchura, longitud y buena pavimentación, ideal para el tráfico de personas y vehículos--, puesto que estaba en funcionamiento una generación antes que sus equivalentes parisienses de la era de Haussman y por ser planeada desde un principio no devastó vidas ni arrasó barrios antiguos. Berman, *Op. Cit.*, p. 197

Otra fotografía muestra el aspecto nocturno del almacén Junco años después. Su enorme fachada ha sido aprovechada para la instalación de una luminaria eléctrica con motivo de las fiestas navideñas, cuyos diseños geométricos están vinculados con las imágenes de modernidad que el almacén orgullosamente mexicano buscaba proyectar. El paso del tiempo y el desvanecimiento de la bonanza económica acabaron con la vida del almacén Junco, cuyo edificio está ocupado en la actualidad por otra tienda departamental.

5.6 Apóstol de la Revolución Mexicana

El 20 de Noviembre de 1956 fue inaugurado, con motivo del XLVI Aniversario de la Revolución Mexicana, el monumento a Francisco I. Madero, en una modesta glorieta que se construyó en el cruzamiento de las transitadas avenidas 20 de Noviembre y Fray Servando Teresa de Mier. El monumento fue develado a primera hora de la mañana durante una emotiva ceremonia precedida por el Presidente Adolfo Ruiz Cortines—familiarizado con este tipo de solemnidades cívicas desde que era Oficial Mayor del Departamento, cuando le tocó inaugurar la Avenida 20 de Noviembre en 1936—acompañado por los miembros más distinguidos de la clase política de la época, entre integrantes del gabinete, directores de instituciones públicas y líderes de distintas organizaciones sociales.²⁰⁰

Además de esta distinguida concurrencia, estuvieron presentes los generales Raúl, Julio y Emilio Madero, hermanos del *Apóstol de la Revolución*. Notable fue también la presencia del H. Cuerpo Diplomático acreditado en México, de los gobernadores de Morelos y Veracruz, de los miembros más importantes de la burocracia departamental, de las asociaciones y veteranos de la Revolución, viejos maderistas y, en fin, del “mundo oficial y revolucionario mexicanos”.²⁰¹

La ceremonia cívica dio inicio a las 10:00 de la mañana con una marcha ejecutada por la Banda de la Ciudad de México. Después, el profesor Francisco Hernández y Hernández pronunció el primero de los tres interesantísimos discursos que se incluyeron en el programa, en el que destacó lo siguiente:

²⁰⁰—“Honor a Francisco I. Madero”, en *El Nacional*, 21 de noviembre de 1956, pp. 1, 6 y 18.

²⁰¹ *Ídem*.

México tiene en las esencias sagradas de su tradición, en las creaciones portentosas de sus culturas indias, en la vida luminosa de sus héroes y en las luchas redentoras de sus hijos, páginas de luz que ofrecer a todos los hombres del planeta. Más aún, las jornadas decisivas en la integración de nuestra nacionalidad y la búsqueda incesante de sus fórmulas político sociales, son también orgullo de la Patria, mensaje y compromiso que debemos transmitir con honor a las promociones presentes y futuras.²⁰²

Los ímpetus nacionalistas y la confianza en el futuro de México son notables en la reflexión de Hernández y Hernández. Posteriormente tocó el turno al senador Roberto A. Cortés, cuyo discurso nos ofrece una perspectiva contemporánea de los logros y alcances de la Revolución Mexicana:

Hoy la patria es admirable y diamantina, el movimiento iniciado por Madero que fue concreción de los debates, exigencias y rebeldías del pueblo mexicano contra la miseria económica, la degradación cívica, la opresión política, el atraso cultural y en síntesis contra todas las formas de descontento social alcanzado en 1910 con el régimen porfirista, ha triunfado definitivamente. Hoy la tierra es de los campesinos, millones de ejidatarios en el amanecer de todos los días escriben con su arado sobre el pentagrama de la tierra, el trabajo fecundo y creador. Los obreros tienen leyes que los protegen [y] amparan, hay caminos y presas, hay escuelas para que los hijos del pueblo se instruyan, la Reforma agraria, la Reforma obrera, la educación, la dignidad ciudadana no son solamente formas jurídicas sino realidades sociales, porque tienen vigencia definitiva en la conciencia popular. Hoy el ciudadano Presidente de la República, unificador patriota, honrado y revolucionario dice que es preferible el abuso de la libertad a la más leve forma de dictadura, y sólo hace uso de los privilegios de su alto rango para honrar y servir mejor a México.²⁰³

El senador Cortés presenta a la Revolución Mexicana como un hecho consumado que ha ~~tr~~“triunfado definitivamente”, aunque en la vida real el país seguía padeciendo los problemas de siempre—latifundios y despojo de tierras, concentración de la riqueza en unas cuantas manos, represión de la inconformidad, conflicto magisterial, altos índices de desempleo, inmigración masiva hacia Estados Unidos, penetración de influencias extranjeras en la cultura nacional, particularmente estadounidenses, entre otros más—y como ocurría en el Porfiriato los pobres seguían sufriendo ~~de~~“degradación cívica”, ~~o~~“opresión política”, ~~a~~“atraso cultural” y por supuesto ~~m~~“miseria económica”.

El tercer y último discurso fue dado por el licenciado Miranda Fonseca, presidente del Tribunal Superior de Justicia del Distrito y Territorios Federales, quien realizó un elogio a

²⁰² *Ídem.*

²⁰³ *Ídem.*

la figura de Madero y realizó sus aportaciones al servicio de la Patria concluyendo con esta frase que más bien parece plegaria: "Madero, apóstol de los postulados de México, tribuna de la libertad, refugio de los perseguidos; que seas faro bendito que guíe a todos los mexicanos, los que con su Presidente revolucionario estarán siempre admirándote."²⁰⁴

En los tres discursos anteriores está presente la idea de que el movimiento iniciado por Madero fue parte del camino que el país históricamente había seguido en su búsqueda para alcanzar la libertad. Desde esta perspectiva oficial, la Revolución Mexicana, como un proceso dinámico que se adecuaba a las condiciones de cada momento histórico, había permitido la construcción de la sociedad sobre bases más justas e igualitarias. Este argumento también está presente en uno de los informes presidenciales de Adolfo Ruiz Cortines: "La Revolución ha brindado a las actuales generaciones el privilegio de erigir un México más vigoroso y socialmente más justo: la Patria nueva que estamos formando". Como algún estudioso del tema señaló, la retórica ideológica del periodo ruizcortinista está acompañada "de toda una marejada de 'festejos cívicos' encaminada a exaltar el presente, encaminada a fortalecer, a apoyar por decirlo así, a la Revolución mexicana"²⁰⁵, sostén de los actuales tiempos.

Al concluir el homenaje, Adolfo Ruiz Cortines, acompañado por el secretario de Gobernación y el jefe del DDF, corrió la cortina de la placa conmemorativa, que se colocó al frente de la base del monumento diseñado por el escultor José María Fernández Urbina, en la que se podía leer: "A Francisco I. Madero, Apóstol de la Revolución Mexicana. 20 de Noviembre de 1956" Inmediatamente después se hizo una guardia de honor encabezada por el Presidente, quien al terminar marchó junto con su comitiva a Palacio Nacional para presenciar el acostumbrado desfile deportivo.

Para esta época, la figura de Madero se había consolidado como el héroe más trascendental del panteón revolucionario en el sentido de que fortalecía un sentido de pertenencia e identificación nacional con el proceso que él había iniciado y cuyos frutos supuestamente todos disfrutaban. Como "fundador" del Estado moderno mexicano, los ideales

²⁰⁴ *Ídem.*

²⁰⁵ Enrique Suarez Gaona, "El final ideológico de la Revolución", en Basurto, Jorge y Aurelio Cuevas (Coords.), *El fin del proyecto nacionalista revolucionario*, México: UNAM, 1992, p. 17.

democráticos de Madero fueron el estandarte del partido oficial y de los gobiernos emanados de la Revolución. No sin razón se erigió su monumento en la avenida que conmemoraba el día, convocado por él mismo, en que se desató el movimiento social más importante de México durante el siglo XX.



41. Coronas florales en honor a Madero.

Las ceremonias cívicas funcionan como ritos identitarios que sirven para actualizar valores y “refrescar” la memoria de quienes participan en ellas, permitiendo mantener entre la población la vigencia de ciertas ideas, costumbres o valores a través del tiempo y el espacio. Siguen protocolos perfectamente definidos porque buscan transmitir diferentes mensajes que repercuten en las formas de entender el mundo y la realidad social en la que se vive, inculcando para ello “mitos” que se actualizan y se condensan a través de formas y objetos simbólicos.²⁰⁶ El homenaje a Francisco I. Madero, a cuarenta y tres años de su asesinato, formó parte de los grandes festejos cívicos del periodo ruizcortinista, y sirvió

²⁰⁶ Para mayor información sobre el origen, la reglamentación, definiciones y características de las ceremonias cívicas, particularmente de carácter escolar, como ritos identitarios véase Margarita de J. Quesada O., “Las ceremonias cívicas escolares como ritos identitarios”, *Construcción Ciudadana de lo público*, México, vol. XXXIX, núms. 1 y 2, pp. 199-233.

como un ritual colectivo para exaltar el mito de la Revolución que sustentaba a aquel gobierno, y reforzar a la vez el nacionalismo que se buscaba inculcar entre los mexicanos.

5.7 *Internacional style* a la mexicana

Como algunos historiadores han señalado, los discursos arquitectónicos de este periodo cumplieron con una función relacionada con los requerimientos del proyecto nacional posrevolucionario así como con “el impulso modernizador de las vanguardias de la arquitectura mundial”. Desde la década de los veinte aparecieron los conceptos de modernidad y nacionalismo como argumentos o bases fundamentales de las propuestas teóricas y constructivas de la mayoría de los arquitectos.²⁰⁷ Debido al bajo costo de su producción y a su rápida aceptación mundial, la arquitectura funcionalista adquirió un tono social al ser utilizada por el Estado posrevolucionario para resolver los problemas de vivienda de las masas. Debido a su aprobación generalizada, los arquitectos mexicanos construyeron otros edificios en este estilo para organizaciones privadas, empresarios y la élite en general

Aprovechando la apertura de la Avenida 20 de Noviembre se procedió a la remodelación del Hospital de Jesús. Fundado por Hernán Cortés con el nombre de la Purísima Concepción, cambió de nombre en el siglo XVII en virtud de una imagen de Jesús Nazareno que una india rica y piadosa donó para el altar mayor. Cortés dispuso que a su muerte, el Marquesado del Valle de Oaxaca sostuviera el hospital, lo que a la postre le permitió sobrevivir, con muchas carencias, a las exclaustraciones y demoliciones impulsadas por la Reforma. Los sucesores del mayorazgo intervinieron en su administración hasta 1932, cuando falleció el príncipe Pignatelli, se extinguió la herencia y se estableció un patronato mexicano, gracias al cual el hospital fue sometido a una drástica pero necesaria remodelación durante los cuarenta.²⁰⁸

La obra se encomendó a José Villagrán García, primer teórico de la arquitectura en México, quien propugnó por la modernización y el nacionalismo requeridos para la reconstrucción

²⁰⁷ Bójorquez Martínez, *Op. Cit.*, p. 20.

²⁰⁸ *Enciclopedia temática de la delegación Cuauhtémoc...*, *Óp. Cit.*, p. 120.

del país.²⁰⁹ Villagrán estudió arquitectura en la Escuela Nacional de Bellas Artes y al año siguiente de haberse recibido ingresó como miembro al Colegio Nacional. En 1925 comenzó a dar clases en la Universidad y un año después fue nombrado presidente de la Sociedad Mexicana de Arquitectos. En ese mismo año Villagrán construyó el Instituto de Higiene de Popotla, considerado el primer edificio funcionalista en México, y cuatro años después concluyó el moderno Hospital para Tuberculosos de Huipulco. Esta experiencia en la construcción de hospitales, hicieron de Villagrán el arquitecto más capacitado para emprender el enorme reto de remodelar el hospital más antiguo del país.



42. Tradición y modernidad coexisten en el Hospital de Jesús.

A base de financiamientos obtenidos durante el patronazgo del médico mexicano Benjamín Trillo (1932-1962), Villagrán construyó en los años cuarenta el moderno Hospital de Jesús. Se trata de un complejo de tres grandes edificios (oriente, poniente y sur), que enmarcan la

²⁰⁹ Las ideas teóricas de Villagrán han sido recopiladas en *Cuadernos de arquitectura : José Villagrán García, 1901-2001 : textos escogidos*, México : CONACULTA, 2001.

estructura original y resguardan los dos patios antiguos. Esta transformación buscó mejorar y ampliar las instalaciones así como los servicios médicos para servir con eficacia a las clases más necesitadas, y representa un claro ejemplo de la modernización de un edificio virreinal y una institución histórica para adaptarse a las necesidades del siglo XX.



43. El Hospital de Jesús, ca. 1950.

Villagrán consideraba que el arquitecto mexicano debía servir al país y responder a la realidad nacional actual para satisfacer las demandas de los mexicanos sin recurrir a copias de arquitecturas extranjeras. El edificio del nosocomio que da hacia la Avenida 20 de Noviembre presenta la tendencia al alargamiento horizontal de vanos que Villagrán utilizó en el Instituto Nacional de Cardiología (1937). Una fotografía tomada durante la década de los cincuenta nos permite dar una idea del aspecto del hospital en todo su esplendor. Llama la atención su terraza con vista hacia la ancha vía y los locales comerciales ubicados en la planta baja, entre los que destacan los ocupados por el Banco Nacional de México. Aunque el nuevo edificio del Hospital de Jesús es un digno exponente del llamado estilo internacional, el hecho de contar con cantera y tezontle en sus fachadas refleja la

preocupación de Villagrán por alcanzar la identidad nacional en esta obra y adaptarla a su entorno.

Años más tarde, a finales de la década de los cincuenta, se levantó en Tlaxcoaque otro edificio funcionalista que puso fin al proyecto neocolonial diseñado por el arquitecto Vicente Urquiaga para la “Plaza del 20 de Noviembre”. En septiembre de 1957 se inauguró la nueva sede de la Jefatura de Policía y Tránsito, en la ahora Plaza de Tlaxcoaque y la Avenida Fray Servando Teresa de Mier, con una inversión de 17 millones de pesos.²¹⁰ En este caso, la obra fue encomendada al arquitecto Juan Sordo Madaleno, digno exponente del *internacional style* en México. A diferencia de Villagrán, Sordo Madaleno no se preocupó por la identidad nacional sino más bien por consagrar y perfeccionar el estilo funcionalista en el país.



44. La Dirección de Policía y Tránsito hacia 1958.

²¹⁰ Véase el *V Informe de Gobierno* de Adolfo Ruiz Cortines (septiembre, 1957).

El edificio de Policía y Tránsito se construyó sobre una superficie de 17 646.36 m² y según una descripción de la época,

[...] cuenta con un edificio bajo y otro alto, un puente, un estacionamiento, plazas y rampas. La unidad tiene en total un estacionamiento subterráneo, un cuerpo que alojará las oficinas de la Jefatura de Policía y Tránsito; otro cuerpo que alojará servicios comunes como laboratorios, auditorio, archivo dactiloscópico, etc.; instalaciones especiales para diversas investigaciones de tipo criminal, central de radio para el control y servicio de patrullas.²¹¹



45. Plaza de Tlaxcoaque, ca. 1958.

Para algunos críticos, es en los edificios gubernamentales proyectados por Sordo Madaleno donde la “abstracción” moderna se vislumbra más a través de la monumentalidad, simetría y rigor compositivo: “En el edificio de la Dirección de Policía y Tránsito un basamento negro remetido soporta un paralelepípedo blanco con ventanas horizontales corridas en sus

²¹¹ “Este mes se inauguran los nuevos edificios de seguridad y el penal”, en *El Nacional*, 8 de septiembre de 1957, pp. 1 y 4.

dos fachadas principales mientras que las dos fachadas laterales son totalmente ciegas [...] tiene la inexpresividad abstracta, y potencialmente deshabitada, de la modernidad.”²¹²

El edificio de Policía y Tránsito fue el último edificio de importancia arquitectónica que se levantó en la Avenida 20 de Noviembre y su construcción puso fin al proyecto neocolonial para la “Plaza del 20 de Noviembre” en la zona de Tlaxcoaque. Es probable que este proyecto haya sido abandonado debido a los altos costos que representaba la construcción de edificios neocoloniales, pero también a un cambio de actitud de parte de los gobiernos revolucionarios, quienes encontraron en las soluciones ofrecidas por la arquitectura funcional una forma más efectiva y económica de reflejar su espíritu moderno.

Años más tarde, durante la presidencia de José López Portillo, Arturo Durazo Moreno presidió la Dirección General de Policía y Tránsito. A partir de entonces, el edificio se arraigó en la memoria popular como el escenario donde se cometían las peores atrocidades y violaciones a los derechos humanos. Desde su quinto piso, el *Negro Durazo* como es mejor conocido, ejerció el poder de una manera como nunca antes había hecho algún jefe policiaco. El edificio de Policía y Tránsito colapsó con los sismos de 1985 y con ello, uno de los capítulos más oscuros de la historia reciente del país.

Conclusión

La Avenida 20 de Noviembre, como símbolo de la epopeya revolucionaria, creó una relación entre lo material y lo ideal, lo concreto y lo imaginario, el espacio y el poder, a través de la arquitectura. Si bien la gran vía contó con algunos edificios oficiales donde se vertió la ideología de la clase en el poder, hay que reconocer que el sector privado fue el responsable de llevar a cabo la mayor parte de su proceso de configuración arquitectónica. La monumentalización de la Avenida 20 de Noviembre representó un esfuerzo tanto de las autoridades posrevolucionarias como de la iniciativa privada para magnificarse simbólicamente en este espacio urbano y dejar registro de su fuerza, así como de las ideas y los valores vigentes durante el periodo.

²¹² Miguel Adriá, “Juan Sordo Madaleno”, en *Arquine*, 12 de enero de 2014, < <http://www.arquine.com/bl og/juan-sordo-madaleno-44/>>, (Consultado el 23 de febrero de 2015).

No obstante, el sector privado no quedó exento de la influencia del poder en la producción de los espacios de la urbe, quien a través de una serie de disposiciones legales logró permear en la definición del espacio público y en la erección de edificios monumentales. Los valores simbólicos expresados en la arquitectura fueron inspirados por el entorno cultural del momento y cumplieron con una función que respondió a los requerimientos del proyecto nacional y al impulso modernizador de las vanguardias arquitectónicas internacionales.

—La arquitectura—en palabras de Méndez Sáinz— constituye símbolos en la medida en que presenta mediante formas los mensajes más valiosos del colectivo social.”²¹³ En este sentido, la presencia de numerosas tendencias arquitectónicas dentro de la Avenida 20 de Noviembre, nos habla de la gran demanda de edificios por parte del Estado y el sector privado, y del interés de un grupo de intelectuales deseosos de consolidar un modelo cultural que respondiera a las necesidades del momento. Así pues, la arquitectura neocolonial representó un esfuerzo por encontrar en las tradiciones arquitectónicas heredadas del virreinato la identidad que le confiriera particularidad a la nación revolucionaria, mientras que la arquitectura funcionalista buscó responder a las necesidades sociales del momento a la vez que insertaba al país en el camino de la modernidad internacional.

Los discursos de la modernidad y el nacionalismo no sólo se expresaron en los edificios. La inauguración del monumento a Francisco I. Madero representó la apoteosis de la Avenida 20 de Noviembre en tanto que ensalzó la figura de quien en aquel día desencadenó el movimiento social mexicano más importante del siglo XX. El monumento se develó como parte del ritual cívico revolucionario que, en esta ocasión, se remitía directamente al mito fundacional sostén de los actuales tiempos. Erigido para celebrar la ilustre memoria del —Apóstol de la Revolución”, el monumento fue un signo de reconocimiento, identidad y legitimidad en el espacio público, que dejó testimonio en la memoria colectiva de la administración que en 1957 le rendía excelso homenaje.

El análisis de los edificios públicos o privados que se levantaron en la Avenida 20 de Noviembre hasta 1957, permite vislumbrar el paso de una actitud nacionalista a otra más

²¹³ Méndez Sáinz, *Op. Cit.*, p. 8.

abierta de integración internacional. Este cambio de actitud es más notorio en el abandono del proyecto neocolonial para la “Plaza del 20 de Noviembre” y su sustitución por el edificio funcionalista de la Dirección de Policía y Tránsito, que sirvió como un dispositivo más eficiente y económico para reflejar las aspiraciones “modernas” del régimen. No obstante, la configuración arquitectónica de la Avenida 20 de Noviembre como un todo, fue tanto expresión de la identidad colectiva como prueba de consolidación de la Revolución en “construcción”.

Durante este periodo, la arquitectura y el urbanismo eran capaces de fomentar una identidad nacional a la vez que eran utilizados como prueba de la consolidación del proyecto revolucionario. Los edificios que se construyeron o remodelaron en la Avenida 20 de Noviembre hasta 1957, reflejaron simbólicamente los ideales de la Revolución, puesto que no sólo “petrificaron” el nacionalismo y la modernidad presentes en los discursos arquitectónicos de la época, sino también sugirieron la imagen de un México moderno e industrial que repercutió en la percepción de algunos sectores de la población sobre la gestión de los gobiernos revolucionarios. A este respecto resulta ilustrador el testimonio de Salvador Novo sobre el gobierno del Departamento del Distrito Federal, quien hacia 1956 escribía:

[...] nada humano le es ajeno, ni le son extrañas ningunas de las preocupaciones hacendarias, económicas, educativas, de trabajo, de comunicaciones, aun agrícolas, asistenciales y salubres, del Ejecutivo Federal; ni las represivas del poder Judicial; ni las reglamentarias y legales del Legislativo. Las lleva encima todas y muchas otras. Recauda contribuciones prediales y comerciales; sostiene escuelas; ventila conflictos de trabajo; se ocupa en el tránsito; mantiene en buen estado calles; atiende a los jardines públicos; a cárceles y delegaciones; despacha raudos a los bomberos; uniforma y adiestra a la policía; cuida de la vigencia de los reglamentos, hasta en los panteones; y su Dirección de Acción Cívica organiza festivales y ferias, y aun convoca a concursos como el que tuvo la inesperada virtud de incitarme a escribir para él este Ensayo.²¹⁴

²¹⁴ Salvador Novo, *Nueva Grandeza Mexicana*, México: Populibros “La Prensa”, 1956, pp. 87-88.

A manera de conclusión

Después de la fase armada de la Revolución, la Ciudad de México se enfrentó a numerosos problemas, algunos de ellos tenían su origen desde tiempos inmemorables y otros más aparecieron como consecuencia directa de la gesta revolucionaria. Debido a su reactivación como el principal centro económico del país, la capital recibió una gran cantidad de migrantes, situación que agravó aún más el problema de la vivienda y la falta de servicios públicos. Al aumento demográfico y la proliferación de asentamientos humanos en las periferias, se sumó el problema de la falta de movilidad. Durante la década de los veinte, el número cada vez mayor de automóviles que circulaban por la urbe urgió la necesidad de abrir nuevas vialidades que facilitaran el traslado de bienes y personas en la concentración urbana más importante del país.

En estos mismos años comenzaron los primeros esfuerzos para ordenar el crecimiento armónico de la capital a través de la expedición de distintas disposiciones legales y la puesta en marcha de un complejo programa de planificación urbana que se extendió hasta las próximas décadas. A pesar de los esfuerzos del Ayuntamiento para adaptarse a los nuevos tiempos, sus acciones no fueron consideradas suficientes para solucionar los principales problemas que trastornaban a los habitantes de la urbe. Así pues, la extinción del gobierno municipal y el surgimiento del Departamento del Distrito Federal (DDF) inauguraron una nueva fase en la historia de la Ciudad de México en términos políticos, económicos, sociales y culturales.

Desde que surgió en 1929, el DDF, a través de sus distintas oficinas, jugó un papel fundamental en la transformación de la capital. En unas cuantas décadas la Ciudad de México se olvidó de su carácter provinciano para vivir, muy a su manera, al ritmo de las grandes capitales del mundo. La construcción de edificios prestigiosos, de flamantes y anchas avenidas, de un complejo sistema de comunicación vial, de enormes multifamiliares, de pavimentos y otros servicios, fueron algunas muestras tangibles del progreso revolucionario que experimentó la capital y representaron esfuerzos gubernamentales para solucionar algunos de sus grandes problemas. Para satisfacer las

necesidades que la población urgentemente demandaba, fue necesaria la participación de un grupo de profesionistas que se encargó de construir la cultura revolucionaria. En este sentido, los arquitectos, ingenieros y urbanistas fueron primordiales en la construcción del nuevo México debido a, entre otras cosas, sus novedosos proyectos que el Estado supo aprovechar.

El DDF tuvo la capacidad de impulsar la transformación del espacio urbano capitalino mediante acciones concretas que tuvieron intenciones específicas. En este proceso, la Ciudad de México adquirió una forma, una estructura, una toponimia y una imagen que realizaron los valores vigentes en el momento: las aspiraciones de la modernidad, la estética nacionalista y los hechos revolucionarios, todo con la intención de inculcar un sentido patriótico en el pueblo y perdurar en la memoria colectiva. La erección de un monumento, la apertura de una avenida o la construcción de una escuela, por ejemplo, fueron acciones que buscaron evocar el hecho mismo de la Revolución y tuvieron la intención de legitimar la posición de las autoridades en el poder a la vez que inculcar su ideología en el pueblo.

La apertura de la Avenida 20 de Noviembre fue resultado de un proceso de modernización urbana impulsado por el Estado revolucionario —a través del DDF— que modificó la apariencia caótica y miserable que, en buena parte, había conservado el sur del primer cuadro desde tiempos inmemorables. Las obras de ampliación y apertura de esta vía trajeron consigo la desarticulación de numerosos espacios que llevaban siglos de arraigo entre la población capitalina y que desaparecieron del contexto urbano ante el paso de la modernidad en esta zona. Uno de estos espacios fue la zona circundante a la capilla de la Concepción Tlaxcoaque, rodeada de callejones y vecindades miserables, que fue célebre por la gran cantidad de prostíbulos que concentraba y que fue aniquilada gracias a las campañas moralizadoras de las autoridades y a la ampliación de la Avenida 20 de Noviembre.

En los discursos de las autoridades que impulsaron la creación de la Avenida 20 de Noviembre se destacaba la imperiosa necesidad de adecuar a la Ciudad de México con los espacios y servicios que exigía la vida moderna. En este sentido, la ancha vía se abrió para llevar a cabo el arreglo monumental de la Plaza de la Constitución, servir de desahogo al tráfico de personas y vehículos en el centro de la urbe, y crear en lo sucesivo una avenida

comercial de primer orden. Para las autoridades capitalinas, la parte de la ciudad que se destruyó en aras de la nueva vía representaba una zona repleta de callejones y casas de poco valor que al no contar con vías adecuadas de comunicación había motivado su estancamiento comercial y se interponía entre la ciudad vieja y sus nuevas ampliaciones.

En este proceso, la Avenida 20 de Noviembre, al ser creada en un acto de poder con una intencionalidad específica y una significación preestablecida, configuró un simbolismo *a priori*, cuyo nombre realzó la fecha fundacional de la Revolución Mexicana y buscó hacer perdurar este gran acontecimiento histórico en la memoria colectiva. La significación de la Avenida 20 de Noviembre se orientó hacia los referentes ideológicos vigentes en el periodo en cuestión que, en aquellos años, tendían hacia la modernidad y el nacionalismo. La modernidad se reflejó en la creación de una amplia y desahogada vía que contrastaba con la traza tortuosa que tradicionalmente había conservado el sur del Centro Histórico. El nacionalismo, por su parte, se manifestó en el impulso gubernamental de un proyecto que pugnaba por la conservación del carácter virreinal del centro de la urbe a través del acondicionamiento de espacios y la construcción de edificios neocoloniales que, como la Plaza del 20 de Noviembre, reflejarían con vigor el espíritu nacional.

Asimismo, la destrucción de vecindades y callejones donde se ejercía “el oficio más antiguo de la historia” se realizó con la intención de producir nuevos espacios, con nuevas reglas de juego, nuevas formas de apropiación, sin olvidar las ventajas económicas que ello representaba. Si bien la apertura de la nueva arteria trajo consigo la destrucción de decenas de edificios, el desplazamiento de cientos de personas y la desarticulación de barrios miserables, abrió también a todos los habitantes de la urbe, por primera vez en su historia, la enorme zona que corría del Zócalo a Tlaxcoaque.

La Avenida 20 de Noviembre, como símbolo de la epopeya revolucionaria, creó una relación entre lo material y lo ideal, lo concreto y lo imaginario, el espacio y el poder, a través de la arquitectura. Si bien la gran vía contó con algunos edificios oficiales donde directamente se vertió la ideología de la clase en el poder, hay que reconocer que la iniciativa privada fue responsable de llevar a cabo la mayor parte de su proceso de configuración arquitectónica. No obstante, el sector privado no quedó exento de la influencia del poder en la producción arquitectónica, quien a través de una serie de

disposiciones legales logró permear en la definición del espacio público y en la erección de edificios monumentales. Los valores simbólicos expresados en la arquitectura fueron inspirados por el entorno cultural del momento y cumplieron con una función que respondió a los requerimientos del proyecto nacional y al impulso modernizador de las vanguardias arquitectónicas internacionales.

La presencia de numerosas tendencias arquitectónicas dentro de la Avenida 20 de Noviembre, nos habla de la gran demanda de edificios por parte del Estado y el sector privado, y del interés de un grupo de intelectuales y profesionistas deseosos de consolidar un modelo cultural que respondiera a las necesidades del momento. En este sentido, la arquitectura neocolonial representó un esfuerzo por encontrar en las tradiciones arquitectónicas heredadas del virreinato la identidad que le confiriera singularidad a la nación revolucionaria en construcción, mientras que la arquitectura funcionalista buscó responder a las necesidades sociales del momento a la vez que insertaba al país en el camino de la modernidad internacional.

Los discursos de la modernidad y el nacionalismo no sólo se expresaron en los edificios. La inauguración del monumento a Francisco I. Madero representó la apoteosis de la Avenida 20 de Noviembre en tanto que ensalzó el nombre de quien convocó para ese día, pero de 1910, tomar las armas para arrojar del poder a las personas que entonces gobernaban, desencadenando así el movimiento social mexicano más importante del siglo XX. El monumento se develó como parte del ritual cívico revolucionario que, en esta ocasión, se remitía directamente al mito fundacional sostén de los actuales tiempos. Erigido para celebrar la ilustre memoria del *Apóstol de la Revolución*, el monumento fue un signo de reconocimiento, identidad y legitimidad en el espacio público, que dejó testimonio en la memoria colectiva de la administración que en 1957 le rindió excelso homenaje.

El análisis de los edificios públicos o privados que se levantaron en la Avenida 20 de Noviembre hasta 1957, permitió vislumbrar el paso de una actitud nacionalista a otra más abierta de integración internacional. Este cambio de actitud es más notorio en el abandono del proyecto neocolonial para la Plaza del 20 de Noviembre y su sustitución por el edificio funcionalista de la Dirección de Policía y Tránsito, que sirvió como un dispositivo más eficiente y económico para reflejar las aspiraciones del régimen. No obstante, la

configuración arquitectónica de la Avenida 20 de Noviembre como un todo fue expresión de la identidad colectiva.

Durante este periodo, la arquitectura y el urbanismo eran capaces de fomentar una identidad nacional a la vez que eran utilizados como prueba tangible de la consolidación del proyecto revolucionario. Los edificios que se construyeron o se remodelaron en la Avenida 20 de Noviembre durante el periodo estudiado, reflejaron simbólicamente los ideales de la Revolución, ya que no sólo “petrificaron” el nacionalismo y la modernidad presentes en los discursos arquitectónicos de la época, sino también sugirieron la imagen de un México moderno e industrial que, como hemos visto, repercutió en la percepción de algunos sectores de la población acerca de la gestión de los gobiernos revolucionarios.

A partir del estudio del simbolismo que se configuró en la Avenida 20 de Noviembre pudimos conocer las formas en que los gobiernos revolucionarios actuaron para volver tangibles las imágenes de progreso y modernidad proyectadas hacia un país en proceso de industrialización. Es importante considerar que la creación de la Avenida 20 de Noviembre, como cualquier otro espacio de la urbe, estuvo condicionada por distintas fuerzas económicas, políticas e ideológicas. En la esfera económica, el desarrollo de la ciudad capitalista exigió la creación de nuevas vías que facilitaran el traslado de personas y mercancías, y que estimularan el intercambio comercial; en el fondo de las acciones del Estado se encuentra el verdadero significado del urbanismo oficial: la adecuación de la ciudad al proceso de reproducción de capital en su conjunto.

En el ámbito político, la Avenida 20 de Noviembre fue resultado de la intervención de las autoridades revolucionarias no sólo para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la urbe sino para privilegiar su expresión y legitimar su posición en el poder, tomando en cuenta que el Ayuntamiento había sido extinguido pocos años antes y era necesario justificar la creación del nuevo gobierno departamental a través de la puesta en marcha de un complejo programa de obras públicas. En el orden de las ideas, las corrientes ideológicas producidas por la práctica social durante la época influyeron, a través del urbanismo y la arquitectura, en la configuración simbólica de este enorme espacio cuyo significado se

orientó hacia los referentes conceptuales y formaciones discursivas vigentes durante el periodo en cuestión: la modernidad y el nacionalismo.

El estudio de la Avenida 20 de Noviembre, tanto de su origen como de su configuración arquitectónica hasta 1957, confirmó una vez más que la arquitectura y el urbanismo no son neutros ni tampoco independientes de los factores políticos. Asimismo, los edificios analizados en la Avenida 20 de Noviembre muestran que el poder, durante las décadas que cubre este estudio, fue compartido por autoridades públicas y el sector privado, y que la industrialización y la inversión privada fueron fundamentales para la realización de las promesas revolucionarias. Se espera que esta investigación contribuya a la historia de las formas de legitimación política a través del espacio público en la Ciudad de México y que abra nuevas formas de análisis para comprender, a través de herramientas metodológicas proporcionadas por otras disciplinas, cómo se configuran dichos espacios y cómo se impregnan de distintos significados.

Epílogo

Con poco más de ochenta años de existencia, la Avenida 20 de Noviembre ha configurado una fisonomía propia y se ha ganado un lugar en el corazón de los capitalinos. ¿Quién no ha caminado por sus anchas aceras bajo la sombra fresca de sus enormes árboles? ¿Quién no se ha detenido a observar los aparadores de sus numerosos comercios entre los que destacan las vistosas tiendas de vestidos de noche? ¿Quién no ha contemplado la vista magnífica de la Catedral que la gran vía nos ofrece cuando se camina de sur a norte?

Por donde hoy circulan veloces vehículos han pasado también desfiles militares en conmemoración de la Revolución y el automóvil descubierto que trasportaba al presidente John F. Kennedy durante su visita oficial en 1962. Con el paso del tiempo, la Avenida 20 de Noviembre ha sido testigo de la transformación progresiva de la mayoría de sus locales comerciales en tiendas especializadas en vestidos de gala, del terremoto que una mañana de septiembre de 1985 derrumbó el edificio de Policía y Tránsito, del descuido de la Plaza de Tlaxcoaque (que a partir de entonces inició) y, en los primeros años del siglo XXI, de la rehabilitación de este enorme espacio y la revitalización general de toda la populosa y tradicional avenida.

Nadie sabe con certeza cuándo la Avenida 20 de Noviembre se pobló con las numerosas *boutiques* de vestidos de noche que actualmente la caracterizan. Lo que sí sabemos es que desde su nacimiento la *Gran Vía* contaba ya con algunas tiendas departamentales que continúan existiendo y que sin duda orientaron su carácter comercial. Todos los días muchas personas visitan estas *boutiques* de nombres femeninos extravagantes en busca, por gusto o necesidad, de algún vestido formal y elegante de manufactura nacional que, junto con los transeúntes que se trasladan apresuradamente por el *Primer Cuadro*, dotan a la Avenida 20 de Noviembre de gran vida y dinamismo.

Muy poco tiempo después de su apertura, la Avenida 20 de Noviembre—junto con las avenidas de los Insurgentes y San Juan de Letrán, amén de las otras grandes obras públicas de la época—se asoció con las imágenes de progreso impulsadas por el gobierno

revolucionario. Para la década de los cuarenta (apenas ocho años después de ser inaugurada) la Avenida 20 de Noviembre aparecía en algunas producciones cinematográficas como muestra contundente de la radical transformación experimentada por la Ciudad de México en tan sólo medio siglo.

En la entrada de la película *México de mis recuerdos* (Dir. Juan Bustillo Oro, 1942), la modernidad urbana se manifiesta en esta ancha y recta vía a través de los numerosos automóviles que por ella circulaban y sus enormes edificios que desde entonces la caracterizaban, entre ellos el Hospital de Jesús recién remodelado. Filmada 32 años después de que Porfirio Díaz había partido al exilio, *México de mis recuerdos* presenta al Porfiriato como un periodo idílico que fue interrumpido por el paso de la Revolución, acontecimiento que inevitablemente transformó la imagen provinciana de la capital en aras de la modernidad. Pero esta modernidad no sólo afectó al escenario urbano sino también la vida de sus residentes, llevándose parte del México Viejo que los principales protagonistas del filme añoraban:

México,

Mi querido México

¡Cómo has cambiado!

En menos de medio siglo te has transformado tanto que me cuesta trabajo reconocerte.

Con tus modernos edificios, nuevas avenidas y tus calles henchidas de automóviles y de asfixiante olor a gasolina, ya no eres mi México, el México de los viejos, el de mis buenos tiempos, el de mis suspiros, el México de mis recuerdos...

Pero no sólo a través de la pantalla la Avenida 20 de Noviembre se impregnó en la colectividad como muestra tangible de la modernidad y el nacionalismo impulsados por el gobierno revolucionario. Dotada de una toponimia y una fisonomía que realizaban los valores vigentes en la época, la Avenida 20 de Noviembre alcanzaba su apoteosis cada vez que por ella se desfilaba en conmemoración del acontecimiento que de alguna u otra manera impulsó su apertura: la Revolución. No pocas veces pasaron por ahí desfiles deportivos en los que marchaban columnas vigorosas de hombres, mujeres y niños en dirección hacia el Zócalo. Estos eventos marcaron los espíritus de quienes los presenciaron,

asociando a la Avenida con las instituciones y organizaciones que cada 20 de Noviembre se ponían en escena.

Uno de los acontecimientos históricos más importantes que nuestra querida Avenida ha presenciado se trata, como hemos señalado arriba, de la inolvidable visita del presidente Kennedy a la capital mexicana a mediados de 1962. El 29 de junio Kennedy recibió una tumultuosa bienvenida en la Ciudad de México, probablemente como nunca la había recibido en otro lugar fuera de su país. El mandatario estadounidense ingresó al Centro Histórico por la Avenida 20 de Noviembre y avanzó lentamente en auto descubierto con dirección a la Plaza de la Constitución. En este trayecto, Kennedy se encontró con una amplia y eufórica concurrencia que acudió para saludarlo desde las dos gruesas filas que se formaron en las aceras y donde brotaban numerosos emblemas que aludían a la amistad entre las dos naciones vecinas.

Lejos de la época del *Milagro Mexicano*, en un contexto de crisis económica, inflaciones, déficits presupuestales, recortes del gasto público y desconfianza general, la Ciudad de México fue azotada la mañana del 19 de septiembre de 1985 por un terremoto con epicentro en las costas de Michoacán. Los fuertes sismos acabaron con la existencia de numerosos edificios de gran tradición en la capital; más lamentable y desconcertante fue el gran número de vidas humanas que se perdieron durante la tragedia. En esa ocasión, la Avenida 20 de Noviembre perdió uno de sus edificios más representativos que se encontraba en la zona de Tlaxcoaque y que había sido inaugurado apenas 28 años antes: la Dirección de Policía y Tránsito. Con una carga simbólica negativa en la memoria colectiva, este edificio fue vergonzosamente célebre porque desde ahí Arturo Durazo —durante la administración lopezportillista— ejerció un poder absoluto como nunca antes lo había hecho algún jefe policiaco y porque en sus instalaciones se cometieron numerosas violaciones a los derechos humanos durante la llamada *Guerra Sucia*.

Si bien el derrumbe de la Dirección de Policía y Tránsito puso fin a las atrocidades cometidas en este edificio (aunque no a su siniestra fama), también marcó el inicio del deterioro de la Plaza de Tlaxcoaque que se prolongó hasta el año 2012. Décadas de abandono en esta zona provocaron que los indigentes se apoderaran de las calles y jardines que rodeaban a la plaza, los cuales utilizaban de casa, baño y tendedero. Esta enorme zona,

que alguna vez el arquitecto Vicente Urquiaga contempló como una hermosa plaza neocolonial, lució deteriorada e insegura hasta que el Gobierno del Distrito Federal, junto con la ayuda económica de la embajada de Azerbaiyán, inició un enorme esfuerzo para rehabilitar este enorme espacio creado por los impulsos de la Revolución.²¹⁵

Así pues, el Gobierno del Distrito Federal se dio a la tarea de recuperar la dinámica urbana de la zona a través del *Proyecto de Renovación Urbana de la Plaza de Tlaxcoaque y Construcción del Espacio Conmemorativo de la República de Azerbaiyán*, con la finalidad de recuperar el espacio simbólico de la Capilla de la Concepción, las calles aledañas, los flujos peatonales a través de la plaza, entre otras acciones más. Las obras de renovación de esta Plaza iniciaron en enero de 2012 e incluyeron la construcción de un foro al aire libre con jardinería en el extremo sur y de una fuente monumental en el extremo norte, así como la instalación de mobiliario urbano y una estatua conmemorativa de la República de Azerbaiyán que representa a una mujer que llora por la muerte de sus hijos. Todos estos trabajos fueron financiados por la representación diplomática de dicho país.²¹⁶

El esfuerzo más reciente por revitalizar la Avenida 20 de Noviembre inició a finales de 2014 con el arranque del proyecto *Mi Calle*. Dicho proyecto contempló la reducción de dos carriles laterales, la coloración del pavimento y la instalación de macetas, sombrillas, mesas y sillas de distintos colores, todo con la intención de crear nuevas zonas de descanso para los peatones. *Mi calle*, que contó con la asesoría de *Bloomering Associates*, crea un vínculo entre la ciudad y sus habitantes al abrir las calles a la gente y redistribuir el espacio público para la circulación ordenada de peatones, ciclistas y automóviles, con lo que se fomenta una conexión entre las personas y la [Ciudad de México], su entorno e historia.”²¹⁷ Todos los domingos desde el 8 de febrero de 2015, de las 8:00 a 22:00 hrs, el primer tramo de la Avenida 20 de Noviembre es cerrado al tráfico vehicular para disfrute pleno de los transeúntes.

²¹⁵ “Deterioro alrededor de la Plaza de Tlaxcoaque”, *El Universal*, 7 de febrero de 2012.

²¹⁶ “Inauguración de Plaza Tlaxcoaque”, en <<http://www.azembassy.mx/articles/22.08.12-SEDUVI-Inauguracion-Parques.pdf>>, (consultado el 29 de marzo de 2015).

²¹⁷ “Arranca proyecto piloto #Micalle Av. 20 de Noviembre”, en <<http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/index.php/comunicacion-social/comunicados/891-arranca-proyecto-piloto-micalle-av-20-de-noviembre>>, (Consultado el 20 de abril de 2015).

Las tendencias actuales de diseño urbano pugnan por la planificación de ciudades sostenibles que contemplen el uso de energías renovables, la preservación del medio ambiente, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, y la recuperación y renovación de espacios públicos. En este sentido el proyecto *Mi Calle* en la Avenida 20 de Noviembre busca situar a la Ciudad de México una vez más a la altura de las grandes ciudades del mundo —como Nueva York, por ejemplo— que han impulsado proyectos similares de recuperación y renovación urbana. A diferencia de los discursos urbanísticos que estaban en boga hace más de ochenta años y que buscaban la creación de nuevas avenidas en beneficio del creciente número de automóviles, hoy en día parece ser que el peatón es prioritario (al menos en los discursos). En palabras de Miguel Ángel Mancera, actual Jefe del Distrito Federal, —La gente tiene hambre, deseos de encontrar, de recuperar un espacio público que de una manera poco programada se le fue dejando a los vehículos, los cuales fueron ganando terreno y podrían seguir haciéndolo si no hacemos una planeación adecuada”.²¹⁸

Los proyectos recientes de renovación urbana en la Avenida 20 de Noviembre y la Plaza de Tlaxcoaque representan no sólo un esfuerzo gubernamental para recuperar espacios públicos en beneficio de la ciudadanía sino también para posicionar a la Ciudad de México a la vanguardia de las tendencias actuales del diseño urbano. Al mismo tiempo, estos proyectos confirman que el espacio público es uno de los lugares donde el poder se afirma, se justifica y se ejerce constantemente. Si bien el espacio público se trata de una entidad física o material donde el poder interviene para privilegiar su expresión, no hay que olvidar que también se trata de una entidad conceptual o imaginaria que está ligada a las imágenes que cada uno de nosotros nos formamos de él, pero eso es otra historia...

²¹⁸ —Inicia el proyecto Mi Plaza con el cierre de la Avenida 20 de Noviembre los domingos”, *La Jornada*, 7 de febrero de 2015, p. 28.

Créditos de las imágenes

1. Plano regulador del Distrito Federal, “Estudio preliminar 1932”, en Alejandrina Escudero, “La Ciudad Revolucionaria en tres planos”, *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, núm. 93, 2008, p. 131.
2. Morales, Alfonso *et al.*, *Los inicios del México Contemporáneo*, México: CONACULTA, INAH, FONCA, 1997, p. 27.
3. *Ibidem*, p. 154.
4. *Informe que rinde el C. Jefe del Departamento del Distrito Federal de la obra realizada durante el año de 1934 a los habitantes del Distrito Federal*, México: Talleres Tipográficos del DDF, 1934, p. 136.
5. *Ibidem*, p. 154.
6. Morales, *Op. Cit.*, p. 25.
7. *Ibidem*, p. 41.
8. Fotografía tomada de Alejandrina Escudero, “San Juan de Letrán”, *Discurso Visual, Revista Digital*, mayo-agosto, 2006, <<http://discursovisual.cenart.gob.mx/ant-eriores/dvwebne06/aportes/apoescudero.htm#>> (3 de enero, 2015).
9. Colección SINAFO-INAH, Núm. Inv. 4375.
10. *México en el tiempo, fisionomía de una ciudad*, México: Talleres Excélsior, 1945, p. 61.
11. Colección SINAFO-INAH, Núm. Inv. 135350.
12. Colección Museo Archivo de la Fotografía (en adelante MAF), Núm. Inv. 602.
13. Colección SINAFO-INAH, Núm. Inv. 86095.
14. *Informe Presidencial y Memoria del Departamento del Distrito Federal que rinde el C. Jefe del mismo Lic. Aarón Sáenz, por el periodo administrativo comprendido entre el 1º de julio de 1933 y el 30 de julio de 1934*, México, Talleres Linotipográficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1934, p. 87.
15. *Arquitectura y Decoración*, núm. 7, vol. II, mayo, 1938, p. 35.
16. *Ibidem*, p. 38.

17. *Informe Presidencial y Memoria del Departamento del Distrito Federal que rinde el C. Jefe del mismo Lic. Aarón Sáenz... Op. Cit.*, p. 89.
18. “Una gran plaza como remate a la Avenida Veinte de Noviembre que se terminará pronto en la ciudad”, en *Excelsior*, 20 de noviembre de 1936, p. 8.
19. *Arquitectura y Decoración, Op. Cit.*, p. 46.
20. Guillermo Tovar de Teresa, *La Ciudad de los Palacios: crónica de un patrimonio perdido*, México: Fundación Cultural Televisa A.C., Espejo de Obsidiana, Vuelta, 1991, tomo I, p. 110.
21. “La Avenida 20 de Noviembre”, en *La Prensa*, 21 de noviembre de 1936, p. 21.
22. *Arquitectura y Decoración, Op. Cit.*, p. 49.
23. Archivo Histórico de la Ciudad de México (en adelante AHCD), Planoteca, Módulo 2, Planero 7, Fajilla 16, Clasificación 401.1 (073) 3-10, año de 1935.
24. *Ibidem*.
25. Colección SINAFO-INAH, Núm. Inv. 88643.
26. Colección SINAFO-INAH, Núm. Inv. 4786.
27. *Arquitectura y Decoración, Op. Cit.*, p. 29.
28. *Ibidem*, p. 34.
29. *Ibidem*, p. 48.
30. *Ibidem*, p. 45.
31. Colección Particular Shozo Ogino.
32. Morales, *Op. Cit.*, p. 28.
33. Fotografía del autor.
34. Fotografía del autor.
35. Fotografía del autor.
36. “20 de Noviembre, con motivo de fecha tan gloriosa El Puerto de Liverpool se complace en saludar al Pueblo Mexicano”, *El Nacional*, 20 de noviembre de 1936, primera sección, p. 7.

37. –Enrique de la Mora. Dos de sus obras”, en *Arquitectura y Decoración*, núm. 1, agosto, 1937, p. 14.
38. Colección particular.
39. Colección particular.
40. Colección particular.
41. Colección MAF, Núm. Inv. 9451.
42. Fotografía del autor.
43. –La Avenida 20 de Noviembre”, en La Ciudad de México en el Tiempo, <<https://www.facebook.com/laciudaddemexicoeneltiempo/photos/a.195987210423307.42656.187533597935335/796437517044937/?type=1&theater>>, (Consultada el 6 de enero de 2015).
44. Miquel Adrià, –Juan Sordo Madaleno: modernidad y vigencia”, Exposición fotográfica montada en la Alameda con motivo del Festival Internacional de Arquitectura, Ciudad de México, Febrero de 2015.
45. –El Lago Asfaltado”, Exposición fotográfica del acervo del Museo Archivo de la Fotografía, Ciudad de México, Febrero de 2013.

Anexo

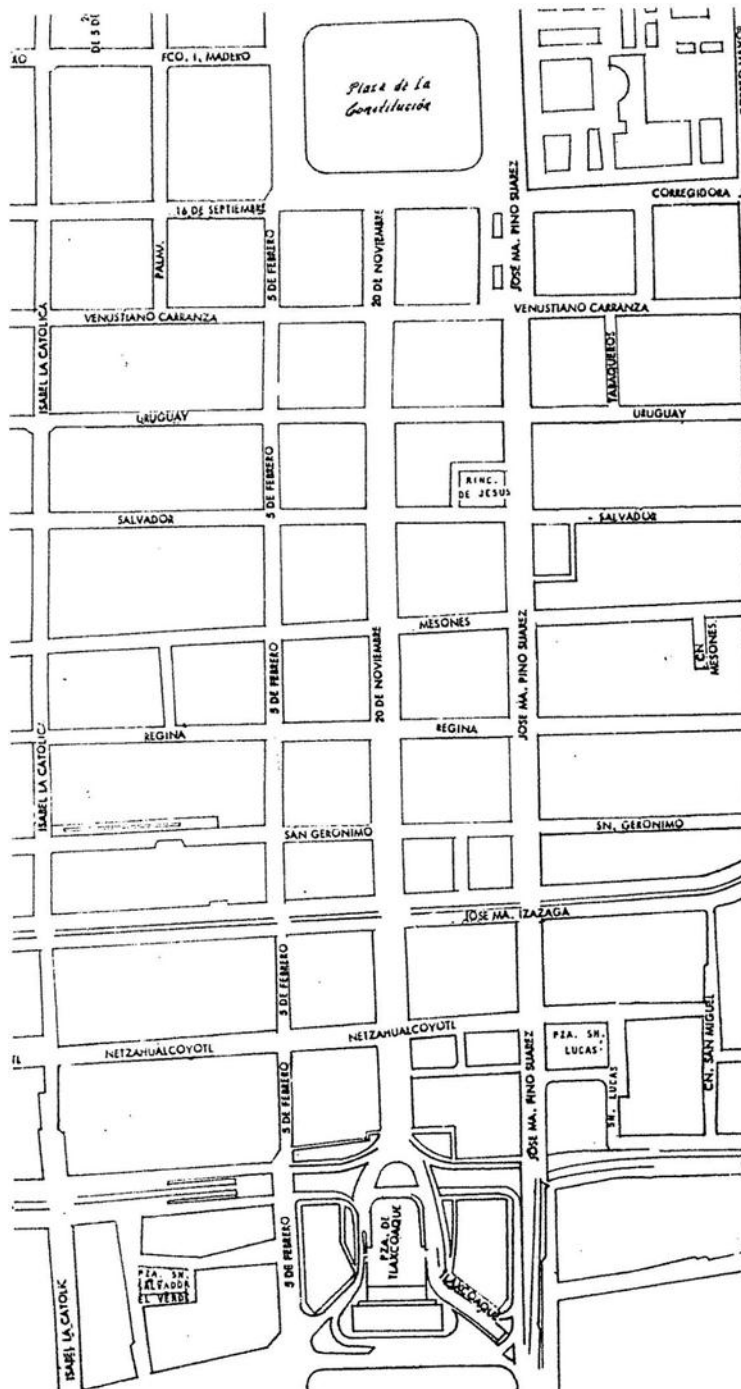


Fig. 1 El sur del *Primer Cuadro* hacia 1970. Al centro la Avenida 20 de Noviembre y más abajo la Plaza de Tlaxcoaque. Imagen tomada de Jorge González Ángulo y Yolanda Terán Trillo, *Planos de la Ciudad de México, 1785, 1853y 1896: con directorio de calles con nombres antiguos y modernos*, México: INAH 1976 (Colección Científica; 50), p. 93.

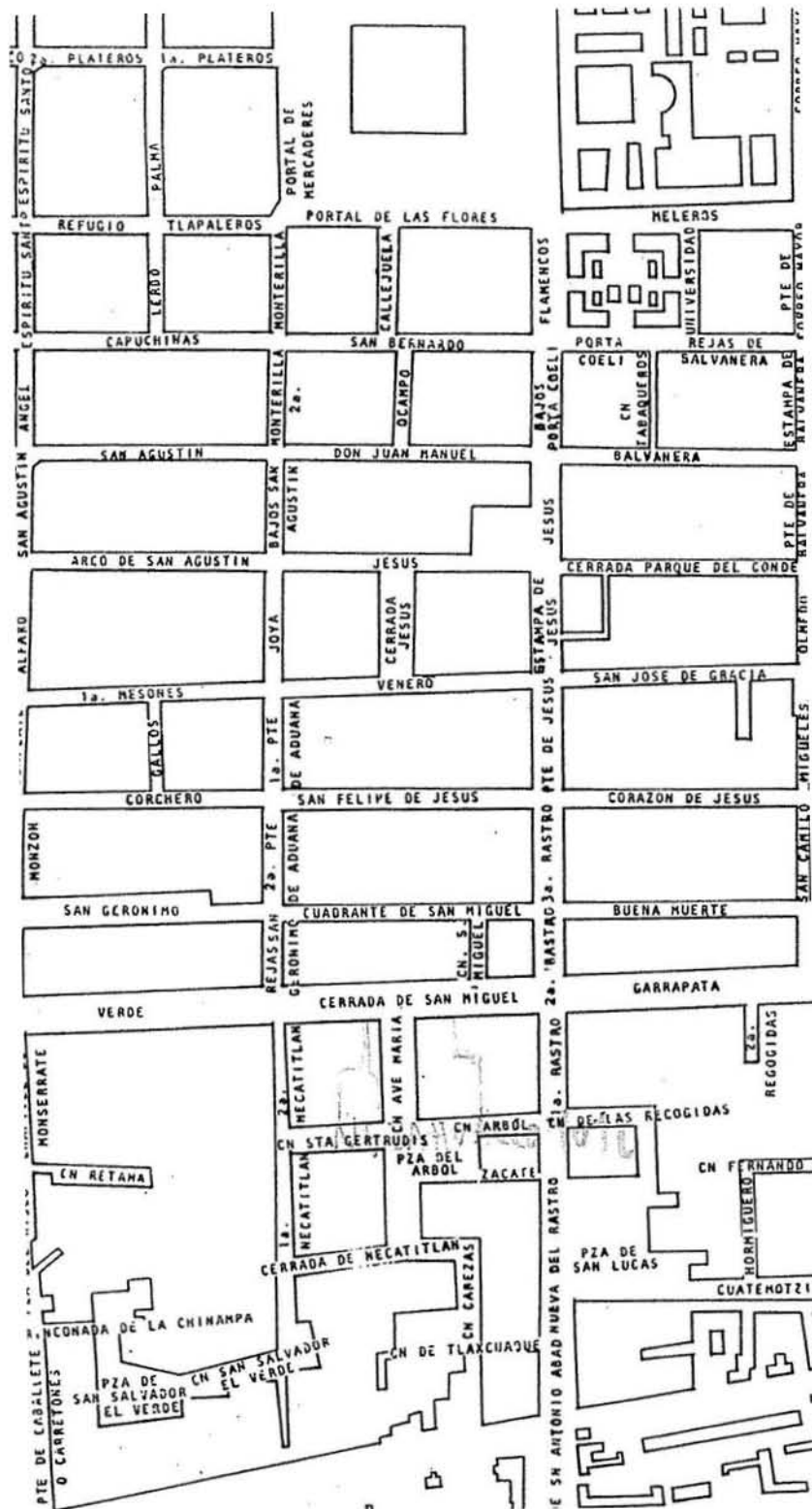


Fig. 2 El sur del *Primer Cuadro* hacia 1896. Entre el Zócalo y la zona de Tlaxcoaque se extiende un enorme espacio interrumpido por algunas calles y numerosos callejones. Imagen tomada en *Ibidem*, p. 81.

Fuentes y bibliografía

1) Fuentes primarias

Archivos y repositorios documentales

Archivo Histórico del Distrito Federal (AHDF)

Biblioteca Miguel Lerdo de Tejada (BMLT)

Fondo Reservado de la Biblioteca Lino Picaseño (FRBLP)

Museo Archivo de la Fotografía (MAF)

Sistema Nacional de Fototecas (SINAFO)

Prensa

Excélsior

El Nacional

El Universal

Novedades

Revistas

Arquitectura y Decoración

Planificación

Leyes y decretos

Diario Oficial de la Federación

Gaceta Oficial del Distrito Federal

2) Bibliografía

Adriá, Miguel, –Juan Sordo Madaleno”, en *Arquine*, 12 de enero de 2014, <<http://www.arquine.co.m/blog/juan-sordo-madaleno-44/>>, (Consultado el 23 de febrero de 2015).

Acosta Sol, Eugenia, *Colonia Juárez, desarrollo urbano y composición social, 1882-1930*, México: IPN, 2007.

Anda Alanís, Enrique X. de, *La arquitectura de la Revolución Mexicana: corrientes y estilos en la década de los veinte*, México: UNAM, IIE, 1990.

Arango Cardinal, Silvia, *Ciudad y arquitectura. Seis generaciones que construyeron la América Latina moderna*, México: FCE, CONACULTA, 2012.

Atlas General del Distrito Federal. Obra formada en 1929 por orden del Jefe del Departamento Central José Manuel Puig Casauranc, México: reimpresión de la edición de grupo CONDUMEX, 1991.

Barbosa, Mario, –La política en la ciudad de México en tiempos de cambio (1930-1970)”, en Ariel Rodríguez Kuri (Coord.), *Historia política de la ciudad de México (Desde su fundación hasta el año 2000)*, México: El Colegio de México, 2012.

Bargellini, Clara, –La arquitectura neocolonial: historia, palabras e identidades”, en Esther Acevedo (Coord.), *Hacia otra historia del arte en México. La fabricación del arte nacional a debate (1920-1950)*, México: CONACULTA, 2002.

Barthes, Roland, –Semiología y urbanismo”, en *La aventura semiológica*, Barcelona: Paidós, 1993.

Berman, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Buenos Aires: Siglo XXI, 1989.

Bojórquez Martínez, Yolanda, *Modernización y nacionalismo en la arquitectura mexicana en cinco voces: 1925-1980*, Guadalajara: ITESO, Universidad Iberoamericana, Universidad de Guadalajara, Universidad de Aguascalientes, 2011.

Boulekbache-Mazouz, Hafida, « Lire l'espace public pour mieux l'écrire », en *Études de communication* [en línea], núm. 31, 2008, puesto en línea el 1 de diciembre de 2010, <<http://edc.revues.org/757>>, (Consultado el 7 de septiembre de 2013).

Carballo, Emmanuel y José Luis Martínez (Comps.), *Páginas sobre la Ciudad de México, 1469-1987*, México: Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, 1988.

Cisneros Sosa, Armando, *La ciudad que construimos: registro de la expansión de la Ciudad de México (1920-1976)*, México: UAM-Iztapalapa, División de Ciencias y Humanidades, 1993.

Enciclopedia temática de la Delegación Cuauhtémoc, México: DDF, 1994, 2 tomos.

Escudero, Alejandrina, “La ciudad posrevolucionaria en tres planos”, en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, México: vol. XXX, núm. 93, 2008.

Espinoza López, Enrique, *Ciudad de México, compendio cronológico de su desarrollo urbano: 1521-1980*, México: E. Espinoza López, 1991.

Estadísticas Históricas de México, Aguascalientes: INEGI, 2010.

Fernández, Justino, “Santa Brígida de México” en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas*, México, vol. IX, núm. 35, año 1996.

Fierro Gossman, Rafael R., *La gran corriente ornamental del siglo XX: una revisión de la arquitectura neocolonial en la Ciudad de México*, México: Universidad Iberoamericana, 1998.

García, Genaro, *Crónica Oficial de las Fiestas del Primer Centenario de la Independencia de México*, México: Talleres del Museo Nacional, 1911.

Garcíadiego, Javier y Sandra Kuntz Ficker, “La Revolución Mexicana”, en *Nueva Historia General de México*, México: El Colegio de México, 2013.

González Rodríguez, Sergio, *Los bajos fondos*, México: Cal y Arena, 1989.

Gortari Rabiela, Hira de y Regina Hernández Franyuti (comps.), *Memoria y encuentros: la Ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*, tomo II, México: DDF, Instituto Mora, 1988.

Hamill, Pete, “El Archivo Casasola”, en Pablo Ortiz Monasterio (Ed.), *Mirada y memoria. Archivo Fotográfico Casasola, México: 1900-1940*, México: Océano, CONACULTA, INAH, 2010.

Hernández Franyuti, Regina, *El Distrito Federal: historia y vicisitudes de una invención, 1921-1994*, México: Instituto Mora, 2008, (Historia urbana y regional).

Icaza, Alfonso de, *Así era aquello...sesenta años de vida metropolitana*, México: Ediciones Botas, 1957.

Informe que rinde el Departamento del Distrito a los habitantes del Distrito Federal sobre su programa de gobierno y de lo que éste ha realizado en el año de 1935, México: Talleres Gráficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1935.

Informe Presidencial y Memoria del Departamento del Distrito Federal que rinde el C. Jefe del mismo Lic. Aarón Sáenz, por el periodo administrativo comprendido entre el 1° de julio de 1933 y el 30 de julio de 1934, México: Talleres Linotipográficos de la Penitenciaría del Distrito Federal, 1934.

Jury, Salvador, «La Ciudad Capitalista», *Nexos*, núm. 34, octubre, 1980.

Katzman, Israel, *La arquitectura contemporánea mexicana: precedentes y desarrollo*, México: INAH, SEP, 1964.

Lezama, José Luis, *Teoría social. Espacio y ciudad*, México: El Colegio de México, 1993.

Marroquí, José María, *La Ciudad de México*, México: Jesús Medina Editor, 1969, 3 tomos.

McMichael Reese, Carol, «Nacionalismo, progreso y modernidad en la cultura arquitectónica de la ciudad de México, 1900», en Stacie G. Widdfield, *Hacia otra historia del arte en México. La amplitud del modernismo y la modernidad (1861-1920)*, México: CONACULTA, 2004.

Méndez Bigatá, Antonio E., «Los regímenes posrevolucionarios en México y su influencia en la arquitectura pública: 1920-1952», en Burian, Edward R. (ed.), *Modernidad y arquitectura en México*, México: Gustavo Gili, 1998.

Méndez Sáinz, Eloy, «Arquitectura de la Revolución. Simbolismo de las ciudades y obra pública (1915-1962)», en *Región y Sociedad*, vol. XIV, no. 25, 2002.

Miranda Pacheco, Sergio, *La creación del Departamento del Distrito Federal. Urbanización, política y cambio institucional, 1920-1934*, México: UNAM, IIH, 2008, (Serie Historia Moderna y Contemporánea; 50).

_____, *Historia de la desaparición del municipio en el Distrito Federal*, México: FP, Uníos, Soner, 1998.

Monnet, Jérôme, «La symbolique des lieux: pour une géographie des relations entre espace, pouvoir et identité», en *Cybergeo : revue européenne de Géographie, Politique, Culture, Représentations*, Documento 56, puesto en línea el 7 de abril de 1998, «<http://cybergeo.revues.org/5316>;Dol:10.4000/cybergeo.5316».

_____, «Semiología de los espacios políticos», en Delgado, J. y D.R. Villarreal (Eds.), *Cambios territoriales en México*, México: UAM-Xochimilco, 1991.

Monsiváis, Carlos, *La cultura mexicana en el siglo XX*, México: El Colegio de México, 2010.

Morales, Alfonso *et al.*, *Los inicios del México Contemporáneo*, México: CONACULTA, INAH, FONCA, 1997.

Moreno H., Roberto E., “La tienda Liverpool tuvo su origen en un cajón situado en el Zócalo”, en *Crónica*, 31 de julio de 2004, <<http://www.cronica.com.mx/notas/2004/136893.html>>.

Novo, Salvador, *Nueva Grandeza Mexicana*, México: Populibros “La Prensa”, 1956.

Olsen, Elizabeth P., *Artifacts of Revolution: architecture, politics and society in México City, 1920-1940*, Lanham: Rowman and Littlefield Publishers, 2008.

Pérez Monfort, Ricardo, “La ciudad de México durante el sexenio del general Lázaro Cárdenas”, en Carlos Martínez Assad *et al.*, *Juntos y medio revueltos*, México: Ediciones Unios, FP, SONER, 2000.

_____, “Representación e historiografía en México, 1930-1950. “Lo mexicano” ante la propia mirada y la extranjera”, en *Historia Mexicana*, LXII, 4, 2013.

Pol, Eric y Sergi Valera, —Symbolisme de l’espace publique et identité sociale », en *Villes en Parallèle*, No. 28-29 : Villes et environnement : approche psychosociologique, Laboratoire de Géographie Urbain, Université de Paris X- Nanterre, 1999, pp. 13-33, « <http://www.ub.edu/escult/doctorat/html/lecturas/villes.pdf>».

Rodríguez Kuri, Ariel, *Historia del desasosiego. La Revolución en la ciudad de México, 1911-1922*, México: El Colegio de México, 2010.

Rosell, Lauro E., “En este lugar estuvo...la casa que habitó San Felipe de Jesús”, en *Revista Mapa*, núm. 55, octubre, 1938.

Sánchez de Carmona, Manuel, “El trazo de las Lomas y de la Hipódromo Condesa”, en *Revista Diseño y Sociedad*, Núm. 28-29, Primavera-otoño, 2010, UAM-X.

Sánchez Ruiz, Gerardo G., *La ciudad de México en el periodo de las regencias: 1929-1997. Dinámica social, política estatal y producción urbano arquitectónica*, México: UAM-Azcapotzalco, GDF, 1999.

_____, *Planificación y urbanismo de la Revolución Mexicana. Los sustentos de una nueva modernidad: 1917-1940*, México: UAM-A, 2002.

_____,(Comp.), *Planificación y urbanismo visionarios de Carlos Contreras. Escritos de 1925-1938*, México: UNAM, UAM-A, UASLP, 2003.

Silva Contreras, Mónica, –Arquitectura y materiales modernos: funciones y técnicas internacionales en la Ciudad de México, 1900-1910”, en *Boletín de Monumentos Históricos*, Tercera Época, núm. 22, mayo-agosto, 2011.

Sotomayor, Arturo, *México donde nació...biografía de una ciudad*. México: Manuel Porrúa, 1968.

Speckman Guerra, Elisa, –De barrios y arrabales: entorno, cultura material y quehacer cotidiano (Ciudad de México, 1890-1910)”, en Aurelio de los Reyes (Coord.), *Historia de la vida cotidiana en México V, Siglo XX, Campo y ciudad*, vol. 1, México: FCE, COLMEX, 2006.

Suarez Gaona, Enrique, –El final ideológico de la Revolución”, en Basurto, Jorge y Aurelio Cuevas (Coords.), *El fin del proyecto nacionalista revolucionario*, México: UNAM, 1992.

Tavares López, Edgar, –Los tranvías de primera y de segunda” en *A pie. Crónicas de la Ciudad de México*, México, año 4, número 32, junio-agosto, 2006.

Taibo II, Paco Ignacio, *Inquilinos del Distrito Federal, a colgar la rojinegra*, México: Cenzontle, 2007.

Tello Macías, Carlos, –El Milagro Económico Mexicano”, en *Relatos e Historias en México*, año VII, núm. 74, diciembre de 2014.

Tovar de Teresa, Guillermo, *La Ciudad de los Palacios: crónica de un patrimonio perdido*, México: Fundación Cultural Televisa A.C., Espejo de Obsidiana, Vuelta, 1991.

Toussaint, Manuel, –El convento y la iglesia de San Bernardo”, en *Arquitectura y Decoración*, vol. II, núm. 7, Mayo, 1938.

Triunfo de la Revolución Maderista: del Plan de San Luis a la renuncia de Porfirio Díaz, México: INEHRM, 1985, (Cuadernos Conmemorativos; 27).

Urquiaga y Rivas, Vicente, –Avenida 20 de Noviembre”, en *Arquitectura y Decoración*, vol. II, núm. 7, Mayo, 1938.

Valenzuela Aguilera, Alfonso, *Urbanistas y visionarios: la planeación de la Ciudad de México en la primera mitad del siglo XX*, Cuernavaca: Universidad Autónoma del Estado de Morelos, Miguel Ángel Porrúa, 2014.

Vargas Martínez, Ubaldo, *La ciudad de México (1325-1960)*, México: DDF, 1961.

Viera, Juan de, *Breve y compendiosa narración de la Ciudad de México*, primera edición en facsimilar, México: Instituto Mora, 1992.

Winfield Reyes, Fernando N., “La disolución del carácter emblemático de la arquitectura en México”, en *Historia, teoría y práctica del urbanismo*, Xalapa: Universidad Veracruzana, 2007.

Zárate Toscano, Verónica, “Nomenclatura y nacionalismo: la materialización de la memoria en la ciudad de México en el siglo XIX”, en Giron, Nicole (Coord.), *La construcción del discurso nacional en México, un anhelo persistente (Siglos XIX y XX)*, México: Instituto Mora, 2007.