

•@• Meyibó

AÑO 13, NÚM. 25, ENERO-JUNIO DE 2023

Meyibó vocablo de la lengua cochimí, hablada antiguamente en la península de California. El jesuita Miguel del Barco (1706-1790) refiere que los cochimíes la usaban para designar la temporada de pitahayas ("principal cosecha de los indios, excelente fruta, digna de los mayores monarcas") y, por extensión, al tiempo bueno de cosecha o periodo en que el sol es favorable a gratos quehaceres.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA
Instituto de Investigaciones Históricas
Tijuana, Baja California, México

EL ORDENAMIENTO VIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y LOS PROYECTOS DE REGENERACIÓN URBANA DEL GOBIERNO FEDERAL. EL CASO DE LA PROLONGACIÓN DEL PASEO DE LA REFORMA Y LA PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE VARIAS CALLES DE LA COLONIA GUERRERO, 1958-1964

The road planning of Mexico City and the urban regeneration projects of the federal government. The case of the extension of Paseo de la Reforma and to expand several streets in the Guerrero neighborhood, 1958-1964

*Carlota Zenteno Martínez*¹

Recibido: 14/09/2022

Aceptado: 6/02/2023

Resumen: La Ciudad de México, bajo el gobierno de Ernesto P. Uruchurtu (1952-1966), se sujetó a un ordenamiento urbano-vial que respondió a la movilidad de personas y mercancías de una ciudad industrializada y en acelerado crecimiento. La transformación del sistema vial fue aprovechada por las instituciones federales de crédito para la vivienda, cuyo fin fue poner en marcha el proyecto de regeneración urbano-habitacional en la zona Nonoalco-Tlatelolco. El objetivo del presente artículo es explorar los términos y alcances de una colaboración institucional en aras de establecer un nuevo orden y control urbano. Se

¹ Doctora en Historia, Posgrado UNAM. Correo electrónico: carlotazenteno@yahoo.com.mx

usa como caso de análisis la prolongación de la avenida Paseo de la Reforma y en específico la colonia Prolongación Guerrero, con el objetivo de demostrar que, en el ordenamiento urbano-vial, además de atender la movilidad, se buscó coadyuvar con la regeneración urbano-habitacional tras la erradicación de los espacios tugurizados, los cuales, a juicio de las autoridades, eran espacios de desorden urbano y de degradación moral.

Palabras clave: ordenamiento urbano-vial; regeneración urbano-habitacional; moralización; tugurios; arquitectura moderna.

Abstract: Mexico City under the government of Ernesto P. Uruchurtu (1952-1966) was subject to an urban-road system which responded to the mobility of people and commodities in an industrialized city in rapid growth. The transformation of the road system was used by the federal housing credit institutions to launch the urban-housing regeneration project in the Nonoalco-Tlatelolco area. The objective of this text is to explore the terms and scope of an institutional collaboration in order to establish a new urban order and control. The extension of Paseo de la Reforma avenue, and specifically the neighborhood “Prolongación Guerrero” is used as a case of analysis in order to demonstrate that in urban-road planning, in addition to addressing mobility, it sought to contribute to urban-housing regeneration after the eradication of slum spaces, the which in the opinion of the authorities were spaces of urban disorder and moral degradation.

Keywords: urban-road planning; urban-housing regeneration; moralization; slums; modern architecture.

INTRODUCCIÓN

A finales de la década de 1950 la arquitectura moderna era objeto de críticas, principalmente de exponentes europeos, que señalaron que esta debía procurar en sus diseños la psicología

de sus moradores; evitando la desnudez y frialdad de las habitaciones y edificios, entre otras cuestiones, porque una mala vivienda —moderna o no— era el caldo de cultivo para “un mal ambiente psicológico”. Lo cierto es que mientras el movimiento moderno era muy cuestionado en países como Francia, en México permanecía aún vigente la influencia de dichos postulados.²

Así, se observa en el arquitecto Mauricio Gómez Mayorga, quien en defensa del movimiento moderno, planteaba ¿qué engendraba mayores neurosis, mayor morbilidad, mayor mortalidad infantil y mayor índice de delincuencia, el tugurio de la gran ciudad o la habitación colectiva proyectada por los arquitectos modernos? En tono irónico apuntó que “los románticos” alegarían que en el tugurio hay “color” y personalidad, y “que allí el hombre no está deshumanizado por los horrores de la vida mecanizada”. Sin embargo, en términos reales, todos, incluidos los escépticos de la arquitectura moderna, estaban en el entendido de que dicha era la solución para erradicar al tugurio o *slums*, y con ello “... el parasitismo social o de la decadencia del tejido urbano”.³

La gran apuesta seguía siendo la construcción de la habitación colectiva, moderna, higiénica y funcional. Una apuesta, no obstante, que, para su buen término, debía hacerse efectiva la colaboración de instancias públicas, privadas, federales y locales. Todas eran piezas claves en este proceso, aunque, sin duda, la participación y colaboración del Departamento del Distrito Federal era muy importante. Dos razones fundamentales saltan a la vista. El Departamento, por un lado, a la vez que llevaba a cabo la expropiación de predios en nombre de la utilidad pública y movilidad urbana, expulsaba a su población habitante o usuaria fuera de la zona. Por otro lado, la intervención en el trazo urbano, con la serie de ampliaciones, aperturas

² Alberto LAPRADE, “Consecuencias psicológicas de la vivienda inadecuada”, revista *Arquitectura México*, 61 (1958): 50-51.

³ *Ibíd.*

y prolongaciones viales, generaría una revalorización en el precio del suelo urbano, misma que podría servir de incentivo económico para la inversión privada.

Estos elementos constituían una oportunidad única para que las instituciones federales de crédito pusieran en marcha diversos proyectos de regeneración urbana y habitacional en la ciudad. Por lo menos así se observa en el estudio “Herradura de Tugurios” publicado por el Instituto de Vivienda en 1958, que abarcó la parte central de la Ciudad de México; y del cual se fincaría, años después, la construcción del conjunto habitacional Nonoalco-Tlatelolco. Este proyecto, cabe señalar, atendió un planteamiento de regeneración sustentado en la necesidad de construir nuevas, modernas e higiénicas viviendas, pero también prevaleció una valoración moral del espacio urbano y, a su vez, un prejuicio contra la pobreza de sus habitantes.⁴

Al respecto, ¿cómo entender la vinculación que hubo entre el gobierno local y el federal en el marco de una cruzada contra las zonas de habitación popular como lo eran las vecindades?; ¿qué elementos pueden ser destacados entre la vinculación del ordenamiento vial y la construcción o proyección de nuevos conjuntos habitacionales? Teniendo en cuenta este par de cuestionamientos, el presente artículo analiza los términos y alcances de esta colaboración y compromiso compartido entre el gobierno del Distrito Federal y el gobierno federal, a los cuales, durante la regencia de Ernesto P. Uruchurtu (1952-1966),

⁴ Estas aspiraciones se inscribieron en un momento en el que los planteamientos arquitectónicos y urbanos todavía hacían eco de los postulados de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM), en los que “Arquitectos-urbanistas, estimulados por las nuevas políticas económicas (planificación y desarrollismo) e inspirados en las ideas de funcionalismo”, buscaron una mayor intervención del Estado para otorgar soluciones técnicas a los problemas de las ciudades. Graciela de GARAY, “La profesionalización de la arquitectura en el estado posrevolucionario mexicano: Mario Pani, un ejemplo de arquitecto moderno, 1911-1993” (Tesis de doctorado, Universidad Iberoamericana, 2009), 346.

los unieron los mismos intereses en materia de orden y control urbano.

Para tal fin, se usa como caso de estudio la prolongación del Paseo de Reforma hasta Peralvillo, y la propuesta de ampliación de varias calles de la colonia Guerrero, como parte del Proyecto de la Zona Centro. De dicho planteamiento vial se busca destacar el papel que tuvo en el proyecto de regeneración urbano-habitacional de Nonoalco-Tlatelolco, las justificaciones de orden técnico y de utilidad pública dadas por las autoridades y, sobre todo, la presencia de los sectores sociales y espacios urbanos afectados por las obras públicas, tal y como se observa en la colonia Prolongación Guerrero. El caso de esta colonia resulta muy revelador, no sólo permite observar la opinión de la población, sino sus mecanismos de defensa ante los cambios propuestos.

Este texto presenta como eje analítico el ordenamiento vial, mismo que está determinado temporalmente por el gobierno del presidente Adolfo López Mateos (1958-1964) y el segundo periodo de Ernesto P. Uruchurtu al frente del Departamento del Distrito Federal (1958-1964). La elección de dicha temporalidad se debe a que permite explorar los alcances y límites de una colaboración interinstitucional, que anclada a una visión de orden urbano, comenzó a triangular con la reactivación del Proyecto de Planificación de la Zona Centro y del cual se desprendió la puesta en marcha de la prolongación hacia el norte del Paseo de la Reforma en 1960. Una obra precedente y muy importante en la construcción del proyecto de regeneración urbano-habitacional de Nonoalco-Tlatelolco inaugurado en 1964.

Para documentar y demostrar la articulación entre estas dos esferas de gobierno se ha hecho uso de distintas fuentes documentales. Por un lado, de diversos artículos de la *Revista Arquitectura México* correspondientes con el proyecto habitacional Nonoalco-Tlatelolco. Por otro lado, la revisión e incorporación de documentos administrativos de la Dirección de Obras

Públicas del Departamento del Distrito Federal, así como la correspondencia que hicieron llegar a dicha instancia los sectores sociales afectados por los proyectos de ampliación, apertura y prolongación de calles y avenidas. Todos estos documentos se encuentran en resguardo por el Archivo Histórico de la Ciudad de México.

EL ORDENAMIENTO VIAL: UN ELEMENTO A FAVOR PARA LA MODERNIZACIÓN URBANA

En diciembre de 1952, Ernesto P. Uruchurtu fue designado por el presidente entrante, Adolfo Ruiz Cortines, como jefe del Departamento del Distrito Federal. Su arribo al gobierno de la ciudad generó muchas expectativas entre diversos sectores sociales. La población esperaba, por ejemplo, que el nuevo regente atendiera sus demandas de obras públicas (agua, drenaje, alumbrado, pavimentación) y mejoras a la oferta de servicios urbanos (transporte, educación, clínicas médicas, zonas comerciales). En lo político, que fuera capaz de establecer alianzas con los pequeños industriales, los sindicatos, las clases medias, las populares y demás sectores en aras de mantener el poderío del Partido Revolucionario Institucional (PRI) en el gobierno de la ciudad.⁵ En materia de planificación urbana, los arquitectos-urbanistas, inspirados en los postulados de la Arquitectura y el Urbanismo racionalista, demandaban la desaparición de los tugurios y, en su lugar, construir conjuntos habitacionales verticales modernos e higiénicos. Asimismo, frente a la transformación de la capital de México los planificadores urbanos otorgaron un lugar privilegiado al vehículo y se posicionaron a favor de la conformación de un sistema vial capaz de mantener una buena movilidad de personas y mercancías.

⁵ Véase Diane E. DAVIS, *El Leviatán urbano*. (México: Fondo de Cultura Económica, 1999).

Ernesto P. Uruchurtu pudo equilibrar esta serie de intereses al otorgarle un papel estelar a la construcción de diversas obras públicas. En los casi catorce años de duración de este gobierno, el impulso constructivo se plasmó en nuevas escuelas primarias, secundarias, centros deportivos, clínicas médicas, hospitales quirúrgicos, edificios institucionales, mercados y un renovado sistema vial. Dichas obras, en gran medida, hicieron de este gobierno local uno de los más emblemáticos en lo que concierne a la historia política y urbana de la capital mexicana en la segunda mitad del siglo XX, puesto que dicha ciudad se transformó en un lapso de tan sólo 12 años y sin endeudamientos públicos.⁶

El papel estelar de las obras públicas hizo posible la consolidación de una estructura operativa conformada por un cuerpo de técnicos con gran experiencia en materia de administración pública y urbana. Un equipo que desde regencias precedentes había formado parte de los organismos encargados de la planificación de la capital, es decir, directores y subdirectores de la Dirección de Obras Públicas también fungían como representantes en la Comisión de Planificación del Distrito Federal y en su auxiliar, la Comisión Mixta. Ambos organismos, con las atribuciones conferidas en la Ley de Planificación de 1953, debían aprobar y atender el carácter técnico y económico de los proyectos urbanos dispuestos para la ciudad.⁷

Este equipo de técnicos-planificadores convencieron a Uruchurtu de lo imprescindible que era continuar con los proyectos de planificación vial que habían sido estudiados y aprobados por la Oficina del Plano Regulador y por la Comisión de

⁶ Véase Departamento del Distrito Federal. *La Ciudad de México: Departamento del Distrito Federal, 1952-1964*, pról. Ernesto P. URUCHURTU, 2 vols. (México: Departamento del Distrito Federal, 1964).

⁷ "Ley de Planificación del Distrito Federal", *Diario Oficial*, 31 de diciembre de 1953. Acceso el 12 de agosto de 2022, <http://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4645843&fecha=31/12/1953&od_diario=199946>.

Planificación en la década de 1940,⁸ mismos que durante la regencia de Fernando Casas Alemán (1946-1952) por razones económicas no pudieron llevarse a cabo o siquiera ponerse en marcha.

¿Cómo y por qué el automóvil fue un objeto clave dentro de los programas gubernamentales dispuestos para la ciudad capital? Si bien muchas y variadas pueden ser las respuestas, es evidente que el automóvil, desde la década de 1940, constituía un sistema de transporte que había demostrado mayor eficacia en lo concerniente a la movilidad de personas y mercancías de una ciudad, que no sólo se caracterizaba por tener el mayor índice demográfico a nivel nacional, sino también el mayor índice de concentración industrial.⁹ De la movilidad vehicular se

⁸ Se estudió el sistema vial principal a partir de “la amplitud de las arterias en función del máximo número probable de vehículos y habitantes” en la ciudad. Adrián GARCÍA CORTÉS, *La reforma urbana de México. Crónica de la Comisión de Planificación del Distrito Federal*, tomo 1. (México: El Colegio de México, 1972), 21.

⁹ Conforme al VI y VII Censo General de Población, en 1940, el Distrito Federal tenía 1 757 530 habitantes, para 1950 tenía un total de 3 050 442. Esto indica que en el lapso de diez años hubo un aumento de 73.56% de la población. Mientras tanto, la Ciudad de México pasó de contar con 1 448 422 habitantes en 1940, a iniciar la década de 1950 con un total de 2 234 795. Esto representaba un aumento del 54.29 %. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, “Censo general de población de 1940”, INEGI. Acceso el 18 de septiembre de 2022, <<http://www3.inegi.org.mx/sistemas/biblioteca/ficha.aspx?upc=702825411831>>. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, “Censo general de población de 1950”, INEGI. Acceso 18 de septiembre de 2022, <<http://www3.inegi.org.mx/sistemas/biblioteca/ficha.aspx?upc=702825411831>>. Durante el proceso de industrialización que va de la década de 1940 a 1950 la ciudad de México fue la urbe más beneficiada por la política económica, puesto que en dicha ciudad se concentró el mayor crecimiento industrial (34.6% mayor que el del resto del país). Para el decenio 1960-1970 el país experimentó un incremento absoluto de 23 809.5 millones de pesos del valor agregado industrial. La Ciudad de México participó con 49.4% y el resto del país con 50.6%, contribuyendo prácticamente con magnitudes absolutas iguales a la industrialización de la nación. Véase Gustavo GARZA VILLAREAL, *El Proceso de industrialización en la Ciudad de México (1821-1970)*. (México: El Colegio de México, 1985), 164.

sostenían la mayor parte de las actividades comerciales, sociales y económicas de la capital; de aquí la necesidad de disecionar el espacio urbano con la creación de nuevas avenidas de circulación rápida o bien con la prolongación, apertura o ampliación de calles. Estas vías y “avenidas radiales, tangenciales y diagonales formarían el tramado principal del Sistema Vial de la Ciudad de México”,¹⁰ del que se esperaba mantener en orden y control el flujo de personas y mercancías de una ciudad que no dejaba de ensanchar sus límites.

Los técnicos-planificadores del Departamento del Distrito Federal y colaboradores de Uruchurtu concentraron gran parte de sus esfuerzos en terminar esta red vial; ejercicio público que requirió de la reactivación de varios proyectos ejecutivos de planificación a lo largo y ancho de la capital. Así se observa en las actas de sesión de la Comisión Mixta de Planificación, donde se señala que al tercer año del gobierno de Uruchurtu (1954) fueron reactivados y puestos en marcha proyectos viales para la zona de Tacubaya, Tacuba, Azcapotzalco, Tecoyotitla-Viveros-Chimalistac, Tlacoquemeca y Coyoacán. Dichos proyectos fueron ejecutados a un ritmo vertiginoso, pues a tan sólo cuatro años del comienzo de las obras, prácticamente se estaban afinando los últimos detalles. Es decir que, de 1954 hasta 1958, el Distrito Federal, en su parte poniente, sur y norte, había adquirido una nueva forma urbana tras la desaparición o apertura de calles, plazas y avenidas.¹¹

El impulso que hubo en la renovación del sistema vial hizo que los propios planificadores asumieran que si bien el extraordinario crecimiento de la ciudad se reflejaba en todos los órdenes urbanos, atender “el aspecto vial”, había sido una tarea

¹⁰ GARCÍA, *La reforma urbana*, 18.

¹¹ Véase Carlota ZENTENO, “Ordenamiento y moralización del espacio urbano. La ciudad de México durante la regencia de Ernesto P. Uruchurtu, 1952-1966”, (Tesis de doctorado, UNAM, 2022), 260.

protagónica, pues tan sólo en el lapso de 1952 a 1964 el número de vehículos había aumentado de 130 000 a 370 000.¹²

Ahora bien, al ser la Ciudad de México una especie de capital del Distrito Federal los planteamientos de renovación urbana-vial tuvieron mayor preponderancia. Una de las razones pudo deberse a que no sólo constituía una de las zonas más pobladas, sino también la que albergaba el centro de la ciudad. Un centro que —como espacio fundacional de la capital— además de ser sede de los principales monumentos históricos, concentraba la mayor parte de las actividades económicas y culturales, y por ende, los mayores problemas de tránsito vehicular.

A inicios de 1958, los técnicos-planificadores del Departamento del Distrito Federal, aprovechando la buena aceptación que se tenía del regente Uruchurtu por parte de la opinión pública y del propio gobierno federal, se propusieron otorgar solución a los constantes embotellamientos que presentaba el centro, pero también el coadyuvar con su regeneración urbana-habitacional. En este sentido, si bien los planteamientos de renovación vial respondieron a un interés público y de beneficio colectivo, también involucraron otros tipos de motivaciones que iban más allá de la movilidad urbana. Es decir, el ordenamiento urbano-vial amparado bajo el concepto de utilidad pública y el *expertise* de los técnicos en planificación del gobierno local, también respondieron a los intereses ideológicos y económicos que, en torno al desarrollo urbano de la capital, se generaban entre sociedad, funcionarios y arquitectos-urbanistas. Fue en el centro de la ciudad en donde la valoración del espacio urbano se ancló a una concepción de orden y control de zonas de habitación popular que por el nivel de pobreza estaban convertidos en espacios pauperizados y tugurizados. Así puede observarse en el proyecto de Planificación de la Zona Centro; proyecto de

¹² Véase Departamento del Distrito Federal. *La Ciudad de México: Departamento del Distrito Federal, 1952-1964*, pról. Ernesto P. URUCHURTU, 2 vols. (México: Departamento del Distrito Federal, 1964).

donde se desprende la prolongación del Paseo de la Reforma y la ampliación de varias calles de la colonia Guerrero.¹³

LA PROLONGACIÓN DEL PASEO DE LA REFORMA Y LA
AMPLIACIÓN DE VARIAS CALLES DE LA COLONIA GUERRERO.
UNA MISIÓN GUBERNAMENTAL PARA ESTABLECER EL ORDEN
URBANO-MORAL DE LA ZONA CENTRO

A finales de la década de 1950, el cuerpo técnico de planificadores del Departamento del Distrito Federal dispuso toda la maquinaria operativa para transformar las vialidades de la zona centro. Se esperaba resolver los problemas de tránsito vehicular, y también coadyuvar en la revalorización en las rentas de suelo y patrimonialización del espacio, esto tras la demolición de inmuebles que por su estado físico y tipos de habitantes demeritaban a la ciudad. Con base en este punto, cobra importancia la decisión que tuvo el gobierno de Uruchurtu para iniciar los trabajos públicos, ya que más allá de los acuerdos sobre salvaguarda y de los intereses de los propietarios y comerciantes, el gobierno privilegió el ordenamiento en beneficio de la movilidad y regeneración urbana.

Bajo este criterio, en 1959 inició la ampliación de la avenida Pino Suárez, en el tramo comprendido entre las calles de Fray Servando Teresa de Mier y Venustiano Carranza.¹⁴ Al poco

¹³ Un proyecto del que, si bien en 1953 Uruchurtu señaló que era bello pero irrealizable, nunca fue desechado, en todo caso, fue guardado en el gabinete a la espera del momento oportuno para ponerse en marcha. Véase ZENTENO MARTÍNEZ, “Ordenamiento y moralización”, 261.

¹⁴ El proyecto de Planificación de la Avenida Pino Suárez, decretado en 1960, tuvo en cuenta una ampliación de 22 metros a lo ancho, para tal efecto se expropiarían 29 predios ubicados en su lado poniente. “Decreto que declara de utilidad pública la ampliación de la Av. José María Pino Suárez de esta ciudad, en el tramo comprendido entre la calle de Fray Servando Teresa de Mier y la Venustiano Carranza.”, 1960, AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Sección: Obras Públicas, caja 86, leg. 1, s/n Decreto de ampliación de la avenida Pino Suárez, 31 de diciembre de 1959.

tiempo, comenzaron los trabajos para la prolongación del Paseo de la Reforma hasta su entronque con la colonia Peralvillo. Ambas obras muestran los efectos físicos y sociales que trajo consigo la intervención en espacios históricos, sin embargo, la Prolongación de Reforma y la ampliación de varias calles de la colonia Guerrero que acompañarían este proyecto destaca por mucho, no sólo porque prácticamente partió en dos a los viejos y populosos barrios de las colonias Guerrero y Peralvillo, sino porque se trató de una obra que respondió a los intereses de las instituciones de crédito federales, de la inversión privada y de la arquitectura oficial.

La prolongación del Paseo de la Reforma hasta Peralvillo y la ampliación de varias calles de la colonia Guerrero, como parte del Proyecto de la Zona Centro, fueron algunos de los trabajos que serían reactivados y ejecutados por la Comisión Mixta de Planificación y la Dirección de Obras Públicas durante la regencia de Ernesto P. Uruchurtu.¹⁵ Esta prolongación, aprobada por la Comisión de Planificación el 22 de octubre de 1950, tenía como principal objetivo terminar el Plano Regulador de la Ciudad de México y, con ello, la conformación del Sistema Vial a través de la apertura de las siguientes avenidas: Nonoalco hacia el jardín de Tlatelolco; Luna, en línea recta desde Guerrero hasta Santa María la Redonda; Mosqueta, como parte del primer Anillo de Circunvalación, sobre la acera norte de la actual calle.¹⁶

El interés de la Comisión de Planificación en esos momentos se fincaba en la movilidad vehicular, no obstante, era evidente que se buscaba contribuir también en la regeneración de tugurios al señalarse que, tras la demolición de cientos de vecindades, en su lugar, debía propiciarse el crecimiento vertical en la zona. Tal como llegó a señalar la Comisión de Planificación

¹⁵ GARCÍA CORTÉS, *La reforma urbana*, 72.

¹⁶ *Ibíd.*, 52.

el crecimiento vertical proporcionaría habitación barata a la gente que por sus ínfimas condiciones económicas sobrevivían en “tugurios inmundos donde todo es miseria, suciedad y abandono”.¹⁷

Pasaría una década para que la administración de Uruchurtu diera luz verde a la intervención en la zona centro, una espera que previsiblemente se debió a la férrea defensa de los monumentos de carácter histórico por parte de algunos funcionarios, académicos e intelectuales de la época. Entonces, cabe preguntar: ¿Qué elementos hicieron posible la reactivación de este proyecto de planificación a finales de la década de 1950?

Dos razones saltan a la vista. Por un lado, el ritmo constructivo que había tenido la obra pública desde el inicio del gobierno de Uruchurtu, la cual se benefició por la estabilidad financiera del Departamento del Distrito Federal. Por el otro, la aprobación que tuvieron las Campañas de Moralización entre diversos sectores sociales. Una política urbana de corte social que se propuso la erradicación de centros de vicio y la persecución de prácticas ilegítimas (prostitución u homosexualidad) que atentaban contra la salud de la ciudad y contra la dignidad moral de los habitantes.¹⁸

¹⁷ Contemplaba el desalojo de cerca de 30,000 personas, de quienes se asumió, más no se aseguró, que encontrarían alojamiento en la serie de multifamiliares que serían construidos en la superficie de los patios de los ferrocarriles nacionales, cuya extensión, en ese momento, abarcaba 63 hectáreas. Esta fue la opinión del ingeniero Marín Pérez, en ese momento Director de Obras Públicas del Departamento. Véase GARCÍA CORTÉS, *La reforma urbana*, 52.

¹⁸ Estas campañas de moralización, si bien contemplaban a todo el Distrito Federal, con mayor ahínco se hicieron sentir en la ciudad de México. Esto porque la demarcación tenía el mayor número de restaurantes, salones, teatros, cines, hoteles de paso; centro de proxenetes y de la prostitución a pie de calle, así como el mayor porcentaje de centros de vicio. Algunas estimaciones de la prensa señalaban que en la zona operaban: 3,500 cabarets, 950 cervecerías, 300 cantinas, 200 pulquerías, 50,000 mujeres de mala nota y 10,000 misceláneas de tráfico de drogas. Los inicios de las campañas de moralización comenzaron en el centro de la Ciudad de México con un operativo policíaco (razías)

Estas directrices de la política urbana le generaron al gobierno de Uruchurtu una gran popularidad, puesto que el regente no sólo estaba transformando y modernizando a la ciudad con la obra pública, sino incidiendo favorablemente en el recobro de la moral, la higiene y el orden urbano. Lo cierto es que este programa de gobierno no sólo despertó mucho interés y expectativas en algunos sectores de la población, sino también en las instituciones de créditos federales. Así, se observa con el Banco Nacional Hipotecario, Urbano y de Obras Públicas (BNHUOP) quien de la mano de Antonio Ortiz Mena, secretario de Hacienda y Crédito Público, y del arquitecto Mario Pani, buscó aprovechar el ordenamiento vial para impulsar un proyecto de regeneración habitacional en la zona de Nonoalco-Tlatelolco. Tal plan proponía la construcción de una serie de multifamiliares que, a la par de otorgar vivienda a miles de trabajadores, regeneraría una gran parte de los tugurios del centro de la ciudad de México.¹⁹

Es evidente que Mario Pani era un arquitecto que no desaprovechó sus vínculos políticos y empresariales ni el conocimiento que tenía de primera mano sobre los acuerdos aprobados en las sesiones de la Comisión de Planificación en 1950, al fungir como representante del Colegio de Arquitectos

contra la prostitución a pie de calle y contra el lenocinio. Un operativo que fue anunciado con bombo y platillo por los medios, y en donde hasta el propio jefe de policía, Miguel Molinar, llevaba a cabo personalmente el cierre de accesorias y hoteles de paso. Véase Sara Minerva LUNA ELIZARRARÁS, “Modernización, género, ciudadanía y clase media en la Ciudad de México: Debates sobre la moralización y la decencia, 1952-1966” (Tesis de doctorado, UNAM, 2017), 226.

¹⁹ Con el apoyo del licenciado Antonio Ortiz Mena, secretario de Hacienda y Crédito Público, el *Taller de Urbanismo* de Mario Pani había emprendido desde 1958, el estudio de la regeneración del centro de la ciudad y de su área periférica inmediata, la cual designaron como zona central de tugurios. Se buscó una actuación que conciliara los intereses públicos y privados y además, sirviera de norma en zonas tugurizadas como Tacubaya, la Colonia Buenos Aires, entre otras. Mario PANI, “Conjunto Urbano Nonoalco-Tlatelolco. Regeneración urbanística de la Ciudad de México”, *Revista Arquitectura México*, 72 (1960): 183-224.

en dicho organismo. De igual manera, tampoco desaprovechaba los congresos, foros y publicaciones para expresar las bondades sociales de los conjuntos habitacionales a su cargo. En 1960, por ejemplo, Pani presentaba con bombo y platillo el proyecto de Nonoalco-Tlatelolco ante un Congreso Internacional en donde enarbolaba, por supuesto, su trayectoria y su esfuerzo por atender el problema de vivienda en México con la creación de “núcleos satélites, unidades vecinales de carácter autónomo ligados a un centro de trabajo principal” y con la apuesta de reestructuración de los barrios en la ciudad construida.²⁰

El proyecto de regeneración de la zona Nonoalco-Tlatelolco, señalaba Pani, como parte de un estudio para la zona central de tugurios de la ciudad de México, era resultado de la colaboración financiera de las siguientes instituciones oficiales: el Banco Nacional Hipotecario Urbano y de Obras Públicas, el Instituto de Seguridad Social al Servicio de los Trabajadores del Estado (ISSSTE) y de varias compañías de seguros. La coordinación estaba a cargo del presidente Adolfo López Mateos, de Antonio Ortiz Mena y, por supuesto, del regente Ernesto P. Uruchurtu, a quien le correspondería la transformación del trazado vial de la zona.²¹

Sin duda, la colaboración, antes no vista, entre todas estas instancias era de suma importancia; sin embargo, la participación del Departamento del Distrito Federal constituyó un paso clave en la ejecución de las obras, ya que las arterias determinarían las grandes unidades o supermanzanas establecidas en el proyecto. Además, el BNHUOP señalaba que las obras que

²⁰ En un afán de vanagloriar el trabajo que realizaba el *Taller de Urbanismo* a su cargo, Mario Pani no dejó de mencionar, por supuesto, el fraccionamiento de la “Ciudad Satélite” construido en 1955. Al respecto véase PANI, “Conjunto Urbano”, 183.

²¹ Desde su consideración una de las grandes limitantes en la regeneración urbana había sido la falta de colaboración mutua entre instancias privadas y entre el gobierno federal y el local, en donde si llegaba a darse se hacía “sólo por simpatía”. PANI, “Conjunto Urbano”, 183.

realizaría el Departamento Central, en relación con el conjunto, eran de la más alta importancia por lo que se refería al tránsito y a todo el sistema de comunicación vial de la ciudad de México, puesto que:

El Paseo de la Reforma se prolongará hasta la glorieta de Peralvillo y en ésta se harán ampliaciones y se construirán varios niveles de circulación para evitar cruzamientos en el tránsito; la calle de Manuel González se ampliará hasta el Anillo de Circunvalación; la de Guerrero, después de atravesar el conjunto y de llegar a la de Manuel González, se unirá con la avenida de los Insurgentes Norte; la prolongación ya concluida, de San Juan de Letrán entroncará con la calzada de Vallejo.²²

Se esperaba que el trazado de estas avenidas y los pasos a desnivel que les acompañarán trajeran consigo el aumento del valor de los terrenos, que eran en consideración de las autoridades, una barrera infranqueable de dos kilómetros y medio que no permitía la expansión de la ciudad hacia el norte.²³

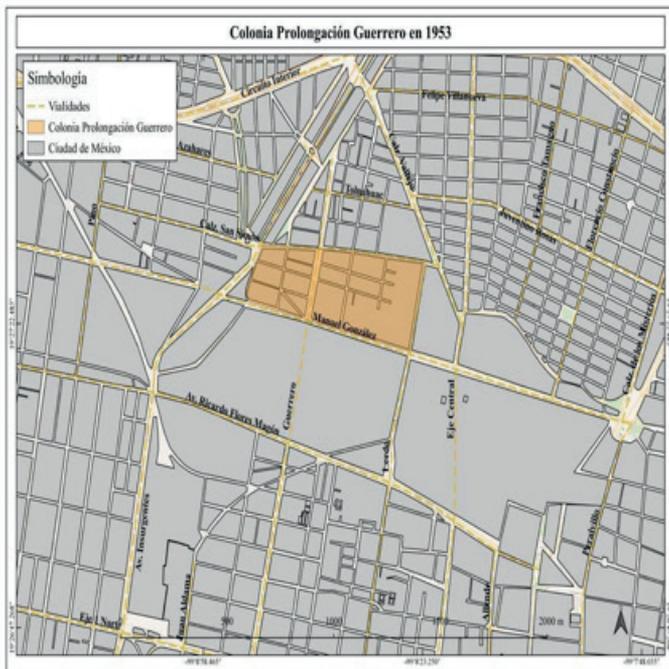
Ahora bien, poner en marcha los trabajos destinados a construir varios niveles de circulación para evitar cruzamientos en el tránsito implicaba la expropiación de predios en distintas colonias que serían afectadas por el trazado urbano-vial. Fue el caso de la colonia “Prolongación Guerrero”,²⁴ la cual situada al norte del famoso e histórico barrio de la Guerrero, colindante con la calle de Manuel González y con aproximadamente 40 años de antigüedad, era habitada por 500 propietarios y miles de inquilinos (véase plano 1).

²² *Conjunto Urbano Nonoalco-Tlatelolco*. (México: BNHUOP, 1960), 11.

²³ PANI, “Conjunto Urbano”, 183-184.

²⁴ Ubicada, según datos de los vecinos, por el norte con Avenida San Simón, por el sur con Avenida Manuel González, por el este con las calles de Lerdo y por el oeste con prolongación de las calles de Aldama. “Tres mil colonos se quejaron de despojo”, *Diario de la tarde*, México, 1 de marzo de 1960. AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Serie: Obras Públicas, caja, 658, leg. 1.

PLANO 1. COLONIA PROLONGACIÓN GUERRERO, 1953.



Fuente: Elaboración propia con base en el “Plano de la ciudad de México y sus zonas postales”, AHCM, Planoteca; “Tres mil colonos se quejaron del despojo”, Diario de la tarde, martes 1 de marzo de 1960.

Como se ha señalado, el caso de esta colonia resulta muy revelador, permite observar los mecanismos usados por las autoridades, las condiciones y los tiempos para que los afectados por las obras de planificación aceptaran la expropiación de sus propiedades. Resulta más interesante si lo extrapolamos no sólo hacia la organización ciudadana en defensa de su patrimonio, sino al hecho de que la mayoría de la población estaba consciente que en la naturaleza de estas acciones estaba una valoración o juicio negativo sobre sus espacios de habitación populares.

LA AMPLIACIÓN DE VARIAS CALLES DE LA COLONIA GUERRERO
Y LA RESPUESTA SOCIAL ANTE LOS CAMBIOS PRETENDIDOS.
EL CASO DE LA COLONIA PROLONGACIÓN GUERRERO

A principios de 1960, los habitantes de la colonia Prolongación Guerrero fueron notificados por las autoridades para que se presentaran en la Oficina de la Zona de Planeación Nonoalco-Tlatelolco, llevando consigo los títulos del predio de su propiedad, boletas del impuesto predial y agua. Sin saber los motivos, y sólo atendiendo a meras suposiciones, los propietarios acudieron a estas oficinas en donde fueron informados que por razones de utilidad pública debían vender al gobierno sus propiedades en cantidades que iban de \$60 a \$130 el metro cuadrado, sin posibilidad de negociación.²⁵

La noticia no fue bien recibida por los vecinos y lejos de aceptar esta disposición, los propietarios, llevaron a cabo una serie de acciones en su defensa. Al buscar el decreto de ampliación, encontraron que en la década de 1940 se aprobó una ampliación de algunas de las calles de la colonia Guerrero, no obstante, “no iba más allá de los 3 y 4 metros”.²⁶ Puesto que no encontraron ningún documento oficial que justificara las obras en la colonia, se conformaron en una mesa directiva denominada “Junta de defensa de Colonos”, la cual, bajo el liderazgo del señor Pedro Martínez Serrano, organizó un mitin llevado a cabo en las calles de la propia colonia. En dicha manifestación, los vecinos aseguraron estar de acuerdo en ceder los metros necesarios para el proyecto de ampliación, sin embargo, se opondrían a la desaparición de su colonia y la demolición total de sus propiedades.²⁷

²⁵ Cabe señalar que además se les prohibió a los propietarios que volvieran a rentar las localidades vacías. “Tres mil colonos se quejaron de despojo”, *Ibíd.*

²⁶ “Colonos de Guerrero harán guardias frente a Palacio”, *La Prensa*, México, marzo de 1960. AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Serie: Obras Públicas, caja, 658, leg. 1.

²⁷ “Tres mil colonos se quejaron del despojo” *Diario de la tarde*, 1 de marzo de 1960.

En este mitin contaron con la presencia del diputado Cárdenas Moreno, representante por el Distrito Federal, de quien se esperó apoyo para encontrar una solución afín a sus intereses. Debe destacarse que el diputado aseguró que acudiría con las autoridades del Departamento del Distrito Federal para saber con precisión los propósitos que había para la colonia, y les pidió, encarecidamente, mantener mesura en los actos “para evitar inconvenientes agitaciones”.²⁸ No obstante, de la promesa de dicho político y por la propia fama de la inflexibilidad del regente, los colonos acudieron a las instalaciones del periódico *La Prensa* para informar que se instalarían en las afueras del Palacio Nacional hasta que fueran recibidos por el presidente Adolfo López Mateos.²⁹ Este hecho debido a que hasta ese momento ni los directivos del banco, ni el regente Uruchurtu, los habían recibido (véanse fotografías 1 y 2).

La cobertura brindada por los medios de comunicación y la propia organización vecinal hizo que días después fueran recibidos por Gilberto Valenzuela, encargado de la Dirección General de Obras Públicas del Distrito Federal, quien aseguró, “primero en forma verbal y posteriormente por medio de un oficio”, que había girado instrucciones para que se suspendieran “las notificaciones y órdenes de desalojo, en tanto se encontrara una solución al problema de los predios afectados”.³⁰

No obstante, con base en las declaraciones de los vecinos, las notificaciones y avisos de desalojo continuaron llegando y de forma menos conciliatoria, ya que la Oficina de Planeación de

²⁸ “Protesta de vecinos de la zona Nonoalco-Tlatelolco. Piden al Lic. Uruchurtu intervenga en su favor”, *La Prensa*, México, 3 de marzo de 1960. AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Serie: Obras Públicas, caja, 658, leg. 1.

²⁹ “Colonos de Guerrero harán guardias frente a Palacio”, *La Prensa*, México, marzo de 1960.

³⁰ “Circular de la Dirección de Obras Públicas a favor de los vecinos de la Prolongación-Guerrero”, 6 de abril de 1960, AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Serie: Obras Públicas, caja, 658, leg. 1.

Nonoalco-Tlatelolco les señaló que de seguir en franca oposición serían expropiados “con el riesgo de recibir un pago ajustado únicamente al valor catastral de los predios”.³¹ Fue evidente que las promesas de la Dirección de Obras Públicas era desatenderse de la problemática suscitada por la oposición vecinal, como una maniobra política, no informó a los colonos que esta ampliación era un trabajo que de forma conjunta llevaba a cabo el Departamento con el gobierno federal. Así se observa cuando algunos de los colonos afectados enviaron un telegrama a Uru-churtu, en éste se señalaba que nuevamente se dirigían ante él para enterarle de las “diversas sucias maniobras de algunos funcionarios [menores] del Departamento, quienes atentaban contra sus garantías individuales y de propiedad consignadas en las propias leyes”.³²

Este espacio urbano, bajo la óptica de los habitantes, tenía nombre y apellido, es decir, difícilmente aceptarían una expropiación que bajo el concepto de utilidad pública los obligaría a dejar un espacio construido y gestionado por ellos mismos. De acuerdo con las declaraciones de los vecinos, se trataban de 40 años de lucha continua para que sus hijos crecieran en un ambiente urbanizado, tanto así que podían demostrar las contribuciones hechas para la construcción de la escuela primaria, de un jardín de niños, de banquetas y demás servicios urbanos.³³

³¹ “Tres mil colonos se quejaron de despojo”, *Diario de la tarde*, México, 1 de marzo de 1960.

³² “Telegrama de los vecinos de la prolongación guerrero”, 24 de marzo de 1960, AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Serie: Obras Públicas, caja, 658, leg. 1.

³³ Expediente de la colonia Prolongación Guerrero”, AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Serie: Obras Públicas, caja, 658, leg. 1.

*FOTOGRAFÍA 1. COLONOS DE LA PROLONGACIÓN GUERRERO EN LAS
INSTALACIONES DEL PERIÓDICO LA PRENSA.*



Fuente: Expediente de la colonia Prolongación Guerrero, AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Serie: Obras Públicas, caja, 658, leg. 1.

FOTOGRAFÍA 2. ASAMBLEA DE LA JUNTA DE DEFENSA DE COLONOS.



Fuente: Expediente de la colonia Prolongación Guerrero, AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Serie: Obras Públicas, caja, 658, leg. 1.

Lo cierto es que el esfuerzo de esta comunidad por tener, en la medida de sus posibilidades, un espacio urbanizado con servicios públicos, se desdibujaba ante las pretensiones de urbanidad de una institución que, paradójicamente, otorgaba vivienda a unos, quitándoles a otros. Así, mientras los colonos se disponían a librar franca batalla para mantener sus propiedades y el espacio urbano que por derecho habían obtenido con enormes esfuerzos, el Banco Nacional Hipotecario y el arquitecto Mario Pani poca importancia le daban a las demandas de los afectados. De hecho sólo buscaban destacar, ante los medios de comunicación, los efectos positivos que traería consigo un proyecto de regeneración urbano-habitacional al otorgarse vivienda a cerca de 70,000, o de ser posible a 80,000 habitantes.

Las autoridades, en clara defensa del proyecto, también aseguraron que ni inquilinos y propietarios resultarían afectados con la construcción de los edificios, ya que serían los primeros en tener preferencia para ocupar los nuevos y modernos multifamiliares. Además, señalaron que los propietarios de predios recibirían una justa indemnización por los terrenos que afectarían el desarrollo de ese importante programa económico social de la ciudad.³⁴

Cabe destacar que, desde principios de 1950, momento en el que se discutía la prolongación del Paseo de la Reforma en las sesiones de la Comisión de Planificación, el representante de los propietarios, Fernando Valdés, fue el único que votó en contra de este proyecto. La razón fue porque no creía posible que sus representados fueran seleccionados para ocupar los multifamiliares, pues dicho por Valdés no eran “del tipo de inquilinos que aquellos requieren”.³⁵ Con justa razón, entre los afectados por la planificación se generó una incertidumbre sobre su destino. No tenían garantía de la asignación de una

³⁴ Este avalúo, basado en valores de rentabilidad y comercial, comprendía un promedio de \$100 por metro cuadrado. PANI, “Conjunto Urbano”, 183.

³⁵ GARCÍA CORTÉS, *La reforma urbana*, 76.

vivienda dentro de los multifamiliares ni tampoco certeza de si serían reacomodados en el conjunto habitacional de Santa Cruz Meyehualco, construido e inaugurado por el Departamento del Distrito Federal en 1960, o si recibirían una indemnización con la cual pudieran adquirir una propiedad equiparable a la que perdían, próximas a los centros comerciales, escuelas, mercados y centros de diversión. La única certeza de los vecinos era que debían enfrentar una serie de trámites burocráticos largos, y hasta cierto punto tortuosos, para demostrar su titularidad jurídica y los comprobantes fiscales de pagos puntuales.

Desde el discurso político, el proyecto de regeneración habitacional que comprendía la ampliación de varias calles de la colonia Guerrero traería beneficios a la ciudad en su totalidad, no sólo con la construcción de vivienda, sino con la eliminación que se haría de gran parte de los tugurios de la zona central. Al tanto de estas pretensiones, los vecinos buscaron demostrar ante las autoridades que sus espacios de habitación no eran espacios tugurizados ni mucho menos inmorales. Por lo menos así lo comprueba una carta enviada al presidente Adolfo López Mateos en la que se destaca que a pesar de que la colonia Prolongación Guerrero tenía algunas calles carentes de pavimento, en su mayoría se integraba por espacios urbanizados y con casas-habitación que bien podían ser clasificadas de primera, segunda y tercera calidad, “pero nunca barracas ni pocilgas”. Los afectados hicieron énfasis en que todos eran personas trabajadoras y comprometidas con el buen desarrollo de la colonia (véanse fotos 3, 4 y 5).³⁶

³⁶ Expediente de la colonia Prolongación Guerrero”, AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Serie: Obras Públicas, caja, 658, leg. 1. De acuerdo con Adrián García Cortés, en 1950 recorrió los tugurios de la Guerrero, encontrando para su sorpresa: “la limpieza y el orden negados por Ángeles y el anhelo por la superación constante manifestado en el cuidado de sus cuartos”. GARCÍA CORTÉS, *La reforma urbana*, 77.

FOTOGRAFÍA 3. COLONIA PROLONGACIÓN GUERRERO, 1960.



Fuente: “Expediente de la colonia Prolongación Guerrero”, AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Serie: Obras Públicas, caja, 658, leg. 1

FOTOGRAFÍA 4. COLONIA PROLONGACIÓN GUERRERO, 1960.



Fuente: “Expediente de la colonia Prolongación Guerrero”, AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Serie: Obras Públicas, caja, 658, leg. 1.

FOTOGRAFÍA 5. COLONIA PROLONGACIÓN GUERRERO, 1960.



Fuente: “Expediente de la colonia Prolongación Guerrero”, AHCM, Fondo Departamento del Distrito Federal, Serie: Obras Públicas, caja, 658, leg. 1.

Para evitar que su defensa fuera entendida como una actitud de rebeldía, los vecinos afectados aseguraron que los propósitos de las acciones eran defender sus “derechos con el más estricto apego a la ley y a las instituciones públicas”. Tampoco debía entenderse como un acto de oposición al “embellecimiento y planificación de la ciudad”, pues no dejaron de puntualizar que estaban de acuerdo con la ampliación de algunas calles, “siempre que ésta se realice siguiendo su trazo original, es decir, evitando curvas y glorietas que son contrarias a la fluidez del tránsito”. Además, si el problema era de índole estético, “los vecinos se comprometían a mejorar eficazmente las casas en cuanto a su construcción y decoro para que no desmerezcan de las construcciones que colindan con nuestra colonia”.³⁷

³⁷ “Expediente de la colonia Prolongación Guerrero”, AHCM.

A pesar de que la colonia (hoy en día parte de San Simón Tolnahuac) no fue, como llegaron a suponer sus habitantes, demolida o transformada en su totalidad, la defensa que hicieron patente sus afectados permite observar cómo el espacio urbano fue un espacio de confrontación social entre la concepción de ciudad de planificadores y arquitectos oficiales, alineados al régimen, y una ciudadanía que no entendió la razón de los cambios ni por qué debían pagar por ellos. Tal como llegó a suponer el periodista Adrián García, testigo clave de la toma de decisiones por parte de los organismos de planificación: la “base principal del plan” era “la necesidad de resolver el problema del tránsito; pero su consecuencia inmediata” era “la movilización social que provocaba el desalojo aún más problemático que el tránsito”.³⁸

El caso de la colonia Prolongación Guerrero muestra también una disputa de orden ideológico, es decir, la difícil relación entre la concepción de moral y modernización por parte de las autoridades y la concepción de vecindad de sus habitantes.

El ordenamiento urbano completaría el sistema vial de la ciudad propio de una urbe eficiente y moderna; a su vez, también buscó responder a las demandas de regeneración social con la desaparición del tugurio. Esto generó, inevitablemente, una relación tensa y conflictiva entre pobladores y planificadores, la cual, de acuerdo con Lefebvre, comprueba que el espacio urbano, en distintos momentos y contextos, ha sido motivo “de conflictos, de enfrentamientos” donde las relaciones entre distintas apropiaciones llegan a ser “accidentadas y contradictorias”.³⁹ Las estrategias de defensa plasmadas en las misivas que se hicieron llegar al Departamento muestran cómo el ordenamiento urbano, como parte de un ordenamiento de índole moral, apeló a un sentido ideológico, una concepción de ciudad libre del vicio y del desorden urbano propio de los asentamientos no planificados. Así, notificar, expropiar,

³⁸ GARCÍA CORTÉS, *La reforma urbana*, 22.

³⁹ Henri LEFEBVRE, *La producción del espacio*, trad. Emilio Martínez Gutiérrez, pról. Ion Martínez (Barcelona: Capitán Swing Libros, S.L., 2013), 27.

desalojar e indemnizar se conjugó con la vigilancia, el control y la prohibición.

Las obras para la prolongación del Paseo de la Reforma comenzaron a principios de 1960, no obstante, el decreto expropiatorio por parte del presidente Adolfo López Mateos fue publicado hasta 1963. En éste se declaraba que por razones de utilidad pública se expropiarían e indemnizarían, de acuerdo al reglamento, cerca de 173 predios.⁴⁰ La prolongación del Paseo de la Reforma fue inaugurada hasta 1964; esta fue descrita en la memoria del Departamento como “una de las obras urbanísticas de mayor trascendencia emprendidas por las autoridades en estos últimos doce años”, ya que, además de completar el sistema vial básico, sirvió “para la regeneración de zonas populosas tales como Guerrero, Santa María la Redonda y Peralvillo, que se habían convertido en verdaderos tugurios enclavados en el centro de la ciudad”⁴¹ (véase plano 2) (véase foto 6).

La dinámica de regeneración urbana de la zona centro buscaba dar un paso importante en aras de la desaparición gradual de las zonas de tugurios en toda la ciudad.⁴² Se pronosticó la demolición de casi el 90% de la superficie ocupada de las zonas de tugurios del centro, en su parte norte y oriente.⁴³ “Hacer de ellos barrios habitables sanos y alegres” era un problema que arquitectos llegaron a asumir como propio; aunque varias podrían ser las fórmulas para lograrlo, desde su *expertise*, erradicar para regenerar fue la principal apuesta de estos personajes.

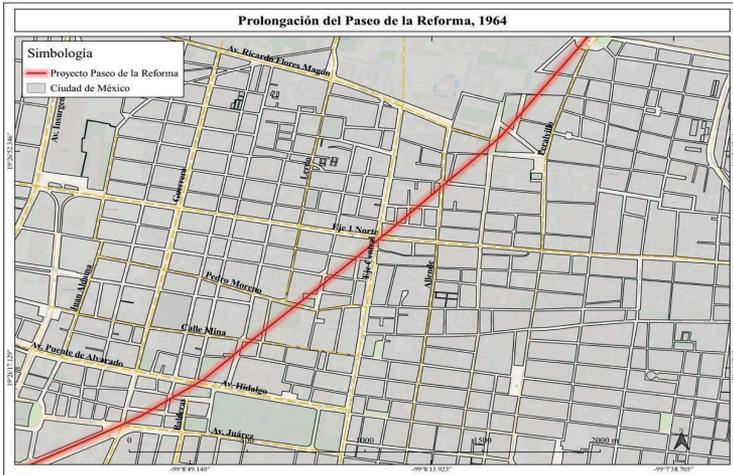
⁴⁰ “Decreto por el que se expropián diversos predios para la prolongación del Paseo de la Reforma de esta ciudad, Diario Oficial, 6 de febrero de 1963. Acceso 24 de abril de 2021, <http://www.dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=4707256&fecha=6/02/1963&cod_diario=202857>.

⁴¹ Véase Departamento del Distrito Federal. *La Ciudad de México: Departamento del Distrito Federal, 1952-1964*, pról. Ernesto P. Uruchurtu, 2 vols. (México: Departamento del Distrito Federal, 1964).

⁴² “150 Multifamiliares en Nonoalco y Tlatelolco. Inversión de 700 millones de pesos en el más grande plan de habitación”. *Diario de la Tarde*, México, jueves 3 de marzo de 1960.

⁴³ *Ibíd.*

PLANO 2.



Fuente: Elaboración propia con base en el “Plano de la ciudad de México y sus zonas postales, 1953”, Planoteca AHCM; *Conjunto Urbano Nonoalco-Tlatelolco*, México, BNHUOP, 1960 y Departamento del Distrito Federal. *La Ciudad de México: Departamento del Distrito Federal, 1952-1964*, pról. Ernesto P. Uruchurtu, 2 vols. México: Departamento del Distrito Federal, 1964.

Muchos intereses se involucraron en los propósitos de transformación urbana física y social: desde el interés de alentar la industria de la construcción, en un momento de grandes expectativas en el modelo del desarrollo estabilizador,⁴⁴ o bien desde la perspectiva de seguir otorgando vivienda a la burocracia, la

⁴⁴ El “desarrollo estabilizador” en manos de Antonio Ortiz Mena —titular de la Secretaría de Hacienda de 1958 a 1970— se propuso realizar un programa de acción con miras a hacer de México un país atractivo para la inversión extranjera. Sus objetivos centrales fueron: el sostenimiento del tipo de cambio, con un balance adecuado entre los ingresos y los gastos del sector público, la puesta en marcha de una política monetaria restrictiva, basada en el control de importaciones de bienes no indispensables y la promoción activa de la venta de productos nacionales en el exterior. Véase Antonio ORTIZ MENA, *El desarrollo estabilizador: reflexiones sobre una época*. (México, Colmex-Fondo de Cultura Económica, 1998), 43.

cual era vista como un sector económicamente clave, pues para el inversionista extranjero significaba el crecimiento y desarrollo que había alcanzado el país.

De acuerdo con Enrique de Anda, con un perfil multifacético, el arquitecto transitó “como una especie de depositario del concepto de ‘la decencia’ y el ‘buen gusto’, inventor de utopías, pero también, como el profesional imprescindible —junto con el abogado y el notario— para garantizar la correcta inversión del capital mediante la construcción de inmuebles [...]”.⁴⁵

*FOTOGRAFÍA 6. AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA
PASEO DE LA REFORMA.*



La prolongación del Paseo de la Reforma es sin duda una de las obras urbanísticas de mayor trascendencia emprendida por las autoridades en estos últimos doce años. Además de complementar el sistema vial físico, ha servido para la regeneración de zonas populosas tales como Guerrero, Santa María la Redonda y Peratillo, que se habían convertido en verdaderos tugurios enclavados en el centro de la ciudad.

Fuente: Departamento del Distrito Federal. *La Ciudad de México: Departamento del Distrito Federal, 1952-1964*, pról. Ernesto P. Uruchurtu, 2 vols. México: Departamento del Distrito Federal, 1964.

⁴⁵ Enrique Xavier de ANDA ALANÍS, *Vivienda colectiva de la modernidad en México. Los Multifamiliares durante el periodo presidencial de Miguel Alemán (1946-1952)*. (México: UNAM, 2008), 27.

A través de una estructura de planificación que pudo consolidarse gracias a los casi catorce años del gobierno de Uruchurtu, las aspiraciones de orden urbano lograron articularse en una serie de proyectos arquitectónicos, de regeneración y de construcción de obra pública permeados por una idealización de la modernización urbana. El Departamento del Distrito Federal tuvo ante sí la responsabilidad de garantizar que la ciudad fuera un organismo funcional, interconectado y comunicado. Asimismo, provocar una transformación del espacio acorde con un a “modo moral de producción”,⁴⁶ es decir, en la intervención del trazo vial, sobre todo de los espacios construidos de la zona centro, ya que hubo un interés en transformar su componente social al eliminar de tajo colonias que por su tipo de actividades o consumos no eran dignas de la capital.

En este sentido, en la década de 1960 todavía permeaba, en los planteamientos de políticos, funcionarios y planificadores, una concepción de regeneración con un marcado tono de moral que vinculaba el orden espacial con el orden social. Dos tópicos que de forma paralela encontraron en la ecuación ordenamiento vial-regeneración urbana una opción viable para erradicar los espacios pauperizados e inmorales de la ciudad. De ahí la pertinencia de su examen e integración en este ejercicio de comprender el carácter ideológico del ordenamiento urbano-vial, puesto que, tal y como señala Sergio Miranda, ordenar y moralizar, fue un ejercicio de poder que “se manifestó de varias maneras y en diferentes espacios y prácticas sociales”.⁴⁷

⁴⁶ GINER SAN JULIÁN, Salvador, “La urdimbre moral de la modernidad”, en *Retos de la razón práctica*, coord. por José Manuel BERMUDO y Montse LAVADO FAU (Barcelona: Universitat de Barcelona, 2002), 271-303.

⁴⁷ Sergio MIRANDA PACHECO, *Ciudad de México 1917-2017. Crónica de una conquista democrática*. (México: *El Universal*-Compañía Periodística Nacional-Asamblea Legislativa del Distrito Federal, 2017), 92.

CONCLUSIÓN

Es evidente que la multiplicación de actividades económicas y la centralización de la vida política y cultural del país en una sola ciudad fueron los factores que contribuyeron no sólo al crecimiento poblacional, sino a la multiplicación acelerada de automóviles. Su introducción y consolidación como el principal sistema de transporte requirió, entonces, de privilegiarle en detrimento de otras formas de movilidad o de otras demandas de servicios urbanos. Por supuesto, con base en la opinión pública, el concederle primacía al automóvil era un hecho fehaciente del progreso y modernidad urbana que había alcanzado el país. La ciudad capital se convirtió en una vitrina expuesta a los ojos nacionales y extranjeros que mostraba cómo la urbe adquiría una forma urbana moderna capaz de competir con aquellas metrópolis norteamericanas o europeas. No se desaprovechó adular los nuevos y modernos caminos que había abierto el regente y lo gozoso que era trasladarse por éstos. Tampoco se perdió oportunidad, claro está, de destacar que la capital estaba adquiriendo esta imagen renovada gracias al sistema político y el modelo económico que abanderaba, conocido en ese entonces como desarrollo estabilizador.

La capacidad que mostró la estructura operativa de Uru-churtu para transformar el espacio urbano de la capital, en gran medida, incentivó a las instituciones de crédito a nivel federal para poner en marcha los proyectos de regeneración urbana y habitacional. Se trataba de un momento oportuno, dado el impulso que mostraban los organismos de planificación del Departamento del Distrito Federal en terminar el sistema vial de la ciudad. Un ordenamiento del espacio urbano que no sólo estaba despejando áreas populosas tras la expropiación y demolición de inmuebles, sino del traslado de habitantes a otras áreas de la ciudad, principalmente de su zona centro.

En este sentido, durante la regencia de Uruchurtu, y en el caso específico de la ciudad de México, la planificación urbana se orientó por una idea de orden que vio en la redefinición de la forma urbana un instrumento factible para establecer un control de tipo social sobre la capital. Un examen más amplio sobre las motivaciones e intereses que hubo detrás de la prolongación del Paseo de la Reforma permite demostrar, por ejemplo, que esta intervención no sólo respondió a los intereses del Departamento del Distrito Federal, sino también a las pretensiones políticas de las instituciones federales de crédito para la vivienda, así como al afán de regeneración urbana expresada por algunos grupos de arquitecto-urbanistas mexicanos. De este modo, puede definirse a este proceso como un ejercicio de profilaxis social que, aplicado a ciertos espacios y habitantes, deja entrever que el ordenamiento urbano también involucró un orden moral y, por tanto, ideológico.