



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

COLEGIO DE HISTORIA

**LA ESTACIÓN DEL METRO INSURGENTES. EL DISCURSO URBANO DE LA
MODERNIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO (1967-1976)**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL GRADO

DE LICENCIADO EN HISTORIA

PRESENTA

ERIKA ANGÉLICA ALCANTAR GARCÍA

ASESOR:

DR. SERGIO MIRANDA PACHECO

CIUDAD UNIVERSITARIA, 2014



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.

*Para Sara y Leobardo,
mis amados abuelitos.*

*“A veces sueño con una ciudad que es México
pero al mismo tiempo no es México.
Quiero decir: es una ciudad desconocida,
pero yo la conozco de otros sueños”*

Roberto Bolaño, *Los detectives salvajes*

*“Una ciudad es más que un lugar en el espacio,
es un drama en el tiempo”*

Patrick Geddes

AGRADECIMIENTOS

Primero quiero agradecer a mis tres maestros más importantes: el Dr. Sergio Miranda Pacheco, quien me introdujo a la historia urbana como la conozco y que dirigió pacientemente esta tesis. Al Dr. Antonio Azuela de la Cueva que me dio la oportunidad de realizar mi servicio social en el Observatorio de Instituciones Territoriales y que, sin conocer mi experiencia y sabiendo que mi formación era muy distinta, confió en mí y me dio mi primer empleo en la Universidad. Por último, quisiera agradecer al Dr. Héctor Quiroz Rothe por la confianza que depositó en mí al haberme permitido colaborar como su becario y ahora como su ayudante en las clases de la licenciatura en urbanismo, así como por guiarme y alentarme en mis objetivos profesionales.

Todo mi reconocimiento y admiración a mis lectores y sinodales Jessica Ramírez, Ricardo Gamboa y Gustavo Toris, quienes me entregaron comentarios muy pertinentes que me ayudaron a darme cuenta de las múltiples lecturas que había y que enriquecieron esta tesis. Espero que su trabajo no haya sido en vano.

Asimismo, quisiera agradecer a la Universidad Autónoma de México, que a lo largo de ocho años me ha dado desde la mejor educación de este país hasta proyectos profesionales. También quisiera agradecer especialmente a la Facultad de Filosofía y Letras que me acogió durante cuatro años en su Colegio de Historia. Esos fueron los mejores cuatro años de mi vida. De igual manera quisiera reconocer a la Facultad de Arquitectura, y particularmente a la licenciatura en urbanismo.

El Archivo General de la Nación fue un lugar recurrente durante la elaboración de la tesis y no podría dejar de mencionarlo, al igual que la Mapoteca Manuel Orozco y Berra, el Archivo

Histórico del Distrito Federal, la Hemeroteca Nacional y las distintas bibliotecas de la UNAM.

Gracias por hacernos la vida más fácil.

Y sobre todo quisiera agradecer a mis amigos, mis queridos e irremplazables intensos. Ustedes contribuyen decisivamente a que reconozca ese periodo como el más feliz de mi vida, porque además de que fuimos (y seremos) jóvenes juntos, por ustedes amé más la historia. Esas tardes de pecera eran las mejores clases del mundo. Sobre todo quiero reiterar mi admiración a Rebeca, Itzel, Pablo, Huitzi y Moisés, quienes me leyeron pacientemente y me animaron para realizar esta tesis. También a Jorge, Samara, Gina, Rubén, Dulce, Yuri, Mariana, Beto y Omar.

No podría dejar de mencionar a otros de mis mejores amigos: Rolando, de quien no me sorprende lo exitoso que es; Ricardo, quien por fin está haciendo lo que siempre quiso, y a quien espero acompañar por mucho tiempo más, tal como lo venimos haciendo desde la secundaria, hombro con hombro, como hermanos; a Abraham, con quien vivo una conexión alegremente extraña desde el primer día, y quien me apoyó en todo, me escuchó y paralelamente vivió su propio viacrucis con su proceso de titulación.

Mis luces azules en el cielo. *“Arde, arde, arde”*.

Finalmente quisiera agradecer a las personas más importantes de mi vida: mi familia. Gracias por estar durante estos veinticuatro años apoyándome, consolándome y motivándome. Especialmente a las hermanas de mi padre, Paty, Lety y Chela, junto con sus respectivas familias. Ustedes son mi universo.

Muy merecidamente a mi madre, quien me enseñó la ciudad al ritmo de mis pequeños pasos; a mi padre, de quien admiro su sentido de ubicuidad y su conocimiento de esta complicada y

desbordada urbe; a mi hermana gemela Sara, con quien respiré por primera vez el aire de esta la región más transparente y con quien he caminado todos los días de mi vida. Y así será.

Pero sobre todo a dos personas que llegaron a la Ciudad de México en la década de los años sesenta, a la ciudad de esta tesis (aunque no lo parezca). Jóvenes y recién casados se encontraron con lo que debe haber parecido un monstruo de asfalto y multitudes. A través de su memoria me interesé por el pasado de la capital mexicana, y en general por la historia. Esto es suyo, Sara y Leobardo, mis amados abuelitos.

Erika Alcantar

Octubre de 2014

ÍNDICE

-Introducción	9
I.- La Ciudad de México y el proyecto del STC Metro: las condiciones para la edificación de la Glorieta de Insurgentes	21
-La estación del Metro Insurgentes: intersección de la modernidad	21
-Moverse en la ciudad moderna	23
-Paradoja de la expansión de la ciudad moderna	26
-La industrialización aún como vía para la modernidad	29
-Una de las soluciones a la conexión y movilidad en la ciudad: la Glorieta de Insurgentes	31
-Un proyecto de transporte para la ciudad de México moderna: una solución con muchos detractores	33
-La oposición del regente al proyecto del STC Metro	35
-La ciudad de los años sesenta: la ciudad olímpica	40
-La ciudad de Díaz Ordaz	44
-La transformación económica necesaria para una ciudad moderna	48
-La modernización a toda costa: se aprueba el proyecto del STC Metro	51
-ICA: un brazo ejecutor de la modernidad	52
-Luz verde al proyecto: comienza la era del STC Metro	54
II.- La configuración del discurso de la modernidad en la Ciudad de México	59
-La planeación moderna en México	61
-La Gran Ciudad: testimonio de la idea de ciudad moderna de Díaz Ordaz	65
-Los coproductores de los símbolos de la modernidad mexicana: arquitectos e ingenieros	68

-La forma de construir la modernidad: las obras y sus ejecutores_____	72
-México entra a la civilización moderna occidental: la Olimpiada Cultural_____	73
-La cara subterránea de la modernidad_____	77
-El Metro de la Ciudad de México en el discurso de la modernidad mexicana_____	80
-La modernidad ligada a la técnica: el advenimiento de los ingenieros_____	81
-La arquitectura como elemento articulador del discurso de la modernidad mexicana_____	85
-La estación del Metro Insurgentes: símbolo de la modernidad mexicana_____	87
III.- La estación del metro Insurgentes: Umbral de la modernidad_____	91
-La Glorieta de Insurgentes_____	91
-El umbral de la modernidad: La Zona Rosa en los años sesenta_____	96
-La colonia Roma y la Zona Rosa en los años setenta_____	108
-La experiencia del Metro_____	117
-Consideraciones finales_____	124
-Fuentes_____	135

INTRODUCCIÓN

El Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México cumplió 45 años de su inauguración el pasado 09 de septiembre. Desde que se anunció el proyecto del nuevo medio de transporte, éste se convirtió en uno de los elementos del discurso de la modernidad del Estado Mexicano. Esta nueva forma de movilizarse era una de las maneras en que se materializaba la forma de vida moderna que seguía llegando a México a través de las innovaciones tecnológicas.

El discurso de modernidad mexicana era la adaptación de la modernidad occidental. Ésta era ante todo un proyecto emanado de una estructura de pensamiento, cuyas principales características eran la racionalización y la instrumentación de dicha racionalización a través de la técnica. Sin embargo, como se verá a lo largo de este trabajo, el discurso de la modernidad del Estado mexicano de los años sesenta se basó en la reapropiación del constructo de “lo mexicano”, con el propósito de inscribirlo dentro de la civilización occidental moderna. Entre otras cosas, lo hizo a través de la transformación de su ciudad capital por medio de la urbanización, la construcción de infraestructura y obras públicas como el Metro de la Ciudad de México.

Desde su construcción y sus primeros años de operación, el Metro formó parte de las obras públicas más publicitadas y reconocidas del régimen priísta de los años sesenta. La administración del presidente Gustavo Díaz Ordaz puso especial énfasis en la realización de construcciones e intervenciones urbanas de gran magnitud, pues las obras públicas eran la forma en que el Estado brindaba a los ciudadanos la posibilidad de vivir la modernidad en la ciudad.

Las nuevas formas de vida en la urbe se veían reflejadas en el disfrute de ciertos servicios como el alcantarillado, la pavimentación, el alumbrado, el agua potable y la movilidad. De este modo, las obras públicas pasaron a ser parte central del discurso del Estado, el cual estaba configurado en función de mostrar el buen momento político y económico por el que atravesaba México en la década de los años sesenta.

A ese discurso contribuyó el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la ciudad de México, el cual contaba con las mayores innovaciones de su tiempo. La construcción de su infraestructura representó un reto a la ingeniería, así como un gran esfuerzo de despliegue tecnológico e inversión estatal. Una de las estaciones emblemáticas del primer periodo del metro (1969-1972)¹ es la de Insurgentes.

Esta estación destacó desde el momento de su proyección, ya que se dispuso que estuviera bajo una glorieta, que además serviría para ampliar y redireccionar las vialidades contiguas. Gracias a su peculiar arquitectura, su diseño y detalles se calificó a esta estación como “futurista” y “moderna”. En ella se inauguró todo el proyecto del STC Metro por el entonces presidente Gustavo Díaz Ordaz el 04 de septiembre de 1969.

Dicha estación era parte de la Línea 1 del proyecto del metro, la que iría desde Chapultepec hasta el Aeropuerto, aunque luego se amplió hasta Zaragoza. Esta primera línea de la red cruzaría la ciudad de oriente a poniente, y lograría conectar importantes zonas poblacionales con el centro de la ciudad. El beneficio se veía tanto en términos funcionales como económicos: al mismo tiempo que descongestionaría las principales vías de acceso a la

¹ Así lo periodiza el STC. Véase periodos de construcción en <http://www.metro.gob.mx/organismo/index.html>, consultado el 08 de enero de 2012 a las 22:20.

ciudad,² también conectarían la periferia con las principales zonas comerciales y turísticas, como el centro histórico y sus alrededores, y la emergente avenida Insurgentes y la boyante Zona Rosa.

Además, dicha estación fue planeada como centro comercial: alrededor de la glorieta habría pequeñas tiendas que se esperaba complementaran el comercio de su vecina la Zona Rosa. Sin duda podía aprovecharse el hecho de que el metro Insurgentes se localizaría en una zona clave de la ciudad, tanto económicamente como culturalmente hablando. La estación sería, por un lado, la entrada a uno de los principales centros de actividad del sector servicios de la ciudad,³ y por otro, funcionaba como el umbral de la Zona Rosa. Esta última resulta significativa en tanto que era reconocida como el bastión de artistas e intelectuales de la época.

La ubicación estratégica de dicha estación contribuiría al desarrollo económico de la ciudad. La conexión de distintos puntos de la periferia con los principales centros de trabajo en auge del sector servicios, y el aumento del valor del suelo en los alrededores gracias a los beneficios del nuevo transporte, se verían traducidos en oportunidades económicas para las empresas inmobiliarias y el gobierno mismo.

Sin duda esta estación era una muestra del “progreso” mexicano al albergar el mayor y más innovador proyecto del transporte urbano del país. Una de sus características más importantes era su arquitectura, en la cual lograba verse reflejado el discurso de una ciudad moderna: el futuro de la capital apoyado en la vanguardia técnica sin dejar de lado el pasado mexicano y sus raíces (prehispánicas), dando como resultado una “modernidad” propia, digna de mostrarse al mundo.

² El parque vehicular en la ciudad de México en 1960 el número total de vehículos era 234, 638 unidades. Enrique Espinosa López, *Op. Cit.*, p. 206

³ Gustavo Garza y Jaime Sobrino, coords. *Evolución del sector servicios en ciudades y regiones de México*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, 2009, 875 pp.

Sin embargo, en el discurso estatal no se alcanzó a vislumbrar cómo reaccionarían los capitalinos ante la abrupta transformación del entorno. La zona se transformó no sólo económicamente, sino también social y culturalmente. Los habitantes de la ciudad, los que quedaron fuera del reparto y la especulación inmobiliaria, reaccionaron al espacio construido. La población, que era cada vez más numerosa y que hacía uso de las instalaciones de la estación, tenía que enfrentarse a las contradicciones del discurso urbano del Estado (constreñimiento de las actividades económicas, segregación, falta de garantías de seguridad). Ante ello, tuvieron lugar reacciones en forma de resistencia. Una de éstas fue la representación de dicho espacio por medio de expresiones culturales como el cine, la literatura y la música, las que se dedicaban a describir la transformación de las dinámicas de la sociedad de la Ciudad de México durante estos años.

Así, esta investigación surge con la inquietud de dar cuenta de la evolución de la Glorieta de Insurgentes y su entorno a lo largo de una década, inscribiéndola dentro de un proceso más amplio como el de la consolidación del discurso estatal de la modernidad, el cual se basó en dos premisas: la técnico-tecnológica internacional, y la ancestral identitaria nacional.

Aproximarse desde la historia al tema de la transformación urbanística y social que sufre el espacio a raíz de la construcción del Metro en la ciudad de México es una empresa algo difícil, pues por ser éste un tema urbano contemporáneo no ha recibido la atención de la historiografía. Han sido economistas, sociólogos, urbanistas, ingenieros y geógrafos quienes han dedicado pequeños esfuerzos a estudiar este medio de transporte. Sin embargo, para poder comprender en su conjunto este fenómeno urbano en su conjunto es necesario el método y el enfoque histórico.

Los estudios que han tratado específicamente el tema del metro son escasos, y casi nulos los que se han dedicado al STC de la ciudad de México. En Europa y Estados Unidos han volcado la mirada desde mucho tiempo atrás al estudio de sus transportes, y los metros europeos como el de Londres, el de Moscú y el de Nueva York cuentan con algunos estudios, no sólo resaltando los aspectos urbanísticos y tecnológicos, sino también los económicos y culturales,⁴ considerándolos como pequeños apartados de la historia del desarrollo urbano de sus ciudades.⁵ En Latinoamérica han sido principalmente los países de Chile con el metro de Santiago, Brasil y en menor medida Venezuela los que se han aproximado al fenómeno urbano y económico que han representado los distintos sistemas de transporte colectivo.⁶

En la literatura disponible acerca del Metro de la ciudad de México, la gran mayoría nos remiten a la historia del sistema de transporte. Algunos de ellos logran situar el papel del Metro dentro del transporte, la economía, el impacto urbano o la sociedad, pero ninguno ha logrado realizar una explicación de cómo se vincula este medio de transporte con el momento de su proyección y construcción, así como de la evolución de sus espacios.

Para intentar contribuir a esta explicación, me baso en una aproximación teórico metodológica que se denomina historia urbana. Ésta surge como un subgénero historiográfico

⁴Véase Historia del subterráneo de Londres en <http://www.youtube.com/watch?v=4DLAHehn4Ag>, <http://www.youtube.com/watch?v=7PidUwfDPzU&feature=related>, consultado el 10 de agosto a las 05:24 pm; Historia del metro de París <http://www.paris-city.fr/FR/paris-city/au-fil-du-temps/histoire-metro.php>, Historia de la construcción del metro de París en <http://www.youtube.com/watch?v=k100364qjlk&feature=related>, <http://www.youtube.com/watch?v=96Yw8o42VeE> consultados el 12 de agosto a las 11:52 am

⁵ Véase Peter Hall, "Las ciudades de las vías de circunvalación abarrotadas" en *Ciudades del Mañana. Una historia del urbanismo en el siglo XX*, Barcelona, 1996, p. 57 -95

⁶ Véanse *Revista EURE. Revista latinoamericana de estudios urbano regionales*, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Estudios Urbanos, 1970; Zunino Singh, Dhan, "El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944) La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas" en *Revista Transporte y Territorio*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, núm. 9, 2013, p. 173-200

en la década de los sesenta del siglo pasado, y su principal característica es que hace de la ciudad su objeto de estudio tratando de abordarla en toda su complejidad. Incorporando el nivel de análisis del espacio, se presenta a la urbe como un actor y no sólo como un receptor o escenario en donde se desenvuelve la sociedad.⁷

Existen varias aproximaciones a la historia urbana. Una de las más acabadas propone que se utilice la urbanización como vía de análisis y la manera en que la transformación del espacio de la ciudad tiene un efecto en las sociedades, al mismo tiempo que las sociedades transforman al espacio. Sin embargo, este trabajo de investigación parte de la idea de la historia total, en donde se buscan analizar distintas esferas de la historia de las ciudades.⁸

Así, se propone que en un primer momento se analicen las estructuras políticas y económicas que enmarcan a fenómenos urbanos concretos. En dicho análisis se busca explicar la relación directa que tienen las transformaciones urbanas con los procesos políticos y económicos en una sociedad. En un segundo momento se busca dar cuenta de la forma en que influyen los discursos de poder y la práctica de los expertos en la configuración de las ciudades. En un tercer y último momento se analizan las expresiones culturales de esa sociedad que tienen lugar gracias a los cambios de índole política, económica y social nacional y local.

Esta tesis tiene como propósito realizar el análisis y la interpretación de los aspectos antes mencionados, ya que para explicar la importancia de un lugar tan específico como lo es una estación del Metro de la Ciudad de México es necesario ver varios ángulos del mencionado objeto de estudio. En esencia esta propuesta sigue los planteamientos de la microhistoria, en

⁷ Sergio Miranda Pacheco, "La historia urbana y la ciudad de México. Notas sobre una experiencia historiográfica", en *La experiencia historiográfica. VIII Coloquio de Análisis Historiográfico*, edición de Rosa Camelo y Miguel Pastrana Flores, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2009. (Serie Teoría e Historia de la Historiografía, 7).

⁸ *Idem.*

donde un evento, personaje u objeto muy acotado del pasado histórico puede arrojar luz sobre procesos mucho más amplios.

Por ello en un primer momento se analiza lo económico, en un segundo lo discursivo, y en un tercero y último las representaciones y expresiones culturales. Cada uno de ellos responde a un capítulo de la investigación. En su conjunto intentan explicar el papel de la estación de Insurgentes dentro del proyecto del Metro, así como del lugar que ocupaba en la estructura de la ciudad, y las múltiples formas en que se representaban sus espacios.

El primer capítulo, “La Ciudad de México y el proyecto del STC Metro: las condiciones para la edificación de la Glorieta de Insurgentes”, establece el contexto de transformación urbana como parte del proceso de despegue económico y de estabilidad política que se consiguió hacia principios de la década de los años sesenta. Aquí se busca establecer la importancia del papel del Estado en la configuración de las ciudades a través de la descripción de la expansión de la urbe y de la dotación de su infraestructura. En este apartado definimos lo que comprendemos por Estado, como una red de relaciones entre los distintos grupos que participan en la vida pública. Partiendo de la teoría foucaultiana de la configuración de los discursos dominantes, se intenta analizar aquel que se instrumentalizó en México a partir de la segunda mitad del siglo pasado. Así, establecemos que uno de los principales objetivos de dicho discurso en su versión nacional era modernizar el país por medio de obras urbanas monumentales.

De esta manera se logra situar al Metro de la Ciudad de México como parte de un proceso de modernización de la capital a través de las obras públicas financiadas y promovidas por el Estado. Es por medio de esas obras que se consigue una legitimación política y social. Asimismo, se establece cuál es la relevancia de la ubicación de la Glorieta de Insurgentes en

este periodo, en el que está emergiendo una nueva espacialidad de la economía en donde comienza a cobrar relevancia el sector de los servicios en el centro poniente de la ciudad.

En el segundo capítulo “La configuración del discurso de la modernidad en la Ciudad de México”, se intenta mostrar la configuración del discurso estatal de la modernidad en la ciudad a partir de la convergencia de sus dos premisas fundamentales: 1) la modernidad mexicana es la convergencia del progreso representado por la tecnología, 2) la tradición debe estar presente a través de las raíces prehispánicas. Esto se hace por medio de dos niveles: el simbólico urbanístico-arquitectónico, y el de la evolución de la importancia de los gremios ingenieril y de arquitectos en la industria de la construcción.

Sobre todo, se parte de la idea de que el discurso es el entramado de símbolos que sirven para sostener algo, siendo los instrumentos de “integración social” por excelencia. Aquellos que configuran ese entramado de símbolos y que lo manejan, ejercen el poder simbólico. Éste es “un poder invisible que no puede ejercerse sino con la complicidad de los que no quieren saber que lo sufren o que lo ejercen”.⁹ En este proceso, los “especialistas” que cuentan con los conocimientos técnicos para transformar la ciudad (ingenieros y arquitectos) juegan un papel determinante, al poner sus conocimientos al servicio del Estado.

En este sentido, el Estado, conformado por el Ejecutivo Federal, el Departamento del Distrito Federal, y la industria de la construcción, dieron forma a la Ciudad de México durante la primera mitad del siglo XX. A partir de la configuración del espacio construido y de los símbolos urbanístico-arquitectónicos, los expertos reproducían y reforzaban el discurso de la modernidad preconizado por el Estado.

⁹ Pierre Buordieu, “Sobre el poder simbólico”, p.1 [En línea] en <http://www.ramwan.net/restrepo/politicas/boudieu-poder%20simbolico.pdf>, consultado el 12 de marzo de 2014

También se deja ver que hay una disputa por el ejercicio del poder simbólico. Se identifica una transformación en los protagonismos hacia la segunda mitad del siglo pasado, en donde la técnica y la administración le ganan lugar a la “creación” de los arquitectos, a quienes se va dejando de ver como orquestadores e individuos omniscientes de los procesos constructivos monumentales.

Por último, en el tercer capítulo “La Glorieta de Insurgentes: umbral de la modernidad”, se ejemplifica el proceso de transformación que sufrió la Glorieta de Insurgentes de 1969 hasta entrada la década de los años setenta. Dicho periodo abarca desde su inauguración hasta el momento en que la vida nocturna de la zona adquiere un carácter masivo dentro de la ciudad. Asimismo, se ve la evolución del entorno de la estación de Insurgentes, pues en ese espacio se evidenciaba la transformación de la dinámica social. Por medio de las representaciones literarias, se da cuenta del antes y el después de las colonias Juárez y Roma, de sus formas de sociabilidad y de vida de algunos de sus habitantes.

Para ello seguimos la definición de Roger Chartier de que la representación es la construcción de una imagen presente de un objeto ausente. Es decir, la representación nos remite a la construcción subjetiva del productor de la representación y la carga simbólica del que la dota éste.¹⁰ De este modo, entendemos que las expresiones literarias, cinematográficas y musicales que analizamos, tienen un filtro interno, y que son valiosas en tanto que nos permiten aproximarnos a una visión y construcción particular de la realidad.

Para la realización de esta tesis se ha privilegiado sobre todo el uso de la bibliografía y hemerografía, y no así de fuentes de archivo. El motivo de ello es que, por un lado, los documentos de archivo que se encontraron durante la investigación eran informes de ICA y

¹⁰ Roger Chartier, *El mundo como representación*, trad. Claudia Ferrari, Barcelona, Gedisa, 2005, p. 57

del DDF para el anteproyecto, realización y construcción del STC Metro. Además, éstos pertenecían sobre todo a las disciplinas de la ingeniería civil, hidráulica y de transportes. Aunque hubiera resultado valiosa su inclusión y análisis dentro de este trabajo, se decidió prescindir de ellos, pues no es nuestro objetivo aproximarnos a la evolución de este medio de transporte desde su evolución tecnológica.

Por otro lado, era una inquietud analizar el discurso del Estado mexicano. Cómo es que éste se plasmaba, exponía y difundía a través de obras monumentales como el Metro de la Ciudad de México. Para dicho acercamiento resultaron útiles las publicaciones oficiales del DDF como las *Memorias* o el *Diario Oficial*, en las cuales se pueden rastrear los conceptos que regían la idea de modernidad impulsada por el Estado.

Por su parte, el material hemerográfico permite conocer cuál fue la manera en que se difundió la imagen que el Estado configuró del proyecto general del Metro, así como la idea de lo que era la modernidad para el régimen político triunfante. Sin embargo, fue necesaria una rigurosa crítica a dicha fuente. Debemos considerar que la prensa escrita era un medio de comunicación en donde el Estado tenía una fuerte incidencia y control de la información, y cuya función era legitimar al grupo político dirigente.

A lo largo de la lectura de esta tesis es evidente la preponderancia de fuentes indirectas. Sobre todo, se echó mano de obras generales acerca de la Ciudad de México. A través de este conocimiento panorámico y general pudimos situar a la Glorieta dentro del proceso de transformación urbana que tuvo lugar en la capital a partir de la segunda mitad del siglo XX. Esto permite vincular una edificación que pudiera parecer aislada dentro de la ciudad, tal como la Glorieta, con el resto del tejido urbano.

Sin embargo, este recurso no se limitó a la simple consulta y extracción de datos acerca del contexto de la construcción de la Glorieta. La revisión de esas obras generales nos brindó la posibilidad de conocer distintas aproximaciones e interpretaciones generales de la Ciudad de México, y así poder aventurar una interpretación propia acerca del significado de esta construcción en particular.

En este sentido, la presente investigación busca aportar el análisis del discurso de la modernidad por parte del Estado en su forma urbanística. No podemos dejar de mencionar que el discurso de la modernidad se ha trabajado bastante, sobre todo en los años de la posrevolución y hasta los años cincuenta del siglo pasado. Dentro de los estudios dedicados a ello, se ha privilegiado el estudio de expresiones como la arquitectura, pero se ha dejado de lado al urbanismo, siendo que éste es el que puede arrojar más luz acerca del ordenamiento espacial de las ciudades mexicanas.

En síntesis, creemos que la proyección de la Glorieta de Insurgentes dentro del proyecto del Metro tiene un papel relevante. Pero que también puede tenerlo dentro de la historia de la urbe misma, ya que dicho papel le es otorgado en un contexto de transformaciones políticas, económicas y socio-culturales cuyo principal escaparate es la capital.

Así, en las siguientes páginas partimos de la siguiente premisa: el discurso de modernidad que configuró el Estado mexicano puede verse reflejado en la estación del Metro Insurgentes; por ello, ésta puede reconocerse como uno de los símbolos de dicha modernidad. Pero al mismo tiempo existieron distintas reacciones como consecuencia de la transformación del espacio construido, y que éstas se pueden rastrear a través de las representaciones culturales de la época.

Debe considerarse que este trabajo es una de las primeras investigaciones históricas acerca de uno de los espacios que se configuraron a partir de la creación del STC Metro. Como tal, también brinda una interpretación. En este caso versa sobre lo que significó en términos políticos, urbanísticos y socio-culturales la proyección, construcción y evolución de la Glorieta de Insurgentes.

También se espera que con esta aproximación se tome en cuenta a las representaciones culturales como fuente para dar cuenta de la evolución de los espacios de la ciudad, sus formas de sociabilidad y de apropiación. Aquí hemos revisado crónicas, novela, cuento, cine y líricas para acercarnos a la forma en que buscaba transmitirse la experiencia de la ciudad. Creemos firmemente que estas expresiones pueden ayudar a aterrizar en términos de lo cotidiano los procesos urbanos e históricos generales. Ello nos brinda la posibilidad de complementar los análisis de los discursos que aquí reconocemos como oficiales o dominantes, ya que las producciones culturales pueden permitirnos rastrear la apropiación o resistencia a los mismos.

Por último, queremos hacer explícito el deseo de que esta investigación contribuya a una nueva forma de preguntarse por la ciudad. Porque es a través de la introducción de nuevas preguntas, nuevos temas, y nuevos discursos históricos que podremos comprender mejor a esta compleja Ciudad de México.

I.- La Ciudad de México y el proyecto del STC Metro: las condiciones para la edificación de la Glorieta de Insurgentes

-La estación del Metro Insurgentes: intersección de la modernidad

El 4 de septiembre de 1969, cerca de las nueve de la mañana, se inauguró el Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México. El lugar fue la Glorieta de Insurgentes. Ésta albergaba desde ese día una de las estaciones de la nueva red de transporte y tomaría el nombre de su ubicación. Esta construcción se encontraba entre los cruces de Avenida Chapultepec y Avenida de los Insurgentes, en un paso a desnivel que desde entonces daba un nuevo orden al tránsito vehicular de la zona. Dicha estación llamó la atención por su diseño y su ubicación desde que se encontraba en obra, cuando era parte del gran proyecto del subterráneo metropolitano capitalino.

El martes 12 de marzo de 1968 salió publicado en el *Diario Oficial de la Federación* un decreto que declaraba de utilidad pública la construcción de “una plaza o glorieta” en el entronque de dos de las arterias viales más importantes de la ciudad, las mencionadas Chapultepec e Insurgentes. Además, se disponía la adquisición vía expropiación de predios por parte del Departamento del Distrito Federal para la construcción de la glorieta.¹¹ Las razones que se daban para ello eran que, al existir grandes problemas vehiculares en ese cruce era necesaria su reconfiguración, y que debía llevarse a cabo la construcción del subterráneo.

Para este momento las principales vías de acceso a la ciudad ya estaban abarrotadas y su tránsito era casi imposible en horas pico. De manera general, el parque vehicular consistía en transporte masivo de autobuses que peleaban con los más 211, 587 automóviles dentro de la

¹¹ *Diario Oficial, México, Martes 12 de marzo de 1968, t. CCLXXXVII, n°. 10, DDF, p. 32*

urbe,¹² y dentro del mismo sector transporte por las rutas del área central de la ciudad. De este modo, parecía un paso lógico que se llevaran a cabo obras viales y de transporte colectivo para agilizar la movilidad de la urbe.

Por esas mismas fechas, el entonces presidente de la república, Gustavo Díaz Ordaz, había comenzado una serie de obras viales de notable importancia. El 5 de septiembre de 1967, mismo año en que comienza la construcción del Metro, se dispone la ampliación, construcción y ensanchamiento de avenidas de la ciudad como Viaducto-Tlalpan, Cuernavaca-Periférico en el sur, Ferrocarril Hidalgo y Centenerio-Canal del Norte en el norte.¹³ Podía apreciarse que era contexto era de plena expansión vial de polo a polo de la ciudad, y de reordenamiento en la zona central.

Sin embargo, la Glorieta de Insurgentes era un proyecto que llevaba varias décadas sin poder concretarse. A finales de los años cuarenta y durante la década de los cincuenta, hubo varios intentos por edificar en ese mismo cruce la glorieta para dar cauce y orden vial a los vehículos automotores.¹⁴ El proyecto no fue aprobado, pero se archivó y se revisó varias veces, hasta que finalmente coincidió con la gran transformación del espacio urbano que significó la construcción del STC Metro, y con la expansión vial de la urbe durante la misma administración.

Más adelante también tuvo lugar el ensanche de la misma Avenida Chapultepec en el centro poniente.¹⁵ Éstas, como la misma obra del STC Metro, fueron un intento para dar solución al gran problema de transportación de la ciudad de México. De su resolución

¹² Enrique Espinosa López, *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano, 1521-1980*, México, 1991, p. 222

¹³ *Diario Oficial de la Federación*, martes 5 y miércoles 6 de septiembre de 1967, t. CCLXXXIV, p. 8-9; p. 12

¹⁴ *Diario Oficial de la Federación*, martes 12 de marzo de 1968, *Op. Cit.*, p. 32

¹⁵ *Diario Oficial de la Federación*, miércoles 13 de marzo de 1968 y jueves 14 de marzo de 1968, t. CCLXXXVII, n°. 11, DDF, p. 19-26; p. 17-27.

dependía el funcionamiento de la ciudad, y para ello debían contemplarse las dos formas de acceso a la capital, la pública y la privada.

-Moverse en la ciudad moderna

Por un lado, la determinación del gobierno de crear un medio de transporte público y masivo de pasajeros tenía que ver con las escasas rutas suburbanas que atravesaban la ciudad hacia la periferia, entonces constituida por la marginal delegación Iztapalapa y los municipios conurbados del Estado de México que se habían anexado a la dinámica económica del Distrito Federal desde los años cuarenta y cincuenta, tales como Nezahualcoyotl, Tlalnepantla y Ecatepec.

Por otro, se encontraba el aumento del parque vehicular. El buen momento económico del país podía verse reflejado en el poder adquisitivo de la creciente y consolidada clase media capitalina, la cual ahora podía adquirir vehículos automotores de uso privado. Mientras que en 1951 se tenían registrados 78, 104 automóviles en la Ciudad de México, su número se había disparado más allá del doble para la siguiente década, rebasando los 190,000.¹⁶

El aumento de la transportación privada en la capital mexicana, a la cual se sumaban los taxis, era contrastante con el de la transportación de pasajeros, la cual se había incrementado en su versión de autobuses apenas un 20% durante los años cincuenta, superando así las 6,000 unidades.¹⁷El incremento vehicular que tuvo lugar en esta década dio como resultado la realización de una serie de obras viales considerables, que apostaban a una ciudad del automóvil.

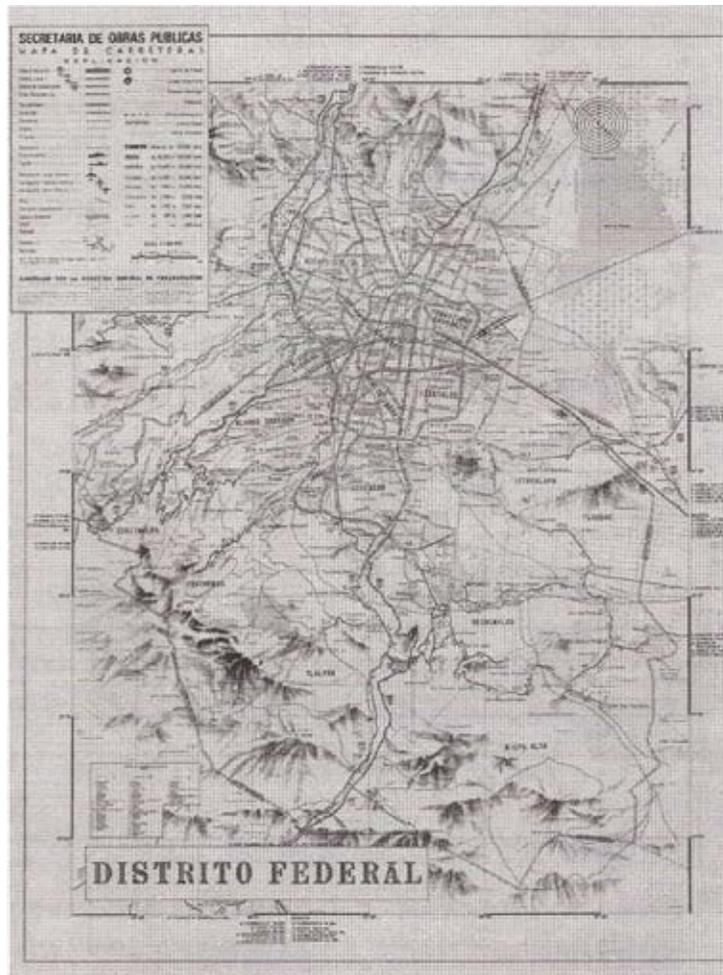
¹⁶ Enrique Espinosa López, *Op. Cit.*, p. 206

¹⁷ *Idem.*

El Departamento del Distrito Federal construyó más de 346 kilómetros de nuevas vías de comunicación intraurbanas, siendo las más notables el Viaducto Tlalpan, el Periférico, la Avenida de los Constituyentes, la Avenida División del Norte, Ermita Iztapalapa, y la Avenida de los Insurgentes Norte, así como la prolongación y construcción de otras vías rápidas.

No obstante el incremento de vialidades, el pesado tránsito y la ineficaz conexión de la ciudad eran unos de los problemas más acuciantes para quienes administraban la urbe. Pero también resultaba insufrible para la población que debía atravesar la ciudad todos los días y que perdía en ello parte de su jornada. En este contexto, las avenidas de Insurgentes y Chapultepec resultaban indispensables para asegurar el flujo y conexión de la ciudad.

La primera, después de la construcción de su prolongación norte, no sólo era la arteria vial más grande de la ciudad, sino también la más importante al conectar los puntos norte y sur ligeramente al poniente del Centro Histórico. Con ello se lograban vincular nuevos centros de trabajo como Vallejo, de valor simbólico como La Villa, y pasar por importantes zonas de carácter habitacional como la ya consolidada colonia del Valle o la Roma. Por su parte, Chapultepec era una de las vías de acceso a la zona central de la ciudad desde el poniente, área de gran circulación de vehículos particulares.



Plano realizado por la Secretaría de Obras en donde se pueden apreciar las obras viales que se realizaron desde la década de los cincuenta. Puede observarse que las principales vías de comunicación enmarcan el centro de la ciudad.

Mapoteca Orozco y Berra, *Mapa de la Secretaría de Obras Públicas*, Varilla CGDF07, Número de clasificador 10024-CGE-725.

La zona del primer cuadro de la Ciudad de México resultaba ser la más complicada. Ésta se caracterizaba por ser el área comercial por excelencia de la capital así como una notable zona fabril y habitacional. Aunque en ella seguían habitando sectores de la clase media, eran sobre todo los sectores bajos de la población los que alquilaban vivienda por este rumbo en forma de cuartos en las vecindades. Aún podía decirse que era el punto económico más

dinámico de la ciudad. En el centro podían encontrarse los pequeños negocios, la sede administrativa de la ciudad, los grandes almacenes junto con sus oficinas, al mismo tiempo que varias sucursales de los bancos que operaban en el país. La multiplicidad de actividades que se llevaban a cabo en esta zona atraía cada día a miles de habitantes que laboraban en él o en sus alrededores, siendo en su mayoría obreros y trabajadores del área comercial.

-Paradoja de la expansión de la ciudad moderna

La ciudad entonces se dividía en Distrito Federal, Ciudad de México y la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).¹⁸ En conjunto albergaba ya más de seis millones de habitantes, distribuidos en más de 11, 500 hectáreas urbanizadas al finalizar la década de los años cincuenta.¹⁹ De esos seis millones sólo uno residía en el área central de la ciudad de México, y otro millón en la periferia, entonces sólo extendida al Estado de México.²⁰ Las constantes migraciones habían multiplicado la población de la capital de tal manera que ascendía al 35% del total nacional.²¹ Estos movimientos migratorios habían tenido lugar desde los años veinte, y se habían intensificado con las políticas de industrialización a finales de los años treinta. Para la década de los cincuenta la ciudad de México había rebasado sus límites.

¹⁸ La Zona Metropolitana del Valle de México se comienza a denominar así a partir de los primeros años de la década de los cincuenta, momento en que la ciudad ha rebasado sus límites territoriales.

¹⁹ Espinosa López, *Op. Cit.*, p. 207

²⁰ Bernardo Navarro Benitez, *Metro, Metrópolis, México*, México, UNAM-IIEc, 1987, p.

²¹ Sergio Campos Ortega Cruz, "Evolución y tendencias demográficas de la ZMCM" en *Consejo Nacional de Población, La Zona Metropolitana de la ciudad de México: situación actual y perspectivas demográficas urbanas*, México, Dirección General de Estudios de Población, 1992, p. 6



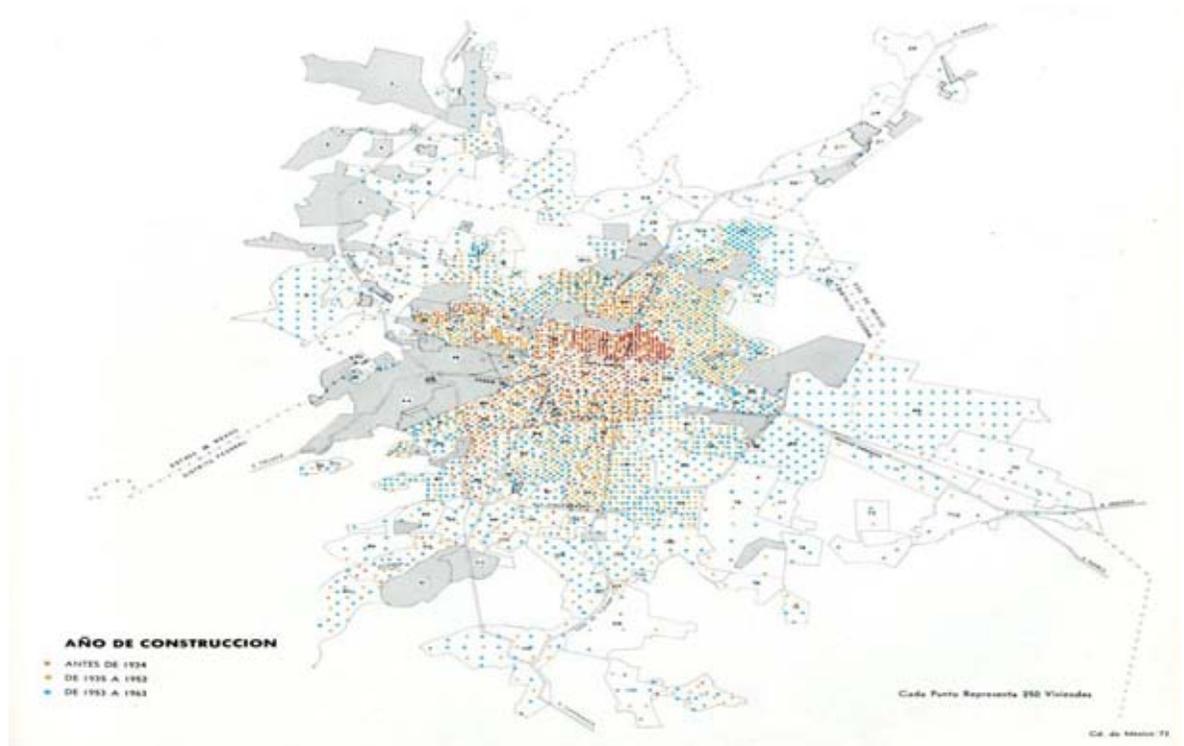
Como consecuencia de la negativa de las autoridades del Departamento del Distrito Federal de realizar nuevos desarrollos urbanos dentro de la capital, se habían proyectado nuevas ciudades que pretendían ser autosuficientes, que, sin embargo, seguían dependiendo de la ciudad central. Un ejemplo de ellas era la Ciudad Satélite inaugurada en 1957.

Era claro que este tipo de desarrollos inmobiliarios sólo se ocupaban de los sectores más acomodados, los que buscaban alejarse del bullicio de la urbe y tener una vivienda de tipo unifamiliar, cosa que era cada día más difícil de conseguir en el área central de la ciudad. Sin embargo, desde los años inmediatos a la Revolución, los sectores con menor poder adquisitivo, sobre todo los obreros, también habían manifestado su deseo de ser propietarios de una casa y dejar de rentar en las vecindades aledañas a los centros fabriles. Las políticas implementadas desde el presidente Cárdenas de expropiación del suelo urbano, cuyo discurso tuvo efectividad y se llevó a la práctica hasta ya entrados los años cincuenta, les habían permitido hacerse de terrenos en los márgenes de la ciudad. Al mismo tiempo, muchos migrantes procedentes de

otros estados de la región central del país como Michoacán, Puebla, Hidalgo, etc., se habían asentado en los municipios del Estado de México limítrofes con el Distrito Federal. El hecho de que al norte y al oriente fuera más barato el metro cuadrado de suelo representaba para muchos de ellos la única oportunidad de hacerse de una vivienda propia, aunque eso significara radicar en la periferia.

Surgieron nuevas colonias en las delegaciones Gustavo A. Madero, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza, y otras que ya existían se ampliaron, algunas en varias secciones. Los municipios del Estado de México se habían poblado también hacia la década de los cincuenta, en parte gracias a la actividad industrial que habían desarrollado. Este fue el caso de Tlalnepantla, Ecatepec y Nezahualcóyotl. Además, otras poblaciones como Chalco o Tultitlán ya comenzaban a constituirse a finales de la misma década. Así, para los años sesenta ya existían otros importantes centros habitacionales y de trabajo, pero aún no existía la infraestructura para poder conectarlos entre sí. De tal suerte, los trabajadores que residían en la periferia y que laboraban en el Distrito Federal se encontraban a tres y cuatro horas de camino, teniendo que hacer escalas en múltiples camiones para llegar a su lugar de trabajo.²² Esta situación hacía patente que uno de los grandes problemas que atravesaba esta ciudad cada vez más grande era el transporte.

²² Jesús Rodríguez, "Transporte obrero", en el *Obrero Mexicano*, México, Siglo XXI, 1984, p. 178-179



Plano realizado por el Instituto Mexicano del Seguro Social que representa la distribución de viviendas en el Distrito Federal por periodos constructivos. Los puntos azules corresponden a la década de los cincuenta y los primeros años de la de los sesenta. Éstos están distribuidos sobre todo en los márgenes de la ciudad.

-La industrialización aún como vía para la modernidad

Durante toda la década de los sesenta la industria siguió empleando gran cantidad de mano de obra, pues este periodo se caracterizó por ser el de mayor actividad en esta área desde que había comenzado el proceso de industrialización del país. En una década había crecido 7.4% y era el motor de la economía nacional.²³

En dicho crecimiento la Ciudad de México había tenido un papel determinante, ya que la mayor parte de la infraestructura y capital industrial se encontraban en ella. Aunque habían tenido lugar intentos por tratar de mandar fuera de los límites del Distrito Federal los centros

²³ Gustavo Garza, La urbanización de México en el siglo XX, México, El Colegio de México, 2003, p. 42, 45

fabriles, esto no se había conseguido del todo.²⁴Las áreas centrales de la ciudad seguían siendo sede del 96.0% de los establecimientos de la zona, mientras que el Estado de México apenas albergaba al 4.0% restante.²⁵

Las delegaciones centrales Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Benito Juárez y Venustiano Carranza eran las que tenían mayor participación en esta actividad, seguidas por Azcapotzalco y Gustavo A. Madero; en el Estado de México destacaban los municipios de Tlalnepantla, Ecatepec y Naucalpan.²⁶Estos números irían variando alrededor de la misma década, disminuyendo considerablemente la participación del Distrito Federal en la actividad, llegando a constituir el 69% de la producción industrial de la región.

Por fin se alejaría a la industria de la ciudad central trasladándola al Estado de México, que fue la entidad que absorbió el 31% restante. Al mismo tiempo, las delegaciones del norte como Azcapotzalco y los municipios aledaños al Distrito Federal incrementaron su producción, mientras que las delegaciones centrales presentaban un decrecimiento bastante notable de 31.1% de la misma. Estas jurisdicciones que constituían la ciudad central eran en las que se desarrollaban la mayor parte de las actividades económicas, pero una de ellas, la de los servicios, comenzaba a tomar fuerza al poniente de la ciudad.

²⁴ Existen varios decretos publicados en el *Diario Oficial* que mandan a la periferia la industria a partir de 1933. Véase Pedro R. Suinaga Luján, *Veinte años de legislación mexicana 1931-1950*, vol. II, México, Stylo, 1951, p. 1212-1223

²⁵ Alicia Ziccardi, "Distribución de la industria en la ciudad de México (1960-1980)", en Gustavo Garza, *Atlas de la ciudad de México*, México, El Colegio de México, p. 102

²⁶ *Idem.*



Plano extraído del *Atlas histórico de la Ciudad de México*, que marca la distribución de la industria entre las décadas de 1960 y 1980. Aquí puede observarse el crecimiento de esta actividad económica hacia el norte, y su disminución en el área central. Gustavo Garza, *Atlas de la ciudad de México*, México, El Colegio de México, p. 102

-Una de las soluciones a la conexión y movilidad en la ciudad: la Glorieta de Insurgentes

El área poniente de la ciudad se caracterizaba porque en ella se habían desarrollado varias colonias a principios del siglo XX como la Juárez, la Roma, la Doctores, en las que residían los sectores medios, e incluso la clase dirigente.²⁷ A lo largo de la primera mitad también se habían proyectado y construido otras colonias de la misma clase para el mismo sector. Ejemplo de ello es la colonia Hipódromo Condesa que comenzó a edificarse en 1926 y que fue diseñada por el arquitecto José Luis Cuevas Pietrasanta.²⁸

²⁷ Véase Sergio Miranda Pacheco, “Chapultepec Heights y las continuidades urbanas de la Revolución” en <http://www.terra.com.mx/articulo.aspx?articuloId=859520>, consultado el 20 de noviembre de 2013 a las 01:13

²⁸ Manuel Sánchez de Carmona, “El trazo de las Lomas y de la Hipódromo Condesa” en *Diseño y sociedad*, Primavera –Otoño, México, 2010, UAM, p. 16-23

Pero para los años sesenta ya no sólo se concentraban ahí viviendas de grupos acomodados, sino también oficinas. Los más importantes consorcios, los espacios de negocios del gran capital que comenzaba a llegar a México y que no encontraban lugar en el caótico y siempre lleno Centro Histórico, se empezaban a distribuir por los edificios de las importantes avenidas de la ciudad, entre ellas Insurgentes; asimismo, comenzaban a expandirse los restaurantes y establecimientos de esparcimiento cultural, cuyo mejor ejemplo era la Zona Rosa, lugar que para entonces estaba ya consolidado.

La justificación que se había dado en los años cuarenta cuando se planteó por primera vez el proyecto de una glorieta o plaza que orientara el tránsito entre Chapultepec e Insurgentes no era del todo exagerada. Incluso ahora resultaba viable a los ojos de los gobernantes de la caótica ciudad de los años sesenta. De este modo la Glorieta ordenaría el tráfico hacia el poniente y, tal vez haciendo una declaración aventurada, aseguraría el orden del tránsito de los vehículos hacia el centro y el poniente, las dos zonas más importantes en términos políticos y económicos de la ciudad. El proyecto evidenciaba en su justificación una de las grandes ambiciones de Díaz Ordaz: controlar y ordenar la movilidad de la ciudad.

Este era un problema que había atravesado toda la primera mitad del siglo XX, aquejando sobre todo al área central. Pero en los años sesenta esta situación se había vuelto aún más compleja y parecía imposible de resolver. Sonaba absurdo que una ciudad con las dimensiones e importancia económica de la capital en esos años no pudiera conectar sus principales actividades económicas de manera eficaz. Tenía que reconocerse que el problema de la movilidad era el problema del transporte urbano.

Las vías de acceso a la zona central se encontraban a todas horas congestionadas, en buena parte debido a que desde los años cincuenta que se consolidaron los camiones en la

capital, eran las rutas más peleadas por los transportistas.²⁹ El área central no sólo concentraba buena parte de las actividades económicas de la urbe, sino también del transporte mismo. Era el espacio donde coincidían el tranvía, los taxis colectivos, y ahí tenían sus bases a donde llegaban las principales rutas de autobuses de pasajeros, algunas provenientes de la periferia. El transporte urbano estaba íntimamente ligado a la expansión de la ciudad: existía una suerte de relación dialéctica entre su crecimiento y el alcance del transporte: la urbanización conllevaba una demanda de servicios de accesibilidad como el transporte, y al satisfacerse éstos se propiciaba la extensión de la misma urbanización.

Las dos vertientes de la problemática de la transportación en la ciudad, la pública y la privada, se hacían patentes en el Decreto que aprobaba por fin el proyecto de construcción de la Glorieta. Por una parte, como hemos visto, debía servir para ordenar el tránsito vehicular en dos de las avenidas más importantes, pero por otro, albergaría una estación del Sistema de Transporte Colectivo Metro.³⁰ Esta era sería una obra coyuntural que permitiría la realización de la Glorieta a finales de los años sesenta, veinte años después de que fuera esbozada por primera vez la posibilidad de su existencia.³¹

-Un proyecto de transporte para la ciudad de México moderna: una solución con muchos detractores

El STC Metro fue el proyecto de transporte urbano más ambicioso del país en el siglo XX, dada su monumentalidad, las implicaciones técnico-tecnológicas y económicas así como el impacto que representaría en el paisaje urbano. Los argumentos esgrimidos en 1967 por el gobierno federal a través del Departamento del Distrito Federal, eran que este medio de

²⁹ Diane Davis, *El Leviatán urbano*, México, Fondo de Cultura Económica, 1991, p. 108-209

³⁰ *Vid. Supra.*

³¹ Decreto, *Diario Oficial de la federación*, Marzo de 1968.

transporte resolvería las necesidades de transportación de la población capitalina de manera segura, rápida y cómoda;³² asimismo, se hacía la aseveración de que haría frente a los problemas de saturación del centro de la ciudad y la difícil conexión que existía entre los distintos centros productivos.³³ Sin embargo, al igual que la Glorieta, este no era el primer intento de implementar un subterráneo en la Ciudad de México. Las razones de trasfondo de su aplazamiento eran políticas, económicas y espaciales.

El plan de desarrollar un tren metropolitano databa de principios de la década anterior. En 1952 ya había profesionales de la ingeniería y la planificación que proponían como solución al transporte la construcción de un subterráneo, pero la idea fue descartada por las condiciones del suelo de la ciudad de México lleno de agua y tan susceptible a inundaciones. Además, existía el problema de la financiación y la tecnología: ¿Quién iba a poner el capital para una obra de esta envergadura, en donde la tecnología habría de importarse a elevados costos?³⁴

Del mismo modo, en 1958 en la Facultad de Ingeniería de la UNAM se planteó una tesis acerca de la viabilidad de un monorriel, la cual se vio complementada con los intentos de otros investigadores en años sucesivos.³⁵ Pero seguían existiendo los mismos problemas, que aunque logran sortearse, éstos representarían un costo muy elevado para las finanzas de la ciudad, cosa que no podía permitir el entonces regente, Ernesto P. Uruchurtu.

³² “Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado “Sistema de Transporte Colectivo”, para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal” en *Diario Oficial de la Federación*, México, Sábado 29 de abril de 1967, Departamento del Distrito Federal, p. 23-24

³³ Bernardo Navarro Benitez, *Op. Cit.*, p. 16

³⁴ Diane Davis, *Op. Cit.*, p. 220

³⁵ Bernardo Navarro Benitez, *Op. Cit.*, p. 17

-La oposición del regente al proyecto del STC Metro

El “Regente de hierro”, como se le conoce a Uruchurtu, había sido designado Jefe del Departamento del Distrito Federal al mismo tiempo que habían sido lanzadas las primeras ideas de la construcción del subterráneo. Él se encargó de que dichas ideas se archivaran, pues no tenía interés ni en resolver los problemas con una red de transporte masivo, y mucho menos con crédito extranjero.

Sus grandes objetivos desde los primeros años de su administración eran poner al corriente las finanzas de la ciudad y evitar que ésta se continuara expandiendo. Uruchurtu desde muy temprano se dio cuenta de que el transporte era un factor clave para el crecimiento de la urbe y le preocupaba que éste se diera de forma desordenada y tan rápida que no se pudieran satisfacer las demandas de servicios.³⁶Su fama de gran administrador, junto con su intención de mantener en orden la ciudad, le habían granjeado la simpatía de los sectores medios, los cuales se habían constituido en su base política.

El Jefe del Departamento estaba consciente de la importancia de toda el área central de la ciudad en términos urbanos, además de las implicaciones económicas y administrativas que representaban la construcción de un tren de superficie o un subterráneo. Por un lado, de concretarse la obra del Metro eran inminentes dos fenómenos en la ciudad: la dispersión y la densificación.³⁷Y por otro, el endeudamiento y la apertura del centro de la ciudad al gran capital extranjero, tanto en el transporte como en la actividad financiera y comercial.

A los vecinos de las colonias Roma—la cual más tarde sería una de las colonias cuya entrada estaría marcada por la Glorieta—, Condesa o Juárez, les preocupaba que se llevara a

³⁶ Diane Davis, *Op. Cit.*, p. 203-207

³⁷ *Ibid.*, p. 230

cabo una obra de la magnitud del Metro, pues ello cambiaría radicalmente su estilo de vida y acabaría con la imagen del centro de la ciudad.

Entonces las áreas cercanas al primer cuadro de la ciudad estaban habitadas por los pequeños empresarios, tenderos, oficinistas, etc., los cuales tenían un fuerte arraigo a estas colonias de principios de siglo. Evidentemente ellos gozaban de los beneficios que representaba estar a pocos minutos del principal centro comercial de la ciudad, sin tener que vivir el bullicio al que estaban sometidas las vecindades de Tepito o las viviendas de 5 de mayo—sin mencionar la diferencia de servicios e infraestructura. Seguían estando cerca de sus trabajos en las oficinas del lado poniente y al mismo tiempo podían tomar insurgentes y salir hacia el sur de la ciudad y visitar Coyoacán o San Ángel.

Pero la obra del Metro amenazaba su tranquilidad. De concretarse ellos se verían afectados en la circulación, pero sobre todo por el precio del suelo. Era cuestión de tiempo para que las grandes compañías inmobiliarias los presionaran para vender con la intención de crear grandes locales comerciales u oficinas,³⁸ aprovechando la nueva infraestructura de transporte. Uruchurtu trató de atender varias de las peticiones de este sector que se sentía despojado de su lugar de arraigo, pues además tenían que vivir con el comercio informal que había existido desde las primeras décadas del siglo XX.³⁹

En realidad no era exagerada la preocupación del regente y de los sectores medios. Existían ejemplos concretos de los efectos del transporte en el crecimiento de las poblaciones gracias a una urbanización acelerada. El primer metro que se construyó en la historia, el de la ciudad de Londres en 1863,⁴⁰ había devenido en la especulación de los terrenos aledaños al

³⁸ *Ibid.*, p. 232

³⁹ Mario Barbosa, *El trabajo en las calles*, México, UAM, 2008 p. 26

⁴⁰ Héctor Manuel Romero, *Historia del transporte en la ciudad de México*, México, DDF, S/F, p. 145

subterráneo y su urbanización por parte de las compañías que gestionaron el proyecto y que invirtieron en su construcción.⁴¹

Otro ejemplo era el del ferrocarril, cuya implementación transformó el traslado y la forma de vida de toda la población occidental en el siglo XIX, siendo Estados Unidos sin lugar a dudas el mejor ejemplo de ello. Entre 1830 y 1910 este país construyó cerca de 385,000 km de vías férreas,⁴² pues ante el ímpetu expansionista de aquel país el ferrocarril fue un buen aliado que llegaba para conectar el cada vez más vasto territorio norteamericano. Esto permitía satisfacer la demanda de tierras de los colonizadores del oeste. Así, al igual que las estaciones del ferrocarril, las del metro representaban ciertos beneficios para las poblaciones que tenían a su alrededor, y en este primer momento se dio una urbanización de facto.

El Jefe del Departamento del Distrito Federal pudo o no conocer estos casos emblemáticos o los de otras ciudades que contaban con un subterráneo; pero lo importante es que presagiaba que este medio de transporte expandiría la ciudad. En la visión del regente traería aún más población trabajadora, y el transporte de pasajeros, como la urbe en sí, serían un caos todavía más incontrolable de lo que ya era. En pocas palabras, transformaría la ciudad que conocía. Por otro lado, estaba la cuestión de abrir las puertas al capital extranjero. El regente mantenía un discurso económico nacionalista, y trataba de llevarlo a la práctica apoyando a los pequeños empresarios y locatarios del área central de la ciudad, así como a los transportistas nacionales, con los que tenía un vínculo político muy importante. Éstos últimos,

⁴¹ Peter Hall, *Op. Cit.*, p. 62-64

⁴² Willie Paul Adams, *Los Estados Unidos de América*, trad. De Máximo Cajal y Pedro Gálvez, 44ª ed., México, Siglo XXI, 1988, p. 115

la llamada Alianza de Camioneros, era su otra base de apoyo.⁴³ A ellos tampoco les convenía la introducción de un metro en la urbe.

La Alianza de Camioneros había surgido como respuesta a las huelgas de tranviarios durante la Revolución. Primero se encargaron de reventar las huelgas de los trabajadores de la compañía de tranvías, al brindar servicio de transporte y satisfacer la demanda que dejaban sin cubrir los tranvías. Para los años cincuenta no sólo eran el transporte mayoritario en la ciudad, sino también el más poderoso gracias a su alianza con el popular regente Uruchurtu. Éste prefería apoyar a los camioneros en lugar de fomentar la red tranviaria como principal medio de transporte. Las razones que daba eran que resultaba más caro, poco flexible y que no permitía disolver ciertas dependencias económicas y tecnológicas hacia el extranjero, a pesar de que habían sido expropiados a la Compañía de Tranvías en 1946.⁴⁴

Uruchurtu buscaba que el orden de cosas en la urbe permaneciera tal y como estaba, y eso, su idea de ciudad, era lo que amenazaba el metro. Por ello, se opuso a todos los proyectos que trataron de construir un tren metropolitano en la Ciudad de México o que significara una gran transformación de la estructura de la misma. Como ejemplo, está la desestimación que hizo desde muy temprano de la idea del metro en 1952, decisión que fue respaldada gracias a que aunque la movilidad ya era un dolor de cabeza, las finanzas de la capital lo eran aún más. También eran muy recientes los intentos de reconstrucción urbana por parte de la Comisión de Planificación de la Ciudad de México al principio de la década, en donde la controversia fue tal por el peligro que corría el Centro Histórico, que ésta no se llevó a cabo.⁴⁵

⁴³ Diane Davis, *Op. Cit.*, p. 207-2011

⁴⁴ *Ibid.*, p. 210

⁴⁵ Para este particular episodio pueden verse los trabajos de Adrian García, *La Reforma Urbana en México*, Vol. 1, México, Gráfica, 1972; y Vicente Ugalde y Estéphanie Rhonda, "Planeación en los cincuenta" en

En cambio, apoyó todas las renovaciones urbanas que no afectaran los intereses de sus aliados. De este modo, cuando en 1958 la Comisión de Planificación de la Ciudad de México lanzó una propuesta de reconstrucción urbana, la respaldó esperando que con ello se dejara de lado la idea constante de introducir un subterráneo en la capital. Dicha renovación buscaba ampliar algunas calles del primer cuadro como Tacuba y Guatemala, en las que el tráfico era imposible.⁴⁶ No era de sorprender que la Alianza de Camioneros también apoyara la iniciativa, pues esperaban que con una mejor movilidad en ese primer cuadro, se diera una reducción de costos del mantenimiento de sus unidades.⁴⁷

Sin embargo, el proyecto tenía muchos detractores. Por un lado estaban los residentes de Tacuba y Guatemala que no querían tener que soportar las obras, con las que era inminente su desalojo; los vendedores ambulantes de las mismas calles, quienes ya sabían que parte de los objetivos era remover el comercio informal de la zona; y los mismos tenderos de las calles, muchos de los cuales también habitaban allí, y que no sentían que serían directamente beneficiados por la reconstrucción. Por otro, se encontraban los grupos que trataban de incentivar el turismo a partir del Centro Histórico, y los partidarios de la preservación del antiguo casco.⁴⁸ El resultado fue la negativa al plan a principios de los años sesenta, década que presentaba muchos otros retos, y un viraje en las relaciones entre el poder federal y el poder local.

Secuencia, número 70, enero-abril, México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, 2008, p. 67-100

⁴⁶ Diane Davis, *Op. Cit.*, p. 211

⁴⁷ *Ibid.*, p. 212

⁴⁸ *Ibid.*, p. 216

-La ciudad de los años sesenta: la ciudad olímpica

El presidente López Mateos había ratificado a Uruchurtu al frente del Departamento del Distrito Federal por las mismas razones que también se había ganado enemigos: su buen manejo de las finanzas locales y su acérrima resistencia a la expansión de la ciudad por medio de las invasiones de terrenos. Pero las cosas cambiaron cuando fue elegido como presidente Gustavo Díaz Ordaz, abogado poblano que tenía grandes planes para el país, y muy particularmente para la capital, la cual divisaba como el principal escaparate del país en donde era visible el “milagro mexicano”.

En los años sesenta México, como muchos otros países industrializados antes que él, estaba avanzando a ser mayoritariamente urbano. Para el principio de la década había ya 124 ciudades en el territorio, de las cuales la más importante seguía siendo la ciudad de México, tanto en población como en producción.⁴⁹ Sin lugar a dudas la capital era el sitio donde se tenía que hacer visible que el país había logrado una estabilidad política gracias al partido emanado de la Revolución, así como un considerable avance económico producto de la industrialización acelerada emprendida a finales de los años treinta. En pocas palabras, la Ciudad de México era donde se debía ver que México era moderno.

La capital de los años sesenta era una urbe mucho más grande y compleja, la cual representaba un gran reto administrar. Por ello, Díaz Ordaz, que subió a la silla presidencial en el año de 1964, volvió a designar a Uruchurtu como regente. El mandatario pensó que el añejo regente contaba con habilidades para conciliar a los distintos grupos que podían ser

⁴⁹ Si bien ya existían ciudades con una industria más dinámica que crecía a mayor velocidad anual que la capital, ésta seguía siendo la que concentraba la mayor participación en la producción industrial nacional. Gustavo Garza, “Evolución de las ciudades mexicanas en el siglo XX” en *Revista de Información y Análisis*, núm. 19, 2002, p. 10

problemáticos a la hora de la toma de decisiones.⁵⁰ Nadie podía atravesarse en los ambiciosos planes del presidente, entre los que estaba posicionar a la ciudad a la altura nuevas capitales modernas, como las reconstruidas Roma y Tokio, o como Nueva York, símbolo del desarrollo económico del siglo XX.

El objetivo era llevar a término la consolidación del Estado revolucionario a través del afianzamiento económico, el cual sólo podía hacerse con los capitales extranjeros. Díaz Ordaz se aseguraría de que se viera a la Ciudad de México como la mejor inversión posible, y a México como un país desarrollado. Esto lo haría en dos pasos: 1) a través de la consolidación de la transformación infraestructural de la capital, y 2) mostrarla al mundo. No había mejor manera de enseñar el potencial de la principal urbe mexicana que los Juegos Olímpicos. Afortunadamente para el presidente éstos tendrían lugar en la capital mexicana en 1968.

Lo cierto era que la mayoría de las obras públicas de gran envergadura ya habían sido realizadas antes de que México fuera designado en 1963 el anfitrión de los XIX Juegos Olímpicos, algo que sin duda le ayudó a ganarle a las otras ciudades que compitieron por el título;⁵¹ sin embargo, la Olimpiada fue un evento coyuntural que permitió llevar a cabo otras construcciones importantes y mejorar algunas existentes, además de erigir otros edificios para las tiendas y con los que no se contaba. En buena medida el evento transformó la ciudad— aunque fuera sólo una parte—, como tiende a hacer el denominado “urbanismo olímpico”.⁵²

⁵⁰ Armando Cisneros Sosa, *La ciudad que construimos*, México, UAM, 1989, p. 177-178

⁵¹ J.R. Gold y M.M. Gold, *Olympic cities: city agendas, planning and the world's games, 1896- 2012*, 2ª, Routledge, 2010, p. 239

⁵² El “urbanismo olímpico” es aquel que se desarrolla específicamente y de manera estratégica con motivo de los Juegos Olímpicos en la ciudad sede o capital olímpica. Véase Javier Monclús Fraga, “Urbanismo olímpico y postolímpico. Visiones profesionales, académicas y periodísticas” en *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias sociales*, Barcelona, Universidad de Barcelona, Vol. XV, nº 895 (3), 5 de noviembre de 2010 [Serie documental de Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana], en línea <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-895/b3w-895-3.htm>, consultada el 12 de diciembre de 2013 a las 18:45.

Gracias a que desde principios de la década de los cincuenta se habían emprendido grandes proyectos de obras públicas, la ciudad ya contaba con un aeropuerto, hotelería y nuevas vías de circulación. No obstante, se dispuso construir el canal de Cuemanco y prolongar el Periférico hacia el sur de la ciudad.⁵³ También fue necesario construir parte de las instalaciones olímpicas.

Se decidió que el sur de la ciudad albergara gran parte de las nuevas construcciones. Allí se erigieron las villas Miguel Hidalgo o Villa Olímpica, la cual contaba con 5,000 habitaciones, superando a cualquier otra villa olímpica en la historia de los juegos modernos; y la Villa Narciso Mendoza o Villa Coapa, que constaba de 686 casas y departamentos, que se pusieron a disposición de la “Olimpiada cultural”. Se tenía contemplado que ambas fueran puestas a la venta como condominios al finalizar los juegos.⁵⁴ De igual modo fueron construidos para el evento otros edificios deportivos como la nueva alberca y el gimnasio olímpico en Coyoacán. Dentro de los edificios que serían renovados estaban el Auditorio Nacional que se utilizaría para gimnasia, y el Estadio Olímpico Universitario, el cual ahora podría albergar hasta 80,000 personas,⁵⁵ el Campo Marte, la Arena México para el boxeo, y el Teatro de los Insurgentes para el levantamiento de pesas.⁵⁶

Los países “modernos” como Estados Unidos e Inglaterra, dudaban que las instalaciones fueran a estar listas para el momento de la inauguración de los Juegos, ya que en su conjunto resultaba un proyecto muy ambicioso. Díaz Ordaz posiblemente sabía la expectación que había despertado en el mundo occidental la elección de México como primera sede latinoamericana, y no permitiría que nadie en él pensara que México no estaba a la altura

⁵³ Enrique Espinosa López, *Op. Cit.*, p. 182

⁵⁴ J.R. Gold y M. M. Gold, *Op. Cit.*, p. 241

⁵⁵ *Idem.*

⁵⁶ Enrique Espinosa López, *Op. Cit.*, p. 182

de un proyecto de esa magnitud. Incluso hizo el reto más grande añadiendo un estadio de fútbol a la titánica empresa. El arquitecto Pedro Ramírez Vázquez fue el responsable de diseñar el Estadio Azteca en 1966, el cual no sería construido con fondos olímpicos, pero que sí pensaba usarse para las contiendas deportivas.⁵⁷

Al mismo tiempo, se planeó realizar la Olimpiada Cultural desde el inicio del año 1968 y hasta la inauguración de los Juegos. En ésta se planeaba que el país anfitrión introdujera a los demás integrantes del Comité Olímpico Internacional (COI) en sus expresiones culturales. Los países asistentes podrían mostrar sus expresiones “nacionales” tales como la danza, la pintura, la escultura, la música, la arquitectura y sus tradiciones; y al mismo tiempo podrían conocer las de la “cultura mexicana”. Para ello se dispusieron distintos escenarios, incluidas otras ciudades de la República como Guadalajara o Guanajuato.

De los 113 países que mandaron delegaciones deportivas sólo 91 se adhirieron a la iniciativa, más otros seis que no pudieron hacerlo en las competencias.⁵⁸ La idea era exportar la idea de un México pacífico y moderno, pero con una herencia cultural muy rica. Esta idea era complementada por la llamada “Ruta de la amistad” diseñada en 1966, que fungiría como principal eje de acceso para los visitantes extranjeros que acudieran al evento. La “ruta” estuvo a cargo de Pedro Ramírez Vázquez, Presidente del Comité Organizador de los Juegos Olímpicos en México, y por el escultor Mathias Goeritz. En ésta, se dispuso que renombrados artistas realizaran esculturas a lo largo de la vía al sur de la ciudad.⁵⁹

⁵⁷ J.R. Gold y M. M. Gold, *Op. Cit.*, p. 240

⁵⁸ La Olimpiada Cultural en http://alejandria.ccm.itesm.mx/biblioteca/digital/basesdatos/mexico68/vol2/libro/capitulo_9.pdf consultado el 15 de diciembre de 2013 a las 20:50

⁵⁹ J.R. Gold y M. M. Gold, *Op. Cit.*, p. 240

Sin embargo, la capacidad de transportación de la ciudad para cubrir el evento no estaba asegurada según Díaz Ordaz. La solución parecía haber sido brindada por Ingenieros Civiles Asociados (ICA), compañía de ingeniería civil ampliamente consolidada para la década de los años sesenta.

-La ciudad de Díaz Ordaz

En 1965 el grupo ICA les había propuesto a las autoridades del Departamento del Distrito Federal un metro para la Ciudad de México, a partir de un estudio que la empresa había comenzado en 1958. En dicho estudio se habían revisado los sistemas de metro de varios países, haciendo énfasis en su eficiencia, capacidad y costo. El resto del estudio se complementaba con iniciativas de ingeniería, tecnología e incluso con propuestas de financiamiento para la realización de ese sistema de transporte en la capital del país.⁶⁰ Con ello intentaban cubrir todos los ángulos para que esta vez no les echaran para abajo el proyecto.

Cuando Díaz Ordaz vio el resultado del estudio que realizó ICA pensó que el metro encajaba perfectamente con sus planes. Este sistema de transporte no sólo lograría atender la demanda de transporte durante las Olimpiadas, sino también contribuiría a la edificación de su idea de ciudad, la cual tenía en mente desde el inicio de su administración. Para ello ideó un plan de grandes obras públicas que, a diferencia de las pequeñas construcciones olímpicas localizadas de manera aislada entre sí, tendrían un alcance a nivel ciudad. Eran grandes redes de servicios que asegurarían su nombre como el personaje que benefició a la capital y la llevó a la modernidad. Porque la modernidad en la Ciudad de México ahora podía vivirse gracias a la producción industrial masiva y sus repercusiones en la cotidianidad.

⁶⁰ ICA, *Memoria del Metro*, México, 1966, ICA, 130 pp.

El gran proyecto de ciudad que tenía contemplado el presidente consistía en tres grandes bloques de obras públicas: 1) la extensión de la red de agua potable y del drenaje profundo; 2) el embellecimiento de la ciudad; y 3) la construcción de una red masiva de pasajeros. El primero de ellos consistía no sólo en potabilizar y llevar a otros puntos de la ciudad el agua, sino también en entubamiento de ríos, situación que iba de la mano con el drenaje profundo.

La obra de drenaje estaba lejos de ser terminada en esos años en parte gracias a la expansión de la ciudad hacia la periferia. Las colonias autoconstruidas en los márgenes o afueras del Distrito Federal se constituían sin servicio alguno, y como era tan costoso extender las redes de agua, alumbrado y drenaje, muchas permanecieron sin ellos por años.⁶¹

El tercer punto en su agenda era lo que había denominado “servicios generales”, y en pocas palabras eran los equipamientos de la ciudad y los servicios de limpieza de la misma. A esto quiso “poéticamente” llamarle “El lenguaje de las flores”. Por último, estaba el proyecto del transporte, el cual era el más visible y ambicioso, y que el mandatario mencionaba sería “el orgullo del D.F.”.⁶²

En términos generales, estas obras de gran envergadura le permitirían a la capital estar a la altura de las grandes urbes norteamericanas o inglesas, o el mismo París, la capital de la modernidad. La razón era muy sencilla. Para poder manifestar el poder político y económico, el espacio debe estar organizado estratégicamente.⁶³ La urbanización se entiende como el

⁶¹ Hay numerosa bibliografía sobre el “urbanismo popular”. Véase Angela Giglia y Emilio Duhau, *Las reglas del desorden. Habitar la metrópolis*, México, UAM, 2005, 570 pp.; Cristina Sánchez Mejorada, *Rezagos de la modernidad*, México, UAM, 2005, p. 224-274; y Héctor Quiroz, comp., *Aproximaciones a la Historia del Urbanismo popular*, Facultad de Arquitectura, UNAM, 2014.

⁶² Martín Díaz Montero, coord., *La Gran Ciudad*, México, DDF, 1970.

⁶³ Michel Foucault, “El ojo del poder” en Bentham, Jeremías: “El Panóptico”, Barcelona, La piqueta, 1980, p. c [En línea] en <http://www.philosophia.cl/biblioteca/Foucault/El%20ojo%20del%20poder.pdf> en línea en <http://www.philosophia.cl/biblioteca/Foucault/El%20ojo%20del%20poder.pdf> consultado el 05 de enero de 2013 a las 16:55

proceso de concentración de población en un espacio determinado⁶⁴; junto con el equipamiento y los servicios.

Dicho proceso, desde el nacimiento de las ciudades industriales estuvo ligado al crecimiento económico, ya que la actividad industrial estaba enclavada en las ciudades, y esta actividad se convirtió en el motor de la economía capitalista. Esto pervivió hasta la primera mitad del siglo XX en los primeros países industrializados; sin embargo, a partir de esta época la urbanización cobraba otra importancia: las ciudades modernas, las más desarrolladas, trataban de moldearse según los principios de sanidad de la civilización. Por esta razón es que debía asegurarse el habitar, trabajar, recrearse y circular dentro de las ciudades.⁶⁵

Al mismo tiempo esos principios se convierten en garantías que el Estado debe proporcionar a sus ciudadanos. Una forma de hacerlo en lo material era a través de las Obras Públicas. Para que éstas tengan lugar se necesita de la participación de varios actores: el Estado, entendido como la red de relaciones entre el grupo en el gobierno y aquellos grupos⁶⁶ que participan en las distintas esferas de la vida pública,⁶⁷ es quien coordina y crea organismos encargados de supervisar las obras. Por otro lado se encuentra la industria de la construcción que las lleva a cabo.⁶⁸ Lo que se produce es el “esqueleto del espacio urbano”.⁶⁹

De todos los tipos de equipamiento que debían realizar los grupos que conformaban al Estado moderno, sabían que eran de suma importancia aquellos que estaban destinados a la

⁶⁴ Gino Germani, *Urbanización, desarrollo y modernización*, Buenos Aires, Paidós, 1976, p. 9

⁶⁵ CIAM, “Carta de Atenas”, CIAM, 1933, 34 pp. En línea en http://blogs.unlp.edu.ar/planificacionktd/files/2013/08/1942_carta_de_atenas-1933.pdf, consultada el 06 de junio de 2013 a las 17:50

⁶⁶ Michel Foucault, *El discurso del poder*, presentación y selección de Oscar Terán, 2ª, México, p. 174-175

⁶⁷ Henri Lefebvre, *Introducción a la modernidad*, Madrid, Tecnos, 1971, p. 156

⁶⁸ Alicia Ziccardi, *Las obras públicas de la Ciudad de México (1976-1982)*, México, UNAM-IIS, 1991, p. 38

⁶⁹ Francois Fourquet y Lian Murard, *Los equipamientos del poder*, Barcelona, Gustavo Gili, 1978, p. 24

circulación, pues la infraestructura condicionaba el flujo del intercambio de bienes y servicios.⁷⁰ En pocas palabras la movilidad dinamizaba la economía; y en el momento en que el Estado moderno se da cuenta de ello va a asegurar el libre tránsito por el espacio, intentando reducir los costos de la transportación en su beneficio.⁷¹ Además, en un contexto de pretendida democracia y con un discurso de justicia social como era el posrevolucionario mexicano, las obras públicas brindaban legitimidad al gobierno del partido oficial.

En el caso mexicano, como dice Soledad Loaeza, el principal protagonista a partir de la posrevolución había sido el Estado, el cual estaba conformado por los tres poderes de gobierno, el aparato coercitivo representado por las fuerzas armadas y policiales, y las cúpulas de los sectores económicos.⁷² Por ello resultaba tan importante terminar los proyectos de expansión del drenaje y de las luminarias de la ciudad, pero sobre todo, el de la construcción del Metro.

Paradójicamente, el único obstáculo para la construcción del subterráneo resultaba ser el regente Uruchurtu. La alianza que tenía con el gremio de camioneros, con los pequeños empresarios del centro de la ciudad y con las clases medias de las colonias residenciales cercanas, iban a costarle caro frente a un decidido Díaz Ordaz, quien no iba permitir que se frenara el empuje modernizador del Estado Mexicano. Era la oportunidad de tener un sistema de transporte de “primer mundo”, con la más alta tecnología. Sin duda, la idea del Metro de la Ciudad de México sería una gran proyección a nivel internacional, y dejaría en claro que para el

⁷⁰Paul Claval, *Espacio y poder*, México, Fondo de Cultura Económica, p. 21

⁷¹*Ibid.*, p. 180

⁷²Soledad Loaeza, “Modernización autoritaria a la sombra de la superpotencia, 1944-1968”, en *Nueva Historia General de México*, México, El Colegio de México, 2010, p. 671. Al respecto de la configuración del Estado y su definición a partir de sus actores, también puede verse Norberto Bobbio, *Diccionario de política*, México, Siglo XXI, 1991, 884 pp.

Estado mexicano no había imposibles, que incluso podía sortear las carencias tecnológicas y las dificultades topográficas.

Esto era importante, pero posiblemente el punto más atractivo era la posibilidad de la inversión extranjera en el proyecto que, a la larga, se esperaba se expandiera a toda la ciudad y el país. En el proyecto que ICA les mostró a las autoridades mexicanas locales y federales no sólo presentaba la calidad y el esfuerzo tecnológico que representaría construir el subterráneo en México, sino también la viabilidad de financiamiento francés para realizar la obra e importar la tecnología del sistema de trenes.⁷³ De realizarse, dicha solución abría la puerta a nuevas inversiones. Era la oportunidad de consolidar a la capital como un sujeto de crédito atractivo a los ojos de las grandes potencias económicas. Esto en la visión de Díaz Ordaz significaba sostener, e incluso superar el crecimiento económico que estaba teniendo el país en esa década.

-La transformación económica necesaria para una ciudad moderna

La economía nacional nunca había crecido tanto. Durante gran parte de la década su incremento fue de 6% anual, algo nunca antes visto. Ésta estaba impulsada principalmente por la actividad industrial que se encontraba en su mejor momento, con un aumento del 50% respecto de 1950.⁷⁴ Pero era tiempo de que la economía avanzara al estadio de los países más desarrollados económicamente, donde su principal motor ya no era la industria. Ahora se podía hablar de ciudades “postindustriales”,⁷⁵ las cuales habían dado paso a la era de los servicios desde los años cincuenta,⁷⁶ en donde el mercado financiero y el inmobiliario,⁷⁷ eran las

⁷³ Bernardo Navarro, *Op. Cit.*, p. 19

⁷⁴ Enrique Espinosa López, *Op. Cit.*, p. 209

⁷⁵ Véase Daniel Bell, *El advenimiento de la sociedad postindustrial: un intento de prognosis social*, Madrid, Alianza, 1976, 578 pp.

⁷⁶ Gustavo Garza y Jaime Sobrino, coords., *Evolución del sector servicios en ciudades y regiones de México*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, urbanos y ambientales, 2009, p. 19

actividades que se habían adueñado de las principales urbes en los países más ricos. En este contexto, México necesitaba atraer la inversión de esos países, lo que no se presentaba no debía de ser difícil dado su buen momento económico y la fachada de estabilidad política que había construido el gobierno. La cuestión era ofrecer algo en lo cual invertir.

El comercio, el turismo y los servicios financieros se presentaban como el nuevo reto a la economía mexicana. Por un lado, el país necesitaba abrirse a las exportaciones y las importaciones. El periodo del proteccionismo nacional y de la sustitución de importaciones parecía lejano en un mundo cada vez mejor conectado gracias a los avances tecnológicos como la televisión y los satélites artificiales. De este modo, México apostó desde el principio de la década a estas actividades económicas, las cuales llegarían a representar el 35% de la economía nacional en poco tiempo.⁷⁸

Aunque muy probablemente el país no estaba listo para esta transformación, ya que a pesar de que la industria había crecido, esta no era una actividad que pudiera sostenerse por sí misma, y no era realmente competencia internacional. Además, estaba la cuestión de la desigual distribución de los ingresos entre los trabajadores de la industria en particular, y de los trabajadores en general. México no era un país desarrollado económicamente aunque hubiera crecido al ritmo que lo había hecho en los últimos veinte años.

Sin embargo, la realidad de las condiciones estructurales en México no debía mostrarse al extranjero. La cara que debía presentar el país era la de la prometedora zona centro-poniente, que conjuntaba el atractivo turístico (el Centro Histórico) y el área de oficinas,

⁷⁷ David Harvey, "El derecho a la ciudad" en línea en <http://www.moviments.net/espaimarx/docs/6786f3c62fbf9021694f6e51cc07fe3c.pdf>, consultado el 12 de mayo de 2013 a las 13:33

⁷⁸ Ariel Rodríguez Kuri y Renato González Mello, "El fracaso del éxito" en *Historia General...*, *Op. Cit.*, p. 705-706

esparcimiento, y nuevas opciones comerciales (el poniente), siendo esta última de más fácil acceso a los visitantes.⁷⁹ Estas dos zonas de la ciudad eran la perfecta convergencia de las dos ideas que prefiguraba Díaz Ordaz como su proyecto de ciudad moderna que ya se había puesto de manifiesto en la Olimpiada Cultural: El sincretismo entre la cultura ancestral nacional con la técnica y la tecnología que brindaban el desarrollo económico.

Las ideas de lo “moderno mexicano” habían permeado los discursos presidenciales, y eran el sustento de muchas de los ejes de acción de las administraciones federales. Sin embargo, en el periodo de Díaz Ordaz la Ciudad de México tomaba un papel preponderante y estratégico. Era el lugar de la civilización azteca con sus vestigios arqueológicos y culturales, así como el de la “nueva civilización” de la que México ya era parte.

El proyecto perfecto para llevar a la cúspide su idea de ciudad era el Metro capitalino, pues además de ser todo un reto para la ingeniería civil y las finanzas mexicanas, también permitiría desarrollar esas zonas de importante valor comercial y simbólico. Por ello, después de que ICA les presentó el proyecto resuelto de forma técnica y financiera, el presidente decidió realizarlo pasando por alto todas las objeciones.

Era claro que la postura más consistente había sido la del Jefe del Departamento, Ernesto Uruchurtu, al que no esperaba mucho más para convencerlo de que cambiara de opinión, pues las Olimpiadas estaban encima y los franceses estaban en la mejor disposición para financiar y asesorar gran parte de la obra. Necesitaba sacar a Uruchurtu de en medio y colocar a alguien que fuera mucho más proclive a su afán “modernizador” y “progresista”. Aquí se puede advertir que, a pesar de que la imagen del presidente para esos años era la de la

⁷⁹ Diane Davis, *Op. Cit.*, 213

gran figura política que todo lo decidía, la realidad resultaba ser un poco más compleja. Era una red que había que saber leer y tejer.

-La modernización a toda costa: se aprueba el proyecto del STC Metro

El domingo 12 de septiembre de 1966 el regente mandó barrer unos asentamientos irregulares al sur de la ciudad, en los poblados del Ajusco, Coapa y Monserrat. Alrededor de 4,000 personas fueron desalojadas por medio de *bulldozers* desde las nueve de la mañana de ese día hasta las seis de la tarde. No obstante la entrada de la maquinaria pesada, fueron enviados 300 trabajadores y 200 granaderos para reprimir cualquier intento de resistencia por parte de los habitantes. El argumento con el cual tomaba el Departamento del Distrito Federal esos terrenos era que éstos estaban en litigio y que estaban siendo recuperados. Con motivo de las acciones del DDF hubo una serie de protestas ciudadanas y de encabezados de prensa desfavorables para Uruchurtu.

Esta anécdota es la que la prensa dice que le costó su permanencia en el puesto de Jefe del Departamento del Distrito Federal. Según las voces de la época al regente le tendieron una trampa, precedida por una campaña de desprestigio con motivo de su oposición al proyecto del Metro.⁸⁰ En dichas opiniones se señala al presidente como el orquestador de dicha campaña para lograr su objetivo de llevar a cabo la obra del sistema de transporte. Para Díaz Ordaz el Metro no era sólo una obra pública más, era su imagen frente al capitalismo occidental y su idea de ciudad, la que al mismo tiempo empujaría con mayor fuerza una nueva forma de desarrollo económico.

El 14 de septiembre del mismo año el regente Uruchurtu presentó su renuncia después de 14 años al frente de la administración de la capital. Días después tomó su lugar Alfonso

⁸⁰ Manuel Magaña Contreras, *Siete regentes y un reportero*, México, Apolo editorial, 1991, p. 19-27

Corona del Rosal, el cual saludó con beneplácito la obra del subterráneo y la de la moderna ciudad que buscaba proyectar su amigo el presidente.

-ICA: un brazo ejecutor de la modernidad

Tras un año de incertidumbre para ICA, el proyecto por fin fue aprobado y comprado por las autoridades. El grupo de empresas de ingeniería civil que era ICA se encargaría de construir el que para entonces sería el metro más moderno del mundo. Dado que el consorcio había desarrollado el proyecto, y que de no existir éste probablemente no se hubiera tomado en serio el mismo, no se abrió a concurso como suele hacerse con las obras públicas.⁸¹ Pero incluso de haberse llevado a cabo, ICA lo habría ganado con seguridad. El consorcio era el único en el país que contaba con la tecnología, los profesionales aptos para realizarlo, la estrategia financiera y un muy importante vínculo con importantes figuras del gobierno de la ciudad.⁸²

Ingenieros Civiles Asociados fue fundada en el año de 1947 por el ingeniero Bernardo Quintana, y desde el inicio la empresa participó en las grandes obras que se realizaron en el país. Esto fue posible en parte porque los directivos de la empresa tenían las conexiones necesarias dentro del aparato gubernamental, además del capital para invertir en tecnología. Incluso muchos de sus especialistas pasaron a engrosar las filas de la burocracia capitalina. Ejemplo de ello son “Javier Barros Sierra, que fue secretario de Obras Públicas durante el régimen de Adolfo López Mateos (1959-1964) y más tarde rector de la Universidad Nacional de 1966 a 1970; Raúl Sandoval funcionario de la Secretaría de Recursos Hidráulicos [...] y Fernando Espinoza, subsecretario de Obras Públicas de G[ustavo] D[ías] O[rdez]”.⁸³ Sin mencionar que dentro de los mismos círculos de estos grupos también existían relaciones

⁸¹ Alicia Ziccardi, *Op. Cit.*, p. 49

⁸² Bernardo Navarro Benitez, *Op. Cit.*, p. ii; y Diane Davis, *Op. Cit.*, p. 220-221

⁸³ Bernardo Navarro Benitez, *Op. Cit.*, p. 86

familiares, como la de Bernardo Quintana que estaba emparentado con el mismo Díaz Ordaz a través de la esposa de este último.⁸⁴

Para los años sesenta ICA ya no era sólo una empresa, sino que se había diversificado. De haber comenzado construyendo plantas de energía eléctrica en la década de los cincuenta pasó a incursionar en la construcción de infraestructura urbana. De este modo pudo participar en la edificación de la Ciudad Universitaria y de los equipamientos deportivos que se realizaron con motivo de los XIX Juegos Olímpicos.⁸⁵

Para la segunda mitad de los años sesenta ICA era el gigante del ramo de la construcción y de la ingeniería civil; pero necesitaba una obra que la hiciera una de los grandes referentes a nivel Latinoamérica y, por qué no, mundial. Este reto sólo lo representaba la adaptación de un subterráneo al complicado suelo capitalino,⁸⁶ lo cual además significaría una importante injerencia en el desarrollo urbano de la ciudad.⁸⁷

ICA supo posicionarse en el complejo entramado de relaciones administrativas, situación que le permitió divisar siempre a tiempo qué era lo que necesitaba el Estado en la rama de la ingeniería civil: cuando en los años cuarenta se construían presas hidroeléctricas, ahí estaba ICA; y ahora que uno de los principales problemas de la ciudad era la deficiente movilidad y el desperdicio del potencial del área central de la ciudad, era el momento de proponer un tren metropolitano capaz de resolver los problemas de congestionamiento vial y de transportación. Además, ellos encajaban perfectamente con la idea de apertura financiera del presidente resolviendo un plan de crédito con el capital francés.

⁸⁴ Véase Daniel Vicencio Muñoz, *Operación Castañeda: Un intento de reforma asistencial de la psiquiatría en México, 1940-1968.*, México, UNAM, Tesis Maestría en Historia, 2014.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 87

⁸⁶ Diane Davis, *Op. Cit.*, p. 221

⁸⁷ Bernardo Navarro Benitez, *Op. Cit.*, p. 88

-Luz verde al proyecto: comienza la era del STC Metro

El 29 de abril de 1967 mediante decreto se creó el STC Metro, organismo público descentralizado que sería el encargado de operar el nuevo sistema de transporte de la capital, un tren metropolitano tanto de superficie como subterráneo.⁸⁸ El tiempo estaba encima cuando se inició la primera etapa de construcción del Metro el 19 de junio de 1967.⁸⁹ Había comenzado una empresa titánica que en el panorama más optimista se terminaría antes de la inauguración de los Juegos Olímpicos, para lo que se estimaba construir 10 kilómetros por mes. Pero a pesar de que se consiguió establecer este ritmo en los primeros meses de la construcción, pronto el gobierno tuvo que hacerse a la idea de que difícilmente se encontraría funcionando para la segunda mitad del año venidero.

El plan propuesto por ICA era la construcción de tres líneas que circundaran el área central de la ciudad, haciendo uso de la “solución anillo” y llegar a la periferia.⁹⁰ Se llegó a esta determinación siguiendo el parisino y dejando atrás los modelos de una traza en forma de Cruz, tal y como la de los metros norteamericanos y el de Sao Paulo⁹¹ La razón fue que la ruta por la que tenía que pasar la nueva red de transporte tenía muchos intereses en juego.

La justificación la localización futura de las estaciones estaba condicionada por la demanda de transporte de parte de la población hacia un punto específico de la ciudad, y por llevar a cabo el descongestionamiento vehicular del área central sustituyendo a los camiones que operaban en ésta. El trazado final trataba de integrar las principales actividades económicas y a los distintos sectores de la población; sin embargo, podía notarse una inclinación hacia una

⁸⁸ “Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado “Sistema de Transporte Colectivo”, para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo,” en *Diario Oficial de la Federación*, Sábado 29 de abril de 1967, DDF, p. 23

⁸⁹ Olivia Domínguez Prieto, *Trovadores posmodernos*, México, UNAM, 2008, p. 72

⁹⁰ *Ibid.* P. 20

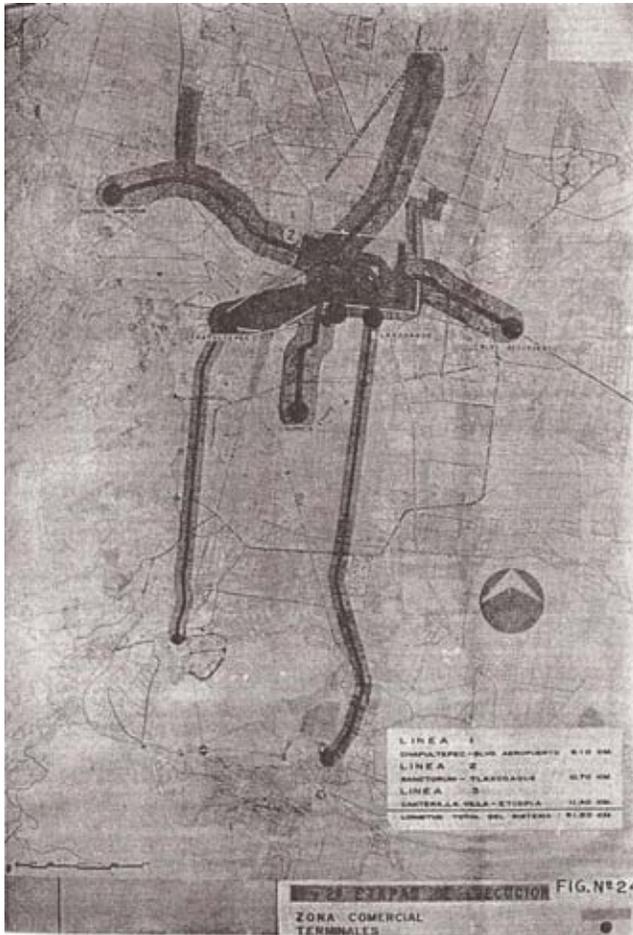
⁹¹ Bernardo Navarro Benitez, *Op. Cit.*, p. ii

ciudad del turismo, de los servicios y de la clase media, en perjuicio de las clases trabajadoras y la industria.

La línea 1 iría de la Calzada Ignacio Zaragoza cuyo inicio en el oriente sería el de la avenida que le daba el nombre a esta estación hasta Chapultepec en el poniente. Esta avenida formaba parte de la zona en donde se encontraba el principal centro de oficinas burocráticas y de lugares de esparcimiento como el Bosque y el hoy Museo Nacional de Historia. La línea 2 se dispuso que fuera de Tacuba a Taxqueña, en sentido norponiente a sur; y la línea 3 de la Unidad Habitacional de Tlatelolco al Hospital General.

Si bien la línea 1 llegaba hasta la periferia en la delegación Iztapalapa, no se tomó en cuenta la gran proporción de población trabajadora que ingresaba todos los días a las zonas industriales y comerciales de la ciudad. Tampoco se priorizó conectar a la periferia de los municipios conurbados con los sectores de la industria en crecimiento que eran las del norte en Azcapotzalco, y la del norponiente en la delegación Miguel Hidalgo.⁹² Asimismo, se dejó prácticamente sin contemplar a importantes delegaciones donde residía población de ingresos medios bajos como Gustavo A. Madero e Iztacalco. Ante estos cuestionamientos se puede objetar que era sólo la primera etapa del proyecto, y que se tenía contemplado un avance en los años siguientes. Pero lo cierto es que esto no fue una prioridad en los primeros años. Lo más importante era mostrar que el país tenía la capacidad económica para dotar a la capital con el sistema de transporte más moderno de todo el continente.

⁹² Gustavo Garza, *Atlas de la Ciudad ...*, p. 102



Plano realizado por ICA para el proyecto del STC Metro. Aquí se puede ver que uno de los puntos que se tomaron en cuenta fue la distribución de las zonas comerciales a lo largo de la ciudad.

ICA, *Memoria del Metro*, México, 1966, ICA, p. 21

No obstante, el trazo final tuvo una considerable aceptación, ya que en él se contemplaba mejorar la movilidad del área crítica de la ciudad que era el centro. El 54% de los viajes eran realizados desde la periferia media hacia el Zócalo, la Merced y la Zona Rosa,⁹³ puntos importantes de trabajo y comercio cubiertos por la línea 1. Ésta era, en cierto sentido, una metáfora de la transformación de las actividades económicas de la ciudad de México. En el oriente del trazo se encontraban las residencias de la población trabajadora, hacia el centro la actividad comercial y turística, y hacia el poniente las zonas de oficinas, hoteles, comercio de lujo y, en menor medida, de consumo cultural. El cruce de Chapultepec e Insurgentes era, de

⁹³ Bernardo Navarro Benitez, *Op. Cit.*, p. 28

manera simbólica, el rumbo de la economía hecho ciudad. Ahí, en ese entronque, estaba la Glorieta del metro Insurgentes.

Las construcción de las 40 estaciones con que contaría la red de transporte estaban a cargo del el arquitecto Ángel Borja, miembro fundador de ICA.⁹⁴ Para su realización también se contó con la asesoría de consagrados arquitectos como Félix Candela y Enrique del Moral.⁹⁵ Además, para tener las estaciones a tiempo, (se estimaba que debía ser una por mes) se echó mano de un equipo de jóvenes con los que Borja había trabajado desde la década de los cincuenta y de más de 500 profesionales de la ingeniería civil y de la arquitectura. Ellos tenían la tarea de hacer un trabajo estilístico uniforme a lo largo de toda la red y de entregar las edificaciones a tiempo.⁹⁶ Se pensaba que si se les otorgaba el diseño de las estaciones a distintos arquitectos, éstos acabarían haciendo un trabajo muy personal y difícilmente se daría una integración arquitectónica en las tres líneas del metro. No obstante, algunas estaciones fueron encargadas a personajes reconocidos. Esto respondía a la importancia estratégico-espacial que tendrían esas estaciones y a la imagen de modernidad que se buscaba proyectar en ellas.

Así, San Lázaro, otrora terminal de los ferrocarriles del este de la ciudad, se le asignó a Félix Candela; las que estarían sobre la Calzada de Tlalpan se le dieron a Enrique del Moral; y finalmente, la estación del Metro Insurgentes que estaría resguardada por una glorieta, se le otorgó al arquitecto Salvador Ortega Flores.

Especialmente en estas estaciones los arquitectos tendrían la tarea de representar la modernidad a la que estaba entrando el país. Dichas estaciones resultaban ser la síntesis de la idea de lo que debía ser la ciudad en términos políticos, económicos y urbanos. Todas ellas

⁹⁴ Manuel Larrosa, *Ángel Borja Navarrete: vida y obra*, México, UNAM, 2005, p. 25

⁹⁵ Etapas de la construcción del STC Metro en <http://www.metro.df.gob.mx/organismo/construccion1.html> consultado el 05 de enero de 2014 a las 14:15

⁹⁶ *Idem*.

conectaban vías de circulación clave con zonas económicas importantes de la ciudad. San Lázaro seguía siendo la entrada a zonas fabriles del nororiente y al mismo centro, así como de rutas de camiones foráneos, mientras que Tlalpan conectaba al área central.

Pero la zona a la que estaba apostando el gobierno de la ciudad era a la de las nuevas zonas comerciales y de servicios, y a esas conectaría la estación de Insurgentes. Dentro del proyecto no existía otra estación diseñada exclusivamente para una zona de la ciudad, sólo la Glorieta. Seguramente esto se tomó en cuenta cuando se decidió que el presidente Gustavo Díaz Ordaz depositara en esa estación el primer boleto del Metro de toda la red, y que abordara ahí el “convoy presidencial”. Si la modernidad mexicana se hacía visible en una zona de la ciudad esa era el poniente, y forzosamente debía pasar por la estación del Metro Insurgentes.

II.- La configuración del discurso de la modernidad en la Ciudad de México

El día de la inauguración del STC Metro, el 04 de septiembre de 1969, se puso en la explanada de la Glorieta una mesa de mantel rojo aterciopelado para que se sentara el presidente Díaz Ordaz, el regente junto con otras autoridades de la capital y del STC Metro. Justo bajo el paso a desnivel de la Avenida Insurgentes se dispuso que se colocara una placa que el presidente develaría para dar por inaugurada la obra. En esa misma estación metió su boleto en los torniquetes y abordó el primer metro en la historia de la ciudad que lo llevó a recorrer la línea 1.

La decisión de que la obra más importante en la ciudad de México durante la década de los años sesenta se inaugurara en dicha estación obedeció a múltiples factores como el espacio y la zona que estaba la misma. Pero el más importante fue la proyección del evento. No era sólo la obra pública de mayor envergadura durante la administración de Díaz Ordaz, sino el sistema de transporte más avanzado del mundo en esos años. Todos los diarios del país darían cuenta de ello y también algunos internacionales. Fue el momento en el que Díaz Ordaz por fin pudo mostrar al mundo su idea de lo que debía ser México.

El proyecto de la Glorieta de Insurgentes abarcaba dos partes: la primera era la estación de una de las líneas del subterráneo, y la segunda era el establecimiento de la glorieta misma que serviría para rediseñar el espacio y redireccionar los flujos vehiculares de la zona. A la luz de los componentes simbólicos del discurso de modernidad enarbolado por Díaz Ordaz, la Glorieta de la Avenida Insurgentes sería uno de los mejores ejemplos de la imagen que se buscaba proyectar de la Ciudad de México.

Uno de los arquitectos destacados durante la construcción del STC Metro fue Salvador Ortega Flores, quien era miembro del equipo predilecto de Ángel Borja. Había estado presente

en la construcción de la Ciudad Universitaria, particularmente de la Torre de Rectoría. Él, como los famosos Candela y del Moral, debía tomar en cuenta el doble criterio rector de funcionalidad y plástica para los diseños de sus respectivas estaciones. Sin embargo, su diseño estaba atravesado por distintas particularidades.

Debía contemplar la edificación de la glorieta en el cruce de las avenidas Chapultepec e Insurgentes, tal y como se había propuesto desde los años cuarenta y cincuenta. Pero al mismo tiempo se había dispuesto que ésta albergara una estación de la parte subterránea de la línea 1. Ortega Flores tenía que encontrar la manera de lograr el diseño propio de una glorieta, es decir, el emplazamiento de una rotonda que lograra organizar el tránsito vehicular en estas dos grandes avenidas, al mismo tiempo que diseñar una estación para un transporte masivo de pasajeros.

Al final se resolvió que la estación estuviera bajo el nivel de la calle, lo que la constituye como única dentro de toda la red del Metro. En lo que a mi concierne no hay documentos que acrediten que el diseño exterior de la glorieta y su disposición a ese nivel hayan sido enteramente de Ortega Flores, o un encargo detallado de Ángel Borja e ICA; sin embargo, era muy probable que el arquitecto haya llegado a esta solución haciéndose eco de las ideas urbanístico arquitectónicas de la época. En realidad, la idea de la glorieta como orientadora del tráfico vehicular es muy básica. Heredera del urbanismo racionalista o progresista, y particularmente del uso que les daba Eugene Henard,⁹⁷ buscaba atender las exigencias modernas de una ciudad que sufría las contradicciones de estar condicionada por el automóvil.

⁹⁷ Fracois Fourquet y Lian Murard, *Op. Cit.*, p. 23; Inés Sánchez de Madariaga, *Esquinas inteligentes: la ciudad y el urbanismo moderno*, Madrid, Alianza, 2008 p. 31; Thierry Paquot, *Les faiseurs de villes*, Madrid, Infolio, 2010, p. 229-250



Publicidad de Cemento Tolteca que tiene como fondo a la Glorieta del Metro Insurgentes. Aquí se puede apreciar el nuevo ordenamiento vehicular de la zona y su diseño bajo del nivel de la calle. La Glorieta de Insurgentes protagonizó muchos anuncios de este tipo en la primera etapa constructiva del metro.

Imagen de *Presencia del Metro*, Vol. 1, N° 1, septiembre, México, STC, 1970, p. 29

-La planeación moderna en México

Durante los años cincuenta las principales ciudades del mundo se habían volcado a resolver los problemas del tránsito que se habían incrementado. La cultura del automóvil estaba revolucionando no sólo la manera de vivir,⁹⁸ sino también del diseño espacial. Los grandes proyectos carreteros facilitaron la conexión de territorios y permitieron la explosión de la vida suburbana. Eran sobre todo las ciudades anglosajonas en las que se podía observar este

⁹⁸ La bibliografía acerca del impacto del automóvil en la vida cotidiana, la cultura y el espacio es muy extensa. Véanse Paul Graves-Brown "From highway to superhighway: the sustainability, symbolism and situated practices of car culture" en *Social Analysis: The International Journal of Social and Cultural Practice*, Vol. 41, No. 1, Technology as Skilled Practice, n° 41, marzo de 1997, p. 64-75; y JJ. Flink, *The Car Culture*, 2ª, Massachusetts, MIT Press, 1988.

fenómeno a través de una jerarquización del tráfico de vehículos automotores y la organización por sectores en las urbes.⁹⁹

También las ciudades del continente europeo que habían arropado las máximas funcionalistas del periodo de entreguerras estaban tratando de resolver los problemas que había planteado la transportación motorizada masiva. De este modo, el diseño de espacios estratégicos para la agilización de la movilidad urbana era el pan de cada día de los arquitectos y pioneros de la planificación urbana en México y el mundo.

Pero junto con el conflicto urbano y urbanístico que representaba adaptar las ciudades a los grandes flujos de vehículos y de gente, también surgía el del diseño arquitectónico y del espacio urbano. La corriente funcionalista se había transformado desde su surgimiento en la Europa posterior a la Primera Guerra Mundial, y para los años treinta sobre todo se habían difundido las ideas de la vertiente de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM).¹⁰⁰ Durante el periodo de posguerra se había institucionalizado este estilo arquitectónico en muchos Estados occidentales.¹⁰¹ La razón era que sus planteamientos para la reconstrucción de ciudades se adaptaron tanto a las necesidades de austeridad de la Europa destruida, como a las de las capitales periféricas cuyos países estaban teniendo un gran momento económico.¹⁰²

México no había sido la excepción. Aunque en los inicios de la planificación en el país esta actividad había estado fuertemente influenciada por las ideas anglosajonas de

⁹⁹ Charles Delfante, *Gran historia de la ciudad: de Mesopotamia a Estados Unidos*, trad. Yago Barja de Quiroga, Madrid, Abada, 2006, p. 239

¹⁰⁰ Kenneth Frampton, *Historia crítica de la arquitectura moderna*, trad. Jorge Sainz 4ª, México, Gustavo Gili, 2010, p. 273-282

¹⁰¹ Inés Sánchez de Madariaga, *Op. Cit.*, p. 29

¹⁰² Véase los trabajos de Gerardo Sánchez Ruiz "La escuela alemana de la planeación moderna de ciudades. Principios e influencia en México" en *Región y Sociedad*, Vol. XIX, n° 38, Sonora, 2007, p. 77-104; y *Planeación moderna de ciudades*, México, Editorial Trillas, 2008, 304 pp.

ordenamiento del espacio, esto había dado un vuelco hacia la segunda mitad de los años treinta y cuarenta, cuando los principales arquitectos mexicanos simpatizantes del funcionalismo y vinculados a la Comisión de Planificación de la capital se convirtieron en los profesionales del régimen.¹⁰³

En los años cincuenta tanto en México como en muchas ciudades del mundo occidental dominaron las ideas de los CIAM.¹⁰⁴ Sin embargo, esta corriente transformada en estilo internacional, poco a poco se constituye en un canon del diseño urbano y arquitectónico que le resta originalidad a las construcciones convirtiendo los espacios en monótonos.¹⁰⁵ Hacia el principio de la década de los sesenta esto estaba ocurriendo en México en lo que se ha denominado la “segunda modernidad”.¹⁰⁶ En ella, la arquitectura mexicana que aún se encontraba supeditada al diseño urbano de “lo nacional” se elitiza y responde a modelos estéticos internacionales vinculados con el capital extranjero, en detrimento de un discurso nacionalista.¹⁰⁷ En esta etapa se estandarizan los diseños de edificios como los del IMSS, el ISSSTE y salubridad.¹⁰⁸

La Glorieta del Metro Insurgentes de la Ciudad de México es un claro ejemplo de las características de esta “segunda modernidad”. Primero estaba su diseño, el cual se había catalogado de futurista: la construcción tendría una forma circular de 85 metros de radio, muy parecida a otros diseños de la arquitectura futurista anglosajona de los años cincuenta, donde

¹⁰³ Acerca de este tema la bibliografía es escasa, sin embargo pueden verse los trabajos de Gerardo Sánchez Ruiz *Op. Cit.*, y Vicente Ugalde, *Op. Cit.*

¹⁰⁴ Charles Delfante, *Op. Cit.*, p. 349

¹⁰⁵ Inés Sánchez de Madariaga, *Op. Cit.*, p. 31

¹⁰⁶ Rafael López Rangel, “Ciudad de México: entre la primera y la segunda modernidad urbano-arquitectónicas” en Peter Krieger, comp., *Megalópolis*, México, UNAM-IIE, p. 184

¹⁰⁷ *Idem.*

¹⁰⁸ Peter Ward, *México, megaciudad*, México, Consejo Nacional Para la Cultura y las Artes-Alianza, 1991, p. 285

imperan las formas geométricas. Asimismo, reflejaba el avance tecnológico y económico en sus materiales. El concreto era lo que predominaba, dejando de lado construcciones de piedra.¹⁰⁹



Anuncio de Vitrofibra que muestra a la Glorieta de Insurgentes. En el anuncio se hace alusión a la modernidad del proyecto del Metro y al uso de materiales de vanguardia. Se usa de ejemplo el domo de la Glorieta en donde se usó este material. El STC Metro en general resultó ser una gran herramienta publicitaria para las empresas de materiales de construcción, y particularmente la estación de Insurgentes debido a su diseño.

Imagen de *Presencia del Metro*, Vol. I, N° 2, septiembre, México, STC, 1970, p. 51

Sin embargo, llaman la atención los detalles labrados a lo largo del relieve de la estación que contrastan con el mármol blanco de la decoración: la asemejación de un escudo en donde un conquistador empuña una lanza y va sobre un caballo. Aventurando una hipótesis de la composición de la cenefa, podría tratarse del sincretismo, el mismo que estaba presente en otros proyectos urbanos de la administración del presidente Díaz Ordaz.

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 283

-La Gran Ciudad: testimonio de la idea de ciudad moderna de Díaz Ordaz

En *La Gran ciudad*, el presidente dejó el esbozo del gran proyecto que fue la Ciudad de México durante su administración. La imagen que fue concebida por Díaz Ordaz y llevada a cabo por el Departamento del Distrito Federal a través de profesionales de la arquitectura y de la ingeniería, se puede apreciar en este catálogo de las grandes obras públicas del régimen diazordacista. En ella se muestra cómo fue posible realizar sus designios una vez que tuvo la disposición del Jefe del DDF, Alfonso Corona del Rosal, quien sustituyó a Uruchurtu. El mandatario y su leal regente idearon y llevaron a cabo una serie de transformaciones para la Ciudad de México que debían la imagen de la ciudad: la manera en que se veía, percibía y vivía ésta. Juntos tenían planeado convertirla en la capital de la modernidad mexicana.

Este libro salió a la luz en 1970 editado por el mismo Departamento del Distrito Federal, y recopilaba las grandes hazañas en términos de transformación urbana y obras públicas dentro de la ciudad. Si bien había varias intervenciones que tanto al DDF como al ya entonces expresidente les parecían dignas de mención, cuatro eran las que consideraron más importantes durante su administración. Éstas eran el abasto de agua potable en la ciudad, los servicios generales, el drenaje, el Metro, la acción social, la organización de diversas dependencias, los servicios médicos, la acción deportiva y las obras públicas en general.¹¹⁰

De esta manera, la idea de modernidad se prefiguraba en dos aspectos: el aparato burocrático y sus servidores públicos, y una infraestructura de diseño arquitectónico, técnico y tecnológico de vanguardia. Era acerca de lo que el Estado podía brindar a sus habitantes a través de la técnica por medio de sus profesionales, ya fuera en el ámbito administrativo, arquitectónico o ingenieril.

¹¹⁰ Martín Díaz Montero, coord., *Op. Cit.*, p. 5

El Estado mexicano había creado una serie de dependencias que legitimaban su papel a través de un discurso paternalista, todo poderoso y benefactor. El Departamento del Distrito Federal, además de ser uno de los componentes del Estado, era uno de los legitimadores más importantes de dicho discurso. Esto se podía hacer patente sobre todo gracias a la ramificación de su aparato burocrático en dependencias que abarcaban desde la gestión urbana como la Oficina de colonias, la construcción de infraestructura como la Secretaría de Obras Públicas, hasta la que garantizaba la dotación, eficacia y control de ciertos servicios como la Secretaría de Transporte o de Recursos Hidráulicos.

Los símbolos que integraban socialmente los esfuerzos del Estado eran el bienestar y el progreso. Estos principios eran las banderas de acción de todas las instituciones gubernamentales. Ellos hacían posible el consenso de su discurso, el cual tenía por objetivo la reproducción del orden social.¹¹¹ Las promesas de mejoramiento y las obras públicas que dibujaban el progreso del país, sostenían el orden de las cosas y configuraban la realidad social de los habitantes de la ciudad. Pero al mismo tiempo funcionaban como legitimadores de la acción estatal por medio del reconocimiento poblacional a través de la celebración de ciertas acciones como la inauguración del Metro. Ésta se consideraba que no sólo “acentuaba la grandeza de la Ciudad de México”, sino que también “exaltaba la obra del régimen del presidente Díaz Ordaz”.¹¹²

Entre otras cosas, las obras públicas y los servicios que prestaba la administración mexicana que se vendía como moderna, buscaba establecer un “orden simbólico”; es decir, una estructuración de símbolos acerca de la realidad que configuraban un orden en favor de un

¹¹¹ Pierre Bourdieu, *Op. Cit.*, p. 2

¹¹² *Avance*, México, D.F., Jueves 04 de septiembre de 1969, Año III, Vol. III, No., 763, p. 1

grupo o grupos de poder.¹¹³ Parte de esos grupos conformaban al Estado mexicano. Sobre todo se trataba de los grupos políticos vinculados a la industria de la construcción. Los intereses de éstos estaban encaminados a hacer de la Ciudad de México no sólo la capital financiera del país, sino también la más rentable a través de ciertas formas del capital como la incentivación del sector servicios y de la venta y renta del suelo urbano.

En este sentido, el proceso de transformación de la ciudad orquestada por unos cuantos a través de las obras públicas y el espacio construido de la ciudad, funcionaban como mecanismos de violencia simbólica. Lo que hacían era moldear una ciudad acorde a sus intereses e ignorar las necesidades reales del resto de la población, resolviendo éstas sólo de forma mínima y momentánea. En un sentido radical, la violencia simbólica tenía lugar al normalizar las contradicciones en la ciudad, ejemplificadas en la segregación espacial. En última instancia, lo que hacían era reforzar las relaciones de poder y de la configuración material del discurso, del mismo orden simbólico.

Las obras que llevó a cabo Alfonso Corona del Rosal fueron 17 mercados, 118 escuelas primarias, 62 secundarias, 35 jardines de niños y ocho áreas deportivas, así como la siembra de millones de flores en algunos de los principales camellones de la ciudad.¹¹⁴ Dichas obras que constituían el equipamiento urbano y la ornamentación del mismo, se presentó dentro de *La Gran Ciudad* dentro en dos capítulos, “Servicios Generales: El lenguaje de las flores” y “Acción social”. En ellos se presentaba una imagen de bienestar social a través de los lugares de esparcimiento de la ciudad como parques y jardines, y de servicios educativos como escuelas y bibliotecas. Ambos constituían la idea de que a través del progreso económico y tecnológico, la ciudad tenía una cara que se presentaba favorable a la población habitante, y de este modo era

¹¹³ *Ibid.*, p. 2-3

¹¹⁴ Armando Cisneros Sosa, *Op. Cit.*, México, UAM, 1989, p. 181

más fácil conseguir la felicidad. Un lugar con suficiente color y ornamentación, así como los lugares de esparcimiento que resultaban favorables para la integración social, debían funcionar como elementos de aceptación y de legitimación de las acciones del Estado.

La imagen de “felicidad” ilustrada occidental estaba basada en ciertos indicadores económicos y beneficios para la población. Esta imagen era otro de los elementos que constituían la idea de modernidad del discurso estatal mexicano. Se debía proyectar una sociedad feliz en un ambiente urbano favorable para ello, aunque sólo fueran fachadas aisladas.

-Los coproductores de los símbolos de la modernidad mexicana: arquitectos e ingenieros

Las principales obras de la administración de Corona del Rosal fueron de orden monumental y de proyección internacional. Las primeras y más importantes eran las construcciones, adaptaciones y ampliaciones de las instalaciones olímpicas. La reconfiguración urbana hacia el sur de la ciudad alrededor de los edificios destinados a albergar a los participantes, así como el reordenamiento vial hacia el poniente, fueron grandes esfuerzos del DDF por proyectar los alcances ingenieriles y arquitectónicos del régimen.

Los profesionales de estas disciplinas se convirtieron en los traductores de los simbolismos del discurso de modernidad del Estado Mexicano.¹¹⁵ Así, ingenieros como Raúl E. Ochoa Elizondo, encargado de las Obras Hidráulicas del Drenaje Profundo, y Roberto Medellín, director de Obras públicas o Eduardo Molina en la dirección de aguas eran los que hacían trabajar la técnica en favor de las disposiciones del Estado.¹¹⁶

Al igual que ellos los arquitectos trabajaron con conceptos del discurso empleado por las autoridades para plasmar en el espacio urbano lo que entendían éstas por modernidad. Sin

¹¹⁵ Pierre Bordieu, *Op. Cit.*, p. 3

¹¹⁶ Manuel Magaña Contreras, *Op. Cit.*, p. 131-132

duda, nadie adoptó mejor este discurso que Ingenieros Civiles Asociados, quienes reconocen que la década de los sesenta representa la etapa de culminación de la empresa, pero que principalmente se dan a conocer los “logros de la nación” y se sentía orgullosa de participar “de lleno en el impulso de progreso del país”.¹¹⁷

Estos grupos de especialistas no sólo ayudaron a transformar el espacio urbano a través de la implementación tecnológica que significó el drenaje profundo, la extensión de la red de luminarias, o las excavaciones para el Metro, sino que también ayudaron a reforzar y configurar nuevos elementos del discurso de la modernidad mexicana.

En particular, ICA con sus profesionales y el DDF con su aparato administrativo, habían moldeado la “ciudad moderna” mexicana. Esta empresa había intervenido en las principales construcciones de carácter monumental en la ciudad de México desde los años cincuenta. Primero, estaba la Ciudad Universitaria. Su construcción comenzó en 1950, heredera de la tradición del “campus” norteamericano que intentaba concentrar en un conjunto de edificios las distintas escuelas y facultades de una universidad para llevarlo a las afueras de la ciudad. Al constreñir las actividades intelectuales y educativas también puede considerarse un ejemplo de la zonificación, también heredada de la tradición germano-anglosajona de principios del siglo XX.¹¹⁸ Sin embargo, sus características más importantes fueron la unión de la corriente del funcionalismo y el discurso plástico mexicano.

El funcionalismo había echado raíces en América latina y buena parte de la Europa continental gracias a figuras como Le Corbusier, máximo exponente de los CIAM. En México habían sido sobre todo Mario Pani y Enrique del Moral algunos de sus representantes y

¹¹⁷ Historia de ICA en <http://www.ica.com.mx/grandes-proyectos.html> consultado el 10 de marzo a las 23:40

¹¹⁸ Véase Gerardo Sánchez Ruiz, “La escuela Alemana...”, *Op. Cit.*

defensores. Ellos fueron los encargados del diseño y edificación de la Ciudad Universitaria al sur de la Ciudad de México.

Los elementos que jugaban en el conjunto universitario eran el funcionalismo occidental y la representación de la idiosincrasia ancestral mexicana en los acabados y los materiales implementados en la construcción. Siguiendo al funcionalismo de esos años, los arquitectos mexicanos buscaban proyectar una ciudad que se adecuara a las necesidades de su sociedad¹¹⁹ con la ayuda de “un método científico, racional y sistemático”.¹²⁰ En este sentido, ellos fueron los iniciadores de un movimiento que pretendía colocar a los arquitectos como los principales transformadores de la ciudad del siglo XX, y con ello traer la utopía de la modernidad al país.

Pani y del Moral se veían como los puentes entre la sociedad y el medio construido. Sabían del poder que tenía la arquitectura y en su proyecto del espacio querían utilizar este factor transformador para moldear la ciudad según sus intereses, que coincidían con la pretensión de reconocimiento del Estado mexicano.

El primer funcionalismo del movimiento moderno se había enfocado en la técnica para solucionar los problemas de la sociedad del periodo de entre guerras, siendo uno de los principales el de la vivienda. Más adelante, el funcionalismo perdió sus convicciones iniciales y su versión más difundida a través de los CIAM fue la de una arquitectura monumental alejada de las necesidades de la población.¹²¹ La adopción de esta corriente en México y su implementación en proyectos oficiales como la Ciudad Universitaria tenían más que ver con el

¹¹⁹ Charles Delfante, *Op. Cit.*, p. 346-347

¹²⁰ Inés Sánchez de Madariaga, *Op. Cit.*, p. 52

¹²¹ A partir de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna el funcionalismo adoptó otros matices. Dentro de los mismos CIAM hubo críticas internas y escisiones. Véase Kenneth Frampton, *Op. Cit.*, p. 274-275

discurso mismo de éste último estadio de la corriente arquitectónica y con el uso que le dio el Estado mexicano, que con las necesidades acuciantes de la población urbana capitalina de esos años.

Por un lado estaba el ideal del gremio arquitectónico de contribuir a construir una nueva sociedad, en la que los profesionales de la técnica podían participar de manera contundente a través de emplear sus conocimientos; por otro, la necesidad del Estado mexicano de construir un discurso de lo que era ser moderno y mexicano al mismo tiempo, que ayudara a legitimar al grupo político en el poder.

Así, la ciudad universitaria y sus edificios eran el intento por concretar en el espacio construido el discurso de modernidad mexicana. La arquitectura funcionalista moderna de vanguardia en el país utilizaba los conocimientos técnicos propios de su disciplina, a las que se sumaban las hazañas ingenieriles de construir sobre piedra volcánica. Al mismo tiempo, este material que había quedado de la erupción del volcán Xitle en el Pedregal, constituía el principal material dotador de identidad: las raíces del pueblo como base de su construcción y sus fachadas.

También eran muy importantes los relieves y el arte que se plasmó en los muros de todo el conjunto universitario. Desde el edificio de la emblemática Biblioteca Central diseñado por Juan O’Gorman, Gustavo Saavedra y Juan Martínez Velazco hasta el estadio universitario con murales de Diego Rivera. En estos últimos se plasmaron visiones de la cosmovisión mesoamericana y las masas mexicanas que habían irrumpido con la revolución en la historia contemporánea.

La Ciudad Universitaria significó para ICA su primer gran proyecto con el Estado. Con ello esta empresa constructora se había convertido en una de las más importantes del país y

ahora contaban con proyección internacional. Sólo hubo dos obras similares de esta envergadura en la capital, que dado el nivel de destreza técnica y de diseño arquitectónico y urbano tenían un fuerte potencial de proyección en el occidente de la posguerra. Éstas eran las instalaciones olímpicas y el Metro de la Ciudad de México.

-La forma de construir la modernidad: las obras y sus ejecutores

Tanto en las instalaciones olímpicas como el STC Metro de la Ciudad de México, convergían los elementos que el Estado había marcado como los de la modernidad mexicana, la vanguardia tecnológica y la estética prehispánica. Estas directrices se buscaban construir con ayuda de los arquitectos, ingenieros y artistas mexicanos. La idea era convertir estos complejos arquitectónicos—y urbanísticos si era el caso—en símbolos de la modernidad, es decir, que estos se convirtieran en la imagen asociada a dicha idea.

Si bien las instalaciones olímpicas no ayudaron a reconfigurar la imagen de la capital mexicana, sí contribuyeron al discurso de la modernidad, y también se constituyeron como símbolos de la misma. Estos edificios podían reconocerse como herederos de la arquitectura funcionalista, y desde las construcciones como la Villa Olímpica, y las adaptaciones o ampliaciones de otras como el Auditorio Nacional o el Lago de Chapultepec pueden apreciarse dichas características. Pero a diferencia de la Ciudad Universitaria éstas no tenían una estética concentrada en los elementos prehispánicos. Los edificios correspondían ya a la fase internacionalista de esta corriente, la cual comenzaban a dominar en los diseños de las nuevas construcciones. Sin embargo, el discurso que ligaba las particularidades mexicanas a través de su cultura con la modernidad occidental no se habían dejado de lado, ahora se buscaba explotar otros elementos de esta misma dimensión.

El capítulo de *La Gran Ciudad* titulado “Acción deportiva” marcaba el año de 1968 como aquel en que la Ciudad de México fue la capital del mundo. En ese periodo la ciudad vivió una euforia constructiva impresionante, ya que se avecinaban los Juegos Olímpicos y seguía en marcha la obra del Metro.

Las olimpiadas significaron la reafirmación de la modernidad mexicana a través de la proyección de cualidades como la eficiencia, y de valores como la apertura. Ambas eran la combinación de la adopción y aceptación de los estándares de racionalización de la producción para la consolidación del capitalismo de posguerra. El primero de estos elementos, la eficiencia, se hacía evidente a través de la capacidad de administración y edificación del DDF para llevar a cabo las contiendas deportivas.

En tan sólo cinco años México llevó a cabo una serie de obras con las que se veía el compromiso del país con el progreso del mundo.¹²² Quedaba claro que la Ciudad de México estaba a la altura de las circunstancias cuando se entregaron las modernas instalaciones, así como sus adecuaciones en tiempo y forma. Además, había que reconocer que los recintos contaban con la capacidad suficiente para albergar tanto a los deportistas como a todos los visitantes que venían de todas partes del orbe. En cierto modo, parecía que la tendencia internacionalista que se reflejaba en los edificios era una afirmación de que México compartía no sólo la arquitectura, sino también la economía y la misma cultura universal con el resto del mundo occidental.

-México entra a la civilización moderna occidental: la Olimpiada Cultural

El mejor ejemplo de los esfuerzos por inscribir a México dentro de “la cultura universal” fue la Olimpiada cultural. Ésta en palabras del Presidente del Comité Olímpico Mexicano, Pedro

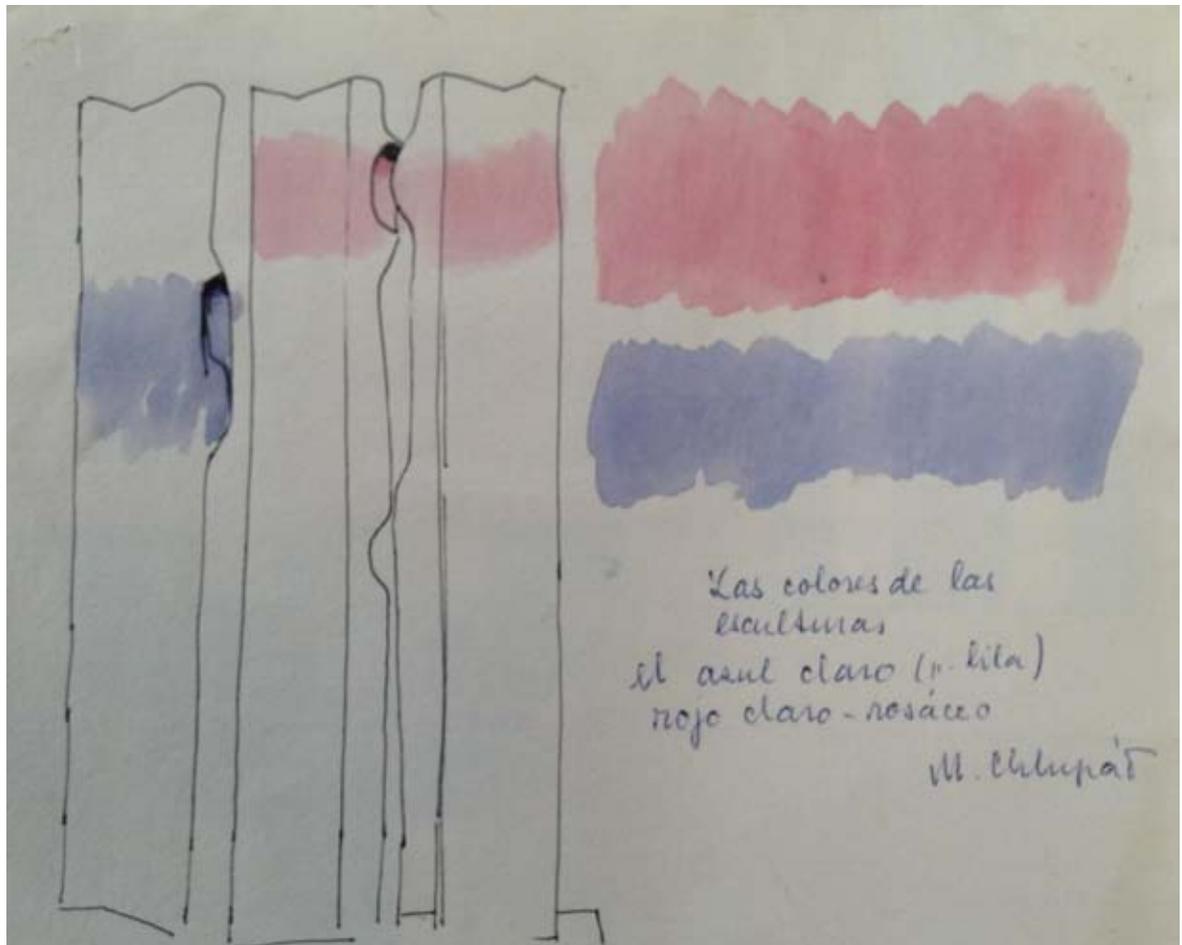
¹²² Cisneros Sosa, *Op. Cit.*, p. 182

Ramírez Vázquez, era un intento por que los juegos se proyectaran con más facilidad en el mundo, al mismo tiempo que se conseguirían los ideales que fungían como bandera de las olimpiadas: la fraternidad y la amistad.¹²³

Estos componentes del discurso del Estado mexicano tenían dos dimensiones: 1) una espacial que se vería reflejada en la ciudad y 2) otra cultural y económica. La primera concretaba la necesidad de hacer visible esa noción de apertura a través del concepto del valor de la “amistad” por medio de la disposición de 19 esculturas a lo largo de una de las vías más extensas de la ciudad, la avenida Periférico, que conecta la ciudad de norte a sur por el oriente. A lo largo de 17 kilómetros de esta arteria vial se expusieron 19 obras realizadas por artistas de todo el mundo, incluyendo representantes de Australia, Bélgica, Marruecos, Polonia, Austria, Italia, Japón, Italia, Suiza, Estados Unidos, etc.¹²⁴

¹²³ Pedro Ramírez Vázquez, “La Olimpiada Cultural”, p. 1 [En línea] en http://alejandria.ccm.itesm.mx/biblioteca/digital/basesdatos/mexico68/vol2/libro/capitulo_9.pdf consultado el 02 de febrero de 2014 a las 20:25

¹²⁴ Ruta de la Amistad. Fototeca del Archivo General de la Nación, 7 piezas.



Diseños de las esculturas que se presentaron en la denominada "Ruta de la amistad" y que representaron los valores de la civilización occidental del siglo XX. Fototeca del Archivo General de la Nación, 7 piezas

Era la manera de introducir a México dentro del panorama de intercambio cultural de estas naciones, cuyo principal objetivo era demostrar que, si bien el país estaba orgulloso de sus raíces prehispánicas, también deseaba entablar un diálogo con las expresiones artísticas internacionales como la escultura contemporánea.

Por otro lado, debía consolidarse la construcción de la imagen del mexicano hacia el extranjero. El elemento a explotar era el de la hospitalidad. El año de 1968 también marcó el impulso del turismo en nuestro país, y el símbolo del inicio de dicho proceso lo marcó la

apertura del Hotel Camino Real en el mismo año. El proceso de incentivación turística en la ciudad se había previsto desde tiempo atrás, y puede marcarse como fecha inicial la apertura del Museo Nacional de Antropología.

Este edificio constituyó otro de los símbolos del discurso mexicano de la modernidad en la capital, sobre todo en términos arquitectónicos. Al igual que en la Ciudad Universitaria, en la construcción se hizo que convergieran la arquitectura moderna junto con el pasado indígena. El edificio contaba con grandes espacios abiertos entre los salones; sus formas eran rectangulares sencillas y estilizadas; tenían detalles de celosías y plafones, las que estaban completadas con una decoración de formas prehispánicas.¹²⁵

Pero la construcción del símbolo que materializaría el pasado mexicano para el turismo no habría podido llevarse a cabo de no haber dispuesto dentro del museo la erección de una piedra extraída de una localidad mexiquense llamada Coatlinchan. La piedra había cobrado notoriedad en dicha población a través del interés que había despertado en quienes visitaban la localidad y la fotografiaban o la dibujaban.¹²⁶ En la visión de Pedro Ramírez Vázquez, el arquitecto del museo, de sus colaboradores y del Estado, no pertenecía a un lugar alejado fuera de los márgenes de la ciudad. Un gran símbolo de la grandeza prehispánica de nuestro país debía estar en la capital; y qué mejor lugar para ella que el museo en el cual se expondrían los principales vestigios de las civilizaciones y pueblos de los que era heredero México.

De este modo el Museo Nacional de Antropología fue otro de los pilares arquitectónicos que sostuvo el discurso de lo mexicano. Y aunque fuera sólo a una escala reducida, es decir, sólo en un edificio, la expectativa era que éste fungiera como punta de lanza

¹²⁵ Gabriela Álvarez y María García Holley, "Museos para la modernización" en *Desafío a la estabilidad. Procesos artísticos en México (1952-1967)*, México, Océano, 2014, p. 346

¹²⁶ Sandra Rozental, "Un fetiche sobre ruedas: patrimonio, ingeniería y el estado que hizo llover en México durante los años 1960s." Tesis para obtener el grado de Doctora, Universidad de Nueva York, 2012, p. 2

para la detonación del turismo en los años venideros. Sin embargo, no fue sino hasta la Olimpiada que se vio un incremento en este tipo de actividades, sobre todo en el centro de la ciudad. Ello derivó en el desplazamiento de la población local en beneficio de la apertura de servicios hoteleros, tiendas y demás establecimientos comerciales destinados al público extranjero.¹²⁷

-La cara subterránea de la modernidad

Toda la instrumentación del discurso del Estado mexicano estaba orquestada por el DDF, quien como órgano administrativo de la ciudad más poblada del país debía traducir en términos urbanos las promesas de progreso. En este sentido, las obras públicas que redundaran en eficacia de la distribución de servicios resultaban mucho más importantes para la población local.

Así, la dotación de agua potable a lo ancho de la ciudad fue uno de los logros de los que hizo alarde el regente Alfonso Corona del Rosal. El hecho de que durante su administración se incrementara en 33 metros cúbicos por segundo el flujo de distribución de agua proveniente del Alto Lerma,¹²⁸ constituyó un pequeño pedazo de modernidad concedido para aquellos que no tenían acceso al agua en las periferias de la ciudad.

El Jefe del DDF conocía los problemas que aquejaban a la cada vez más grande capital. Reconocía que había una alarmante explosión demográfica; que los canales de distribución de agua eran ineficientes además de inadecuados en términos sanitarios; que el transporte era insuficiente y desordenado; que existía una gran demanda de vivienda pero no así una oferta para los sectores populares que se concentraban sobre todo en la periferia; que la falta de una

¹²⁷Diane Davis, *Op. Cit.*, 227

¹²⁸Manuel Magaña Contreras, *Op. Cit.*, p. 153

amplia red de drenaje hacía caótica la ciudad en temporadas de lluvias y que seguía siendo un problema de salud pública, etc.

Pero estos no eran los asuntos más importantes en la agenda cuando se avecinaba el momento en que todo el mundo voltearía los ojos a México, en que se miraría al país a través de una televisión como si ésta fuera la ventana de una casa. La metáfora encaja, pues los dueños casi nunca dejan ver a los visitantes y huéspedes todo lo que sucede en ella.

En el periodo de Alfonso Corona del Rosal hubo una obra especialmente notable, paradójicamente una que no era visible ni se encontraba en la superficie: la continuación de la construcción del Sistema de Drenaje Profundo. Esta intervención del subsuelo capitalino la había comenzado el regente Uruchurtu con la construcción del emisor poniente, y el Presidente Díaz Ordaz decidió que se le diera continuidad. La empresa consistía en excavar a trescientos metros de profundidad el tramo que constituiría el emisor central, el cual conduciría las aguas negras fuera de la ciudad y las llevaría hasta el estado de Hidalgo, en donde serían aprovechadas para el riego de cultivos.¹²⁹ Esto permitía al Estado aseverar que nada podía parar el empuje del país, y que éste era visible a través de su principal ciudad, en donde ni el subsuelo constituía un obstáculo.

¹²⁹*Ibid.*, p. 133

Imagen de *La Gran Ciudad* que presenta a trabajadores del DDF en un túnel. Muchas de las obras públicas del sexenio de Corona del Rosal fueron de carácter subterráneo.

DDF, *La Gran Ciudad*, coord. Luis Martín Díaz Montero, México, DDF, 1970, p. 24



De este modo las obras subterráneas también constituían una parte del discurso estatal. Era darle batalla a uno de los problemas ancestrales de la capital: sus complicadas características físicas. Por primera vez la técnica y la capacidad de un gobierno central unían fuerzas para evitar varios de los males que habían aquejado a la urbe como las inundaciones constantes, y el estancamiento de aguas negras que afectaban la calidad de vida de sus habitantes. En este sentido, el drenaje profundo era un símbolo del poder de acción del Estado, tanto a nivel del suelo como debajo de él. De manera alegórica y casi poética, podían bajar a las fauces de la tierra y brindar la luz que emanaba del México que avanzaba hacia la modernidad.

-El Metro de la Ciudad de México en el discurso de la modernidad mexicana

Pero sin duda, no hubo otra obra que significara la conjunción de todos los elementos que constituían el discurso del Estado como el STC Metro de la Ciudad de México. Desde la proeza técnico-tecnológica que significó su construcción, su financiación, su traza, su arquitectura, su simbología, y su poética del espacio urbano y subterráneo. Esta era la gran obra pública de la Ciudad de México en lo que iba de la segunda mitad del siglo XX. Para Díaz Ordaz y el partido único funcionaba como la prueba de que se estaba construyendo otro país con toda la carga del discurso revolucionario institucionalizado, mediante la dupla Departamento del Distrito Federal y los profesionales de la industria de la construcción.

Dentro de *La Gran ciudad*, el Metro era la representación de la técnica, la belleza y la imaginación que se necesitaba para transformar la urbe.¹³⁰ La primera hacía alusión al gremio ingenieril, que contaba con los conocimientos necesarios para hacer un estudio y una investigación exhaustiva acerca de las condiciones del suelo en la capital. Éste, que siempre representó uno de los argumentos más fuertes del ex regente Uruchurtu, lo habían derribado los expertos de ICA cuando dijeron que no sólo era posible llevar a cabo la perforación y la construcción de las estaciones de manera subterránea, sino que era ejecutable para dar una solución al transporte. Además de mostrar lo majestuosas que podían ser las obras públicas, se mostraba una aportación para que la ciudad que había duplicado su tamaño funcionara de manera eficiente.

Al igual que el drenaje profundo, el Metro había puesto de manifiesto que el triunfo de la ciudad de Díaz Ordaz sobre la de la primera mitad del siglo XX se daba mediante la derrota de los límites que imponía el subsuelo a la técnica. Las complicaciones que imponían las

¹³⁰ Martín Díaz Moreno, *Op. Cit.*

condiciones naturales y adquiridas de la Ciudad de México constituían la última frontera para demostrar el empuje de un Estado como el del que estaba a la cabeza el presidente. Una era el suelo inundable, y otra la expansión que había tenido lugar sobre todo en las últimas dos décadas.¹³¹ El reto no sólo era crear una red de transporte en un suelo como el capitalino, sino de un alcance considerable hacia las poblaciones de la periferia.

Así, la técnica se vio desplegada en los requerimientos mínimos de la operación del STC. Los túneles de cajón, vías, trenes, estaciones, subestaciones de rectificación, talleres, espacios destinados al depósito de trenes, el puesto central de control, el puesto de alta tensión y el centro administrativo, eran una muestra de la necesidad y presencia de la vanguardia ingenieril en la construcción de esta ciudad. Pero al mismo tiempo eran la evidencia de la articulación de esa técnica en sus niveles prácticos y administrativos.

-La modernidad ligada a la técnica: el advenimiento de los ingenieros

La arquitectura y la ingeniería eran los que traducían las ideas de Díaz Ordaz y el Estado priista con intenciones internacionalistas. Mientras tanto, el ejecutor era el Departamento del Distrito Federal, órgano que después de Uruchurtu había disminuido su margen de maniobra político, y cuya actividad ahora era sobre todo administrativa.

¹³¹Olivia Domínguez Prieto, *Op., Cit.*, p. 76



Publicidad de CONDUMEX que presenta al Metro como símbolo del México moderno. El discurso del Estado se reproducía en la publicidad de materiales de la industria de la construcción. Imagen de Presencia del Metro, Vol. I, N° 3, enero-febrero, México, STC, 1971, p. 4

A través de la técnica aplicada personificada por los arquitectos e ingenieros, y de Alfonso Corona del Rosal, proclive a satisfacer los deseos del presidente, se construyó la idea de una nueva ciudad a través de la identidad mexicana. Ésta, que se había desarrollado sobre todo desde los años treinta como parte de la consolidación del Estado mexicano posrevolucionario, ahora debía transformarse.

El misticismo y la cosmovisión prehispánica seguían siendo parte de la identidad mexicana, pero ahora tenía que mostrar su capacidad de funcionar en un mundo moderno. El mexicano ya no era el indígena, el exótico; era el ciudadano asimilado de traje y corbata que conducía un auto hacia su casa en los suburbios, tal como lo haría un norteamericano del “primer mundo”. El mexicano ya era parte de la civilización.

Pero, si bien la fuerza del discurso que se planeaba construir acerca de la identidad mexicana tomaba su fuerza y autenticidad de sus raíces indígenas, se reconocía que éstas

también representaban otro periodo muy lejano, al cual no era deseable volver. El Estado manifestaba que la “civilización arcaica” a la que pertenecía México estaba representada por la pirámide, y que la urbe debía reflejar el presente y el futuro de la nación. El pasado ancestral debía ser tomado en cuenta tomando mínimamente sólo para no perder la brújula.¹³² Lo atrasado era lo indígena, la piedra, la ciudad constreñida en su centro; lo nuevo y moderno, era lo occidental, el concreto y la ciudad abierta.

En este contexto, la ingeniería había cobrado mayor importancia a la hora de la materialización del discurso del Estado mexicano. Las dos décadas pasadas la arquitectura nacional se había consolidado como una arquitectura de vanguardia propia. Mario Pani, Enrique del Moral, Félix Candela (que aunque no era mexicano contribuyó a construir una “identidad arquitectónica mexicana”), y Pedro Ramírez Vázquez habían diseñado los edificios y los entornos más emblemáticos desde la Revolución. Todos se habían hecho de cierto renombre, y tenían participación en las decisiones administrativas que tuvieran que ver con el espacio construido de la ciudad. Por ejemplo, Mario Pani y Pedro Ramírez Vázquez habían sido representantes del gremio arquitectónico en la Comisión de Planificación del Distrito Federal.¹³³

Sin embargo, ahora los grandes proyectos de infraestructura no eran sólo arquitectónicos. Salvo las instalaciones olímpicas, las obras públicas más notables que tuvieron lugar en el periodo administrativo de Alfonso Corona del Rosal tuvieron que ver más con la rama de la ingeniería que con la de la arquitectura. El drenaje profundo, la extensión de la red del alumbrado público, la canalización y dotación de agua potable a recientes zonas de la ciudad, y las obras de mejora del transporte capitalino, eran producto de la mecánica, la hidráulica y otras ramas de la ingeniería. La imagen de la ciudad mexicana construida por la

¹³² Martín Díaz Moreno, *Op. Cit.*, p. 17

¹³³ Vicente Ugalde, *Op. Cit.*

arquitectura ahora debía ser completada por su funcionamiento, el cual debía de ser a todas luces eficiente.

Además, los arquitectos tenían demasiada presencia en la construcción de los símbolos de la modernidad, y no así los representantes del Estado en la Ciudad de México. Se reconocía a Juan O’Gorman y Mario Pani por sus emblemáticas obras de Ciudad Universitaria, y a éste último también por la construcción de la vivienda moderna: las Unidades Habitacionales Presidente Miguel Alemán, Presidente Benito Juárez y Nonoalco Tlatelolco. Los arquitectos estaban íntimamente vinculados a la academia y a la prensa. Divulgaban su conocimiento y experiencias en los salones de clases de la Escuela Nacional de Arquitectura, y en los principales periódicos del país.¹³⁴ Aunque sus proyectos estuvieran inmersos dentro del discurso nacionalista revolucionario de las primeras décadas del siglo XX, siempre se les concedía cierta autonomía y capacidad creativa.

A diferencia del gremio de arquitectos a la orden del Estado, el gremio ingenieril tenía poca presencia en los medios de difusión. La red de dotación y articulación de servicios siempre resultaba invisible. Lo importante era el resultado; la eficacia de dichos servicios como el agua, la luz eléctrica o el drenaje. Aunque tanto Bernardo Quintana como Mario Pani eran socios fundadores de ICA, Quintana era reconocido por sus aportaciones a la actividad y la práctica de la ingeniería en México, pero nunca cobró protagonismo en los proyectos que concretó como sí lo hizo Pani. En todo caso, a quien se reconocía era a ICA como compañía adelantada a su tiempo.

Por otro lado, las obras públicas y la dotación de servicios eran una obligación que había asumido el Estado benefactor de esos años. A diferencia de la construcción de complejos

¹³⁴ Por ejemplo, Carlos Contreras había publicado todas sus ideas en *El Universal*, y había fundado la revista *Planificación*.

arquitectónicos, el gobierno capitalino debía ver que se realizaran dichas obras, financiarlas—totalmente o en parte—y contratar a gente capacitada y reconocida dentro de la industria de la construcción para que las realizara. Por ello quien se llevaba el crédito y podía hacer alarde de su eficiente papel en el desarrollo de la ciudad y el país era el Departamento del Distrito Federal.

De este modo, Alfonso Corona del Rosal cobró importancia al respaldar y facilitar la construcción de la ciudad que Díaz Ordaz imaginó durante los primeros años de su administración. Antes, el regente que había sido más influyente dentro de la opinión pública capitalina había sido Uruchurtu, pero principalmente por su buena administración y por su hostilidad al ambulante y a la expansión de la ciudad, no sólo a través de obras públicas.¹³⁵

En las memorias del ex regente él se proclama como el responsable de varios proyectos de mejoramiento urbano. Este es el caso de la obra del Metro: “preocupado por el problema del transporte público que se agravaba rápidamente, hablé entonces con los directores del Departamento del Distrito Federal, quienes no estaban enterados de ningún proyecto para construir el Metro.”¹³⁶ Con esta sencilla declaración Corona del Rosal toma el crédito de la iniciativa del proyecto del Metro, no obstante que el proyecto tenía varios antecedentes.

-La arquitectura como elemento articulador del discurso de la modernidad mexicana

En *La Gran ciudad* se reconocía que la arquitectura nacional era heredera de la arquitectura que surgió en el altiplano central en las primeras décadas después de la Conquista. De ella se habían tomado las principales aportaciones de ambas tradiciones arquitectónicas: las inspiraciones de

¹³⁵ Diane Davis, *Op., Cit.*, p. 196

¹³⁶ Alfonso Corona del Rosal, *Mis memorias políticas*, México, Grijalbo, p. 168-169

los artistas españoles y las “manos mágicas” de los artesanos mexicanos.¹³⁷ En este sentido, la modernidad mexicana se trataba de un intento de que la identidad nacional asociada con lo prehispánico conviviera con el estilo internacional,¹³⁸ el cual comenzaba a imperar en los discursos arquitectónicos de la época. Éste podía verse como guía en algunas de las principales edificaciones de la década de los sesenta.

Las construcciones más representativas configuraron una nueva imagen urbana, tanto en formas como en escala, y prescindían de los motivos plásticos prehispánicos. Los mejores ejemplos de ello eran Tlatelolco y la Villa Olímpica. La mutación del funcionalismo en su versión homogénea y monótona ya era parte de los proyectos de los arquitectos mexicanos.

En el primero de estos ejemplos se puede objetar que no era necesario recargar de motivos indígenas la Unidad Habitacional, pues convivía con la Plaza de las Tres Culturas, la cual tenía una carga cultural muy representativa. Pero en el segundo es notable la ausencia del uso de materiales y los ornatos que hacen alusión a un pasado remoto. Otro ejemplo es el Metro de la capital, en el cual tampoco se quiso supeditar el diseño de sus varias estaciones a los detalles prehispánicos que habían sido tan frecuentes en décadas pasadas.

Era importante tener las raíces en cuenta, pero podían no hacerse explícitas por medio del espacio construido, en sus muros, o en sus calles. La tradición plástica de las civilizaciones indígenas estaba implícita en la arquitectura de la “segunda modernidad” mexicana. El buen momento económico, la estabilidad política y el desarrollo social, le habían permitido a México inscribirse dentro de la civilización occidental contemporánea; por lo tanto, podía y debía adoptar sus formas de arquitectura hegemónica, sobre todo en su ciudad más importante. Después de todo, el progreso de la sociedad mexicana que se veía reflejado en la capital, nos

¹³⁷ Martín Díaz Moreno, *Op. Cit.*, p. 20

¹³⁸ Álvaro Vázquez Mantecón, “Introducción” a *Yuxtaposiciones en Desafiando... Op., Cit.*, p. 382

ponía a una distancia considerablemente corta de cualquier otra capital que hubiera sido anfitriona de los Juegos Olímpicos.

-La estación del Metro Insurgentes: símbolo de la modernidad mexicana

En este contexto antes descrito resulta interesante la estación del Metro Insurgentes. Todo el proyecto juega con la idea de modernidad preconizada por Díaz Ordaz para construir una nueva ciudad de México. Primero, hacía uso de la técnica en su máxima expresión tanto al exterior como al interior, a través de la implementación de los pasos a desnivel y la infraestructura eléctrica y rodante del Metro. Después estaba su diseño de vanguardia realizado por un arquitecto heredero de los grandes proyectos funcionalistas que había llevado a cabo Ingenieros Civiles Asociados; y por último, retomaba la idea de que las raíces de la cultura mexicana estaban por fuera y al exterior, como dentro y en lo profundo.

Otro ejemplo que daba visos de apelar al mismo proceso de fusión y asimilación era la misma simbología del Metro. Lance Wyman, quien había diseñado la iconografía para los Juegos Olímpicos, estaba a cargo de la creación de los logotipos de las estaciones de las tres líneas del Metro. Al igual que el logotipo de *México '68* que conjuntaba formas tradicionales de la plástica precolombina y el Op-art de los años sesenta con la tipografía cinética, la simbología del nuevo sistema de transporte buscaba conectar las raíces mexicanas a través de su historia.

Símbolo y significado de la estación del Metro Insurgentes. En ella se pueden apreciar las influencias del *Op-art* y la campana asociada a la historia nacional.

STC, *Simbología y significado de las estaciones del Metro*, México, STC, 2003, p.6



INSURGENTES

La Campana de Dolores. Su repicar obediente al mandato del cura Don Miguel Hidalgo, en la histórica noche del "Grito de Dolores", el 15 de septiembre de 1810, señala el inicio del movimiento insurgente que daría a México su Independencia.

Para la representación gráfica se utilizaron todo tipo de símbolos que remitieran al lugar o el nombre de la estación, complementándolos con un estilo pictórico de vanguardia.¹³⁹ Así por ejemplo, la estación del Metro insurgentes está representada por una campana, la cual hace alusión a la avenida de los Insurgentes por medio de la Campana de Dolores, con la que Miguel Hidalgo, quien estaba al mando de la insurgencia independentista, llamó a la rebelión a principios del siglo XIX.

La implementación de este discurso permeó en todos las obras y eventos durante la administración de Díaz Ordaz, siendo uno de los mejores ejemplos la Olimpiada Cultural, la cual permitió presentar otra dimensión de dicha modernidad, la de la gente y las costumbres mexicanas. Esto había que explotarlo, pues a final de cuentas era el folclor que buscaba el turismo.

Pero en lo que se refería a infraestructura la ciudad tenía que estar a la altura de cualquier ciudad occidental que se preciara de serlo. Esta, la de la idea de la convivencia de dos Méxicos en su principal ciudad, era la mejor forma de presentar el país al mundo. En ella, se reapropiaba el nacionalismo posrevolucionario.

¹³⁹ Simbología de México '68 y del Metro de la Ciudad de México en <http://www.lancewyman.com/>, consultado el 28 de diciembre de 2013 a las 23:16

Había que convencer a las naciones del “primer mundo” de que México, gracias al Estado emanado del partido de la Revolución, estaba transitando a otro nivel de desarrollo. Para muestra estaba el crecimiento de la economía nacional, la estabilidad y legitimidad política que brindaba la paz conseguida hacía más de cuarenta años, el crecimiento demográfico, su capacidad de albergar eventos internacionales, la suntuosidad de sus construcciones, así como la implementación de la más novedosa tecnología e infraestructura. Nada más había que voltear a ver a la capital, que era el escaparate de las bondades de la modernidad mexicana.

La estación del Metro Insurgentes y su glorieta eran el perfecto ejemplo de este discurso estatal de la modernidad a través de su arquitectura, su disposición espacial, e incluso del logotipo que la identificaba. Era una de las joyas de ese ambicioso proyecto que era el STC Metro, en el cual se había desplegado toda la capacidad técnico-tecnológica, financiera y administrativa de que podía hacer gala el Estado mexicano. Sin duda, quien hubiera asistido a la inauguración de la nueva red de transporte capitalina en la mañana de ese 4 de septiembre de 1969 habría asegurado el tránsito de México a la modernidad mediante un convoy de color naranja.



Develación de la placa que se encuentra en la Glorieta del Metro Insurgentes. Fue develada el 04 de septiembre de 1969, y con ella se dio por inaugurado el proyecto del STC Metro de la Ciudad de México. El presidente Díaz Ordaz inauguró el Metro acompañado del Jefe del Departamento y otras autoridades. Mucha gente se apostó en el paso a desnivel a ver cómo se inauguraba este moderno sistema de transporte. La placa aún se encuentra ahí. Imagen de Manuel Magaña Contreras, *Op. Cit.*, p. 151

III.- La estación del metro Insurgentes: Umbral de la modernidad

-La Glorieta de Insurgentes

Cuando se dio a conocer el diseño terminado de la estación del Metro Insurgentes todo el mundo la calificó de futurista. Éste se reprodujo en una maqueta y se exhibió al público para que pudieran apreciar la construcción tan “moderna” que ocuparía el entronque de Avenida Chapultepec y Avenida Insurgentes.¹⁴⁰ Su estructura que prefiguraba una nueva dinámica del lugar y de la zona misma. Era una imagen de la modernidad que llegaba a la Ciudad de México a la que uno podría acceder a través de sus estaciones que, también, llevaban a la nueva vida subterránea de la capital.

La Glorieta, además de albergar una de dichas estaciones del Metro, también fue planeada como una plaza comercial. Para su acceso se había dispuesto que los automóviles que llegaran por avenida Chapultepec transitaran por debajo de la plaza, al nivel en que circula el metro, mientras que los que llegaran por avenida Insurgentes lo hicieran por arriba;¹⁴¹ asimismo, en el diseño se tenían contempladas unas jardineras y fuentes en la parte superior para facilitar el acceso a las diversas zonas de la plaza.¹⁴²

El área rentable era de 3,640 metros cuadrados. Los locales tendrían grandes cristales como vitrinas, resguardados por cancelería de aluminio en color bronce, y con aparadores en ambos lados.¹⁴³ Además, se anunciaba que estaría conectada con la Zona Rosa, como hoy en día lo está a través de la calle de Génova. Sin embargo, la idea era muy contrastante, ya que a lo

¹⁴⁰ *El Nacional*, México, D.F., Sábado 05 de julio de 1969, Año LII, Tomo II, 5ª época, Núm. 14,484, p. 6

¹⁴¹ *Mañana*, México, julio 13 de 1968, N° 1298, p. 21

¹⁴² *El informador. Diario independiente*, Guadalajara, lunes 5 de mayo de 1969, Año LII, Tomo CXCIX, Núm., 10,361, p. 6ª, colum. 3

¹⁴³ *El informador*, Guadalajara, Jalisco, Lunes 05 de mayo de 1969, Año LII, Tomo CXCIX, Núm., 18,361, p. 6ª, colum. 2

más que se podía aspirar con una plaza comercial de este tipo era establecer pequeñas tiendas que lograran captar la demanda de las personas que atravesaran insurgentes o que ingresaran al Metro.

No obstante, se invirtió pensando que se complementarían la oferta y la demanda de la Zona Rosa, y que traería beneficio económico para ambas zonas comerciales. Pero la realidad fue que los inversores de la Zona Rosa o capitalistas de este mismo tipo que esperaban establecer negocios parecidos, no voltearon a ver la plaza comercial que era parte de la Glorieta, por la simple y sencilla razón de que ahí no había un mercado que les retribuyera la inversión.

Así, el Departamento del Distrito Federal tuvo que adquirir algunos de los locales comerciales de la plaza y establecer ahí la CONASUPO,¹⁴⁴ centros de exposiciones de pintura para las escuelas primarias, o incluso utilizar la plaza como lugar de festivales populares.¹⁴⁵ En tan poco tiempo se podía vislumbrar el fracaso de las iniciativas comerciales del DDF a través del STC Metro. Pero el fracaso de la plaza también evidenciaba las transformaciones del espacio a su alrededor, muchas de las cuales fueron consecuencia de la irrupción del Metro.

Inmediatamente la solitaria Glorieta se comenzó a deteriorar. Como menciona José Joaquín Blanco, la estructura futurista de la estación parecía la escenografía de una plaza de feria, que al irse la gente deja ver la suciedad. Los establecimientos de comida que había a su alrededor pasaron de restaurantes a fondas. Las numerosas terminales de peseros que

¹⁴⁴ *Avance*, México D.F., Martes 19 de Enero de 1971, Año V, Núm., 1255, p. 10, colum., 1

¹⁴⁵ *Avance*, México D.F., Domingo 16 de abril de 1972, Año VI, Núm., 1702, p. 3

conectaban con el metro Insurgentes atraían a masas de gente que intentaban esquivar limosneros, ambulantes, borrachos, prostitutas, etc.¹⁴⁶

El mismo autor dice que todo aquel que atravesaba la Glorieta iba cuidando la cartera, y es que se tenía considerado un lugar peligroso, en el que a determinadas horas de la noche sólo acudían los que iban a drogarse, los delincuentes o los borrachos.¹⁴⁷ De este modo no sorprende que poco tiempo después de haber inaugurado el Sistema de Transporte Colectivo, el lugar de la desaparición de uno de los personajes de un cuento de José Emilio Pacheco sea la misma Glorieta del metro Insurgentes.

En “La Fiesta brava” (1971) de José Emilio Pacheco, se supone que el protagonista, Andrés Quintana, escribe el mismo cuento que uno está leyendo. El cuento narra la estadía en la ciudad de México del Capitán Keller, quien fascinado por las piezas prehispánicas del Museo de Antropología, regresa ahí cada tarde a dibujarlas. De ello se percata un vendedor de helados que se aproxima a él y le ofrece la oportunidad de ver algo de la cultura con la que está tan maravillado. El capitán accede y se le dan las indicaciones de que debe esperar el último tren en un día viernes, bajar al nivel de las vías en la estación Insurgentes, caminar y esperar. Pocos momentos antes de abandonar el vagón en el que estaba, del otro lado del andén se advierte que ve a Andrés, el autor del cuento. Éste había llevado su narración a una revista de un viejo amigo para que lo dictaminara y, si había suerte, lo publicara. Pero en el cuento no hay tal fortuna, por lo que Andrés debe volver a su casa en la colonia Roma en el último metro y bajar en la estación Insurgentes.

¹⁴⁶ José Joaquín Blanco, “Metro Insurgentes” en Rubén Gallo, *México D.F. Lecturas para paseantes*, Turner, 2005, p. 152

¹⁴⁷ *Ibid.*, p. 154

Antes de comenzar la lectura del cuento uno se encuentra con una nota que dice “SE GRATIFICARÁ al taxista o a cualquier persona que informe sobre el paradero del señor Andrés Quintana [...] Se extravió el pasado viernes 13 de agosto de 1971 en el trayecto de la avenida Juárez a la calle de Tonalá en la colonia Roma.”¹⁴⁸ Este anuncio revela algo del final del cuento: Andrés, a quien le dieron una paga en dólares por su trabajo, es atacado por unos hombres al bajar del tren e intentar salir a la superficie de la estación de Insurgentes. Así, con una simple leída, uno podría conjeturar que se trató de un asalto, que los hombres que siguieron a Andrés buscaban quitarle su dinero y en el intento lo mataron y desaparecieron.

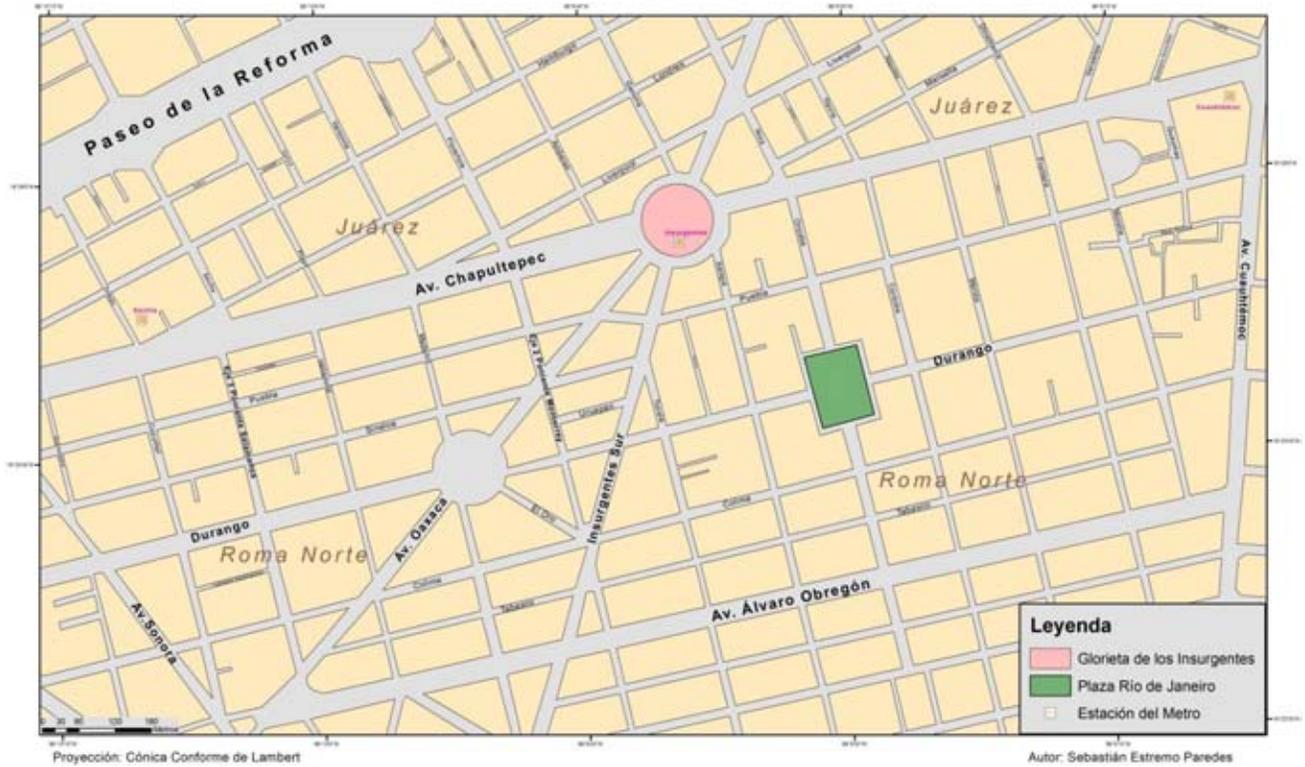
Claro que la estructura y la idea de la narración es hacernos pensar que, en algo así como un pasaje paralelo del mundo del cuento, los hombres que sacrificaron al Capitán Keller en el relato que escribió el protagonista fueron quienes vinieron por el mismo Andrés. Pero esto no es lo importante. Lo que nos importa destacar es que, así como Andrés al final de la narración se percató de que lo observan, acomodó los billetes de manera estratégica previniendo un posible asalto y sale corriendo del tren, es lo que podía pensar mucha gente al descender a esas horas de la noche y hallarse en la Glorieta de Insurgentes. Asimismo, destaca la nota introductoria, en la que se busca al protagonista del cuento. En ella no se menciona la Glorieta, pero sí la colonia Roma, en la que vivía Andrés.

El personaje se perdió en una de las ocho salidas bajo el nivel de la calle con que contaba la Glorieta de Insurgentes. Éstas funcionaban como entrada a dos colonias con una amplia tradición entre las clases medias—y en otro tiempo también entre las altas—de la capital dada su ubicación y planeación a principios de siglo. Eran las colonias Juárez y Roma. La construcción de la Glorieta vino a irrumpir en el espacio tradicional de ambas

¹⁴⁸ José Emilio Pacheco, “La Fiesta brava” en *El principio del placer*, México, ERA, 1997, p. 67

demarcaciones, y dio pie a una serie de transformaciones sociales y culturales que pueden ser rastreadas en las expresiones literarias, cinematográficas y musicales de la época.

Mapa de la Glorieta de Insurgentes y las zonas aledañas



Plano de la Glorieta de Insurgentes y sus alrededores en donde se puede apreciar la ubicación de la estación del Metro. Claramente se ven las salidas hacia las colonias Roma y Juárez.

Plano de elaboración propia.

-El umbral de la modernidad: La Zona Rosa en los años sesenta

La colonia Juárez y la colonia Roma habían sido diseñadas durante el periodo que conocemos como El Porfiriato. Hacia el final de esta etapa de la historia del país se había logrado un crecimiento económico sostenido y la urbanización era un imperativo del gobierno. La actividad constructiva en la ciudad era necesaria para la realización de obras públicas como el ferrocarril y para dotar de vivienda a las clases altas y a la burocracia. Para ello, en este periodo se fraccionaron numerosas haciendas dentro de la ciudad de México, se urbanizaron y se desarrollaron colonias residenciales para albergar a los sectores más acomodados de la sociedad capitalina. Estos fueron los casos de la colonia Juárez y la colonia Roma.

La cuchilla de terreno que hoy es la colonia Juárez, comenzó a fraccionarse hacia mediados del siglo XIX, obteniendo su nombre por el Ayuntamiento en el año de 1906.¹⁴⁹ A la colonia inicial que era de arquitectos se le fueron agregando otros pedazos de fraccionamientos de tierra, como los que se tenía pensado que se formaría la colonia Bucareli, entre otras más. Finalmente en la década de 1930 ya estaba terminada, con los límites que le conocemos: el Paseo de la Reforma al norponiente, la Avenida Chapultepec al sur, y el Paseo de Bucareli al oriente.¹⁵⁰ Por su parte, la colonia Roma también había surgido a principios del siglo XX del fraccionamiento de dos haciendas, la de Potreros de Romita, y de la Hacienda de la Romita. Se le conoce como colonia Roma tanto a la colonia Roma norte como a la Roma sur,¹⁵¹ división que corresponde a su historia: la parte norte comprende el fraccionamiento inicial, y el sur su ampliación.

¹⁴⁹ Eugenia Acosta Sol, *Colonia Juárez, Desarrollo urbano y composición social, 1882-1830*, México, IPN, 2007, p. 24

¹⁵⁰ *Idem.*

¹⁵¹ En adelante me referiré a ella sólo como “colonia Roma”, ya que en los textos rara vez se hace la aclaración de a cuál de las dos colonias se refiere, además de que esto responde a una cuestión de percepción de las zonas de la ciudad.

Ambas colonias tuvieron un mismo origen de urbanización y planificación, y estaban dirigidas a un mismo sector de la población. Las clases acomodadas que se asentaron en ellas erigieron viviendas suntuosas, llamativas, con aires cosmopolitas. Ahí residieron sobre todo las familias con “mayor tradición” en la ciudad; para los triunfadores de la revolución estaban Las Lomas de Chapultepec. Pero para los años sesenta estas colonias habían pasado a ser aún más céntricas. La enorme mancha urbana y las transformaciones socioeconómicas parecían ahogar a esta parte de la urbe, de la que muchos de sus tradicionales habitantes salieron, para dejar entrar a otros sectores de la creciente población capitalina.



En esta imagen de la SINAFO se muestran los terrenos que más tarde serían las colonias Juárez y Roma. Ambas dieron alojamiento a los sectores acomodados de la época porfiriana y de las primeras décadas del siglo XX. SINAFO, *Hombres caminan en terrenos de lo que serían las colonias Roma y Juárez*, Núm. De Inv. 3896

Desde finales de los años cincuenta la Zona Rosa, comenzaba a cobrar notoriedad en los ámbitos de la cultura y del desarrollo económico de la ciudad. Algunos aseguran que fue el pintor José Luis Cuevas quien, a principios de los sesenta bautizó así a una parte de la colonia Juárez, demarcada por unas de las avenidas más importantes de la ciudad como Reforma, Chapultepec, Insurgentes y Sevilla. Si bien esta anécdota carece de sustento es bien conocida por todos, tanto así que para cuando el mismo pintor coronó a esta parte de la ciudad con su “Mural Efímero” en 1967, ya todos la reconocían como tal, como la Zona Rosa.

La colonia Juárez, en lo que hoy conocemos como el cuadro de la Zona Rosa, durante toda la década de los sesenta fue despojándose de su carácter habitacional de clases medias altas, para dar paso al comercio y a la inversión extranjera y nacional. En ella comenzaron a operar bancos con diversas sucursales, agencias de viajes, salones de belleza, boutiques, cafeterías, galerías de arte, etc.¹⁵²En pocas palabras, había surgido un nuevo espacio de sociabilidad a la par de un área de comercio exclusiva en la ciudad.

Al mismo tiempo, resultaba contrastante la transformación que había sufrido su vecina, la colonia Roma, a lo largo de la primera mitad del siglo XX. Esta colonia residencial, que para principios de los años sesenta se veía deteriorada, conservaba poca de su población fundadora. Ella también había apostado por el comercio, pero de tipo local, así como la renta del suelo en lugar de su venta. Así, la Zona Rosa era el glamour, la intelectualidad, el buen gusto. Mientras que la colonia Roma comenzaba a representar la decadencia de las dinámicas urbanas en el espacio.

Todo aquel que se preciara de ser intelectual, o de codearse con ellos, tenía que estar presente por las noches en el café Tirol de la Zona Rosa, en los performances que tenían lugar en alguna de las numerosas galerías de arte, o tomando una copa de vino en alguno de los muchos restaurantes que había. Un retrato de este estilo de vida, de esa actitud de la gente joven de clase media, se puede encontrar en *Las dos Elenas*, medimetro de 1965 dirigido por José Luis Ibañez. Si bien es una adaptación de un cuento de Carlos Fuentes, Vicente Leñero dice que es una autobiografía de la Zona Rosa en esta época.¹⁵³En realidad Leñero no se refiere a las locaciones, sino a la manera de vivir y de pensar, de lo que representaba ser parte de La Onda.

¹⁵² Vicente Leñero, "Zona Rosa, 1965" en Rubén Gallo, *Op. Cit.*, p. 88-95

¹⁵³ *Ibid.*, p. 90



Imagen de *Las dos Elenas* en donde la protagonista baila en un club nocturno. Por entonces la población joven comenzaba a apropiarse de los espacios de la ciudad.

Elena, tomando de nuevo la metáfora de Leñero de que la muchacha es la Zona Rosa, evidencia cuatro cosas: 1) la ampliación del horizonte de actividades y lugares para una creciente juventud; 2) la irrupción de ideas radicales de la juventud y el choque con los padres; 3) el sector de la sociedad que puede acceder a este consumo cultural, y 4) al gran grupo que se dejaba fuera de estas representaciones.

En la pantalla seguía apareciendo la Ciudad Universitaria, pero no como escenario principal, ahora lo acupaban las cafeterías y los lugares donde se bailaba un rock muy suave. En ellos todos los asistentes vestían de diversos colores, los muchachos dejaban de cortarse el cabello, las muchachas usaban delineador y lucían sus largos cabellos con diademas, al igual que las más cortas faldas que se habían visto en la historia. El escenario moderno por excelencia fue la Zona Rosa, la que se convirtió en el lugar abierto a las nuevas propuestas artísticas en sus múltiples galerías de arte, y al intercambio de ideas en sus muchos bares.

El personaje principal, Elena, interpretado por una joven Julisa, está hambrienta de las nuevas experiencias que le ofrece la vida moderna, y de las posibilidades que existen en esta ciudad para vivirla. Ella está casada con Víctor, un joven arquitecto que sucumbe a los

caprichos de su esposa gracias a que admira su ímpetu y su idea de la vida. Se puede ver cómo estos dos personajes van de su casa en San Ángel o Coyoacán y se encuentran en cafeterías de la Zona Rosa, van a fiestas y a galerías de arte en el mismo lugar, y cómo visitan a los padres de ella en Las Lomas de Chapultepec.

A las nuevas maneras de vestir, de hablar, de pensar, a las nuevas preguntas acerca de cómo ser “moderno”, se les denominó “La Onda”.¹⁵⁴ Esta actitud, que después se denominaría incluso movimiento, era sobre todo impulsada por los jóvenes, quienes no estaban conformes, en primera instancia, con cómo se representaba la vida en el país. La tradicional vida familiar, la moral cristiana y el culto a la tradición no eran para ellos. Los jóvenes estaban en busca de nuevas experiencias, nuevas historias y nueva gente, y podían empezar a buscar en la misma Ciudad de México.

La protagonista, Elena, bien puede incluirse como parte de dicha generación. En el mediodrama el personaje tiene una idea desatada por una película de François Truffaut: puede existir un matrimonio entre dos hombres y una mujer. Esta anécdota sirve para poner sobre la mesa el choque generacional entre ella y sus padres. La Onda relajaba las costumbres y se hacía evidente en las nuevas dinámicas familiares y el trato hacia los progenitores.¹⁵⁵ se volvía normal tocar temas que antes parecían delicados o inmorales como la poligamia, la sexualidad y las relaciones de pareja.

El personaje también prefiguraba lo que había de ser tan importante para los jóvenes de la época: cómo se veían ellos, los modernos, y cómo los veían los otros, los adultos. La manera de vestir *a go go* de la protagonista evidencia esto con sus botas largas, sus faldas cortas, sus colores chocantes, sus lentes oscuros, su cabello ondulado y sus gustos musicales. Pero no

¹⁵⁴ Eric Zolov, “La Juventud se impone” en *De/rotar*, México, Vol. I, n° 2, p. 104

¹⁵⁵ *Ibid.*, p. 103

hay imagen si ésta no se hace visible. Por ello el personaje iba a lucirse a los lugares más exclusivos, con la gente más notable de la escena artística e intelectual, como José Luis Cuevas en su estudio de Coyoacán o en el Toulouse Lautrec de la Zona Rosa.

La Onda se ha denominado la contracultura de esos años,¹⁵⁶ sin embargo, esta clasificación no satisface. Desde un inicio La Onda se cooptó e incorporó al discurso del Estado Mexicano que buscaba resaltar la modernidad del país a través de su capacidad económica, su novedosa y reluciente infraestructura, al mismo tiempo que intentaban conjugarse con las tradiciones nacionales y la “cultura mexicana”. Siguiendo a Roger Chartier, la representación es la construcción de una imagen presente de un objeto ausente; de este modo, hay una diferencia entre lo que se representa y lo que está siendo representado.¹⁵⁷

Lo importante de La Onda era la imagen. Ella traía consigo una nueva estética, que dejaba ver una rebeldía, pero sin lanzarse a las calles y sin trastocar las estructuras ni los valores tradicionales de la sociedad mexicana. Los jóvenes podían jugar cuanto querían a hablar de la sociedad burguesa en un café o asistiendo a la tocada de un nuevo grupo en alguno de los bares de moda. De este modo, la juventud y la vida urbana comenzaron a ser representadas, al igual que ciertos sectores de la ciudad. Se comenzaron a proyectar imágenes de los lugares que se consideraban más modernos, que nos hacían lucir a la altura de las grandes capitales occidentales.

En parte, lo que en *Las dos Elenas* hace el personaje principal es hacerse visible por los lugares de moda en la ciudad. A la Zona Rosa iba todo aquel que quería ser visto o escuchado, bastaba entrar al café Tirol o pasar por el Hotel Geneve para encontrar a notables intelectuales o personalidades de la farándula. Ahí se daban cita Rita Macedo, Manuel Felguérez, Carlos

¹⁵⁶ *Ibid.*, p. 106

¹⁵⁷ Roger Chartier, *Op. Cit.*, p. 57

Monsiváis, Juan García Ponce, Luis Villoro, Octavio Paz, Enrique González Pedrero, Julieta Campos y las hermanas Monserrat, María Teresa y Ana María Pecanins.¹⁵⁸ Era como estar en el Greenwich Village de la Ciudad de México con un toque del París de los sesenta.

La Zona Rosa era el reflejo del buen momento económico del país y de las transformaciones sociales y culturales por las que estaba atravesando. Había que enfocarse en esa cara, fomentar el turismo a esas áreas de la ciudad como el centro poniente y el sur. Al mismo tiempo, se debía alejar del caótico centro a los posibles inversionistas extranjeros. Después no había nada digno de mostrarse.

La década de los sesenta fue notable por el incremento de la actividad comercial, la que incluye a los hoteles y restaurantes. Ésta pasó a ser el sector más importante de la economía nacional,¹⁵⁹ desplazando a la industria, la cual alcanzó su pico a finales de la década, para comenzar a caer en los años setenta. Esta además de ser la imagen del estilo de vida que se quería mostrar, también era la de la economía que se buscaba fomentar. En todos los sentidos era una invitación al capital extranjero, ya fuera en forma de inversiones o de turismo. José Joaquín Blanco recuerda cómo la Zona Rosa estaba plagada de turistas y de agencias de viajes y de academias de idiomas.¹⁶⁰

Por otro lado, también se ponía de manifiesto qué sector de la población tenía acceso a disfrutar de las bondades de La Onda y de los lugares de sociabilidad y vanguardia como la Zona Rosa. *Las dos Elenas*, retrata a una joven pareja, que como muchos, pudieron haberse conocido en la universidad: él es arquitecto y ella está interesada en la pintura, el arte y el

¹⁵⁸ Alberto Barranco, "Aquella Zona Rosa" en *Vértigo Político*, 12 de julio de 2013. [En línea] en <http://www.vertigopolitico.com/articulo/17810/Aquella-Zona-Rosa#sthash.KGdgHQZO.dpuf>, consultado el 02 de febrero de 2014 a las 14:45

¹⁵⁹ Renato González Mello y Ariel Rodríguez Kuri, *Op. Cit.*, p. 705

¹⁶⁰ Rodrigo Laguarda, *Op. Cit.*, p. 92

pensamiento contemporáneo. Esto puede no decir nada, pero lo que sí dice es que pertenecían a un grupo privilegiado de la sociedad que iba en aumento. Ellos pertenecían al 22% de la población de esa década,¹⁶¹ es decir, a las clases medias, en concreto, a la clase media alta. Ellos representaban a lo que todo mexicano debía aspirar:¹⁶² una casa en las afueras del área central, pero con un coche para desplazarse; ropa a la moda y escapadas a la vida nocturna de la ciudad. Es como se debía ser moderno en esta ciudad.

Así, los jóvenes ya no sólo se veían retratados en las calles del centro, en cafeterías, o en el barrio universitario; ahora ya no eran los chicos preparatorianos los protagonistas, sino los exitosos profesionistas los que eran el centro de atención de las historias. Prácticamente era la representación de la promesa del triunfo de los estudiantes de clase media. Llama la atención que sea el mismo Enrique Álvarez Félix el que encarne dos veces en cintas a un arquitecto, primero en *Las dos Elenas*, en donde es Víctor, el esposo de la protagonista, y después en *Los caifanes* (1966), que también fue una adaptación de un texto de Carlos Fuentes.

Ambos ejemplos permiten advertir la construcción de la representación de los profesionistas de la época, pero en particular de los arquitectos. Ellos se distinguían del resto de ese sector privilegiado que podía ingresar a la universidad en el momento en que salían de las aulas, comenzaban a ejercer y se hacían de renombre al construir uno o varios edificios que contribuyeran a hacer de México un país mucho más moderno.

El lugar ideal para todos estos jóvenes que querían distinguirse y pertenecer a los círculos artísticos e intelectuales más interesantes era la Zona Rosa. Aquí se podían explotar dos facetas de La Onda: 1) La Onda como imagen y 2) La Onda como consumo. Primero,

¹⁶¹ Lousie E. Walker, *Waking from the dream. Mexico's middle classes after 1968*, California, Stanford, 2010, p. 3

¹⁶² *Ibid.*, p. 9

estaba la cuestión de su exclusividad. Autores como José Joaquín Blanco han apuntado que este sector de la colonia Juárez se reservaba el derecho de admisión, y era para la clase media.¹⁶³ Este autor recordaba la Zona Rosa de esos años como un lugar ideal para ir de compras y que era frecuentado por numerosos turistas. Los aparadores mostraban la ropa de importación, las joyas, el arte, etc.; en suma, ahí se podía ir a ver el comercio de lujo de la ciudad. Pero también uno iba a que lo vieran.

Al mismo tiempo, conservar esta imagen de lo que era ser moderno, llevaba implícita una relación de consumo: se debía adquirir lo nuevo para estar a la vanguardia. De este modo se creaba una necesidad de nueva música, nueva ropa, nuevas ideas, en fin, nuevas tendencias culturales, las cuales eran de importación y sólo se encontraban en determinadas zonas de la ciudad. De éstas la más reconocida era la Zona Rosa.

Por lo mismo era una zona permisiva, de tolerancia.¹⁶⁴ La Onda, que con sus maneras de hablar, de vestir, caminar, de ser, no estaba bien vista en partes más conservadoras de la ciudad, tenía un cuartel en la Zona Rosa. Testimonios de la quienes se desenvolvían ahí mencionan que las melenas largas, las minifaldas, los colores chillones, etc., en otra parte de la urbe habrían causado, lo menos una agresión en la calle, y en el peor de los casos una golpiza o detención por parte de la policía.¹⁶⁵

En buena medida, la mediana autonomía de la Zona se debía al capital nacional o extranjero que se estaba adueñando de los edificios para montar locales comerciales. Por otro lado, estaba el sector de la ciudad que visitaba y compraba en este lugar. Eran personas con un

¹⁶³ Rodrigo Laguarda, *Op. Cit.*, México, p. 90

¹⁶⁴ Usamos el término “zona de tolerancia” haciendo referencia a un lugar circunscrito dentro de la ciudad donde se permiten ciertas prácticas o la entrada a grupos “minoritarios”, que en otros lugares se encuentran abiertamente rechazados. No debe confundirse con la noción de “tolerancia social” en donde se respeta la integridad de los individuos o grupos de población.

¹⁶⁵ Rodrigo Laguarda, *Op. Cit.*, p. 90

poder adquisitivo considerable, de igual manera, tanto nacionales como turistas, los que necesitaban un ambiente de orden y civilidad para poder llevar a cabo sus compras o dar un paseo. En pro de la economía se pasaban por alto actitudes que en cualquier otra circunstancia habrían desatado un escándalo de las autoridades o de grupos conservadores ligados a éstas; porque además de todo, eran llevadas a cabo por los sectores privilegiados de la sociedad, las clases medias.

Y es que en ningún otro momento en lo que iba del siglo XX hasta entonces, las clases medias habían tenido un nivel de vida tan alto. En verdad podía creerse que la distribución del ingreso iba cada día a ser más equitativa dado el círculo virtuoso económico que se estaba viviendo en el país,¹⁶⁶ y del cual la capital era el principal receptor. Las clases medias eran el principal sector que legitimaba la idea de estabilidad impulsada por el Estado Mexicano. Y la estabilidad era ante todo un “estado mental”.¹⁶⁷

Esta, la de la Zona Rosa, era la cara que resultaba digna de mostrarse al extranjero, la vanguardista, la sofisticada, la de *lo mexicano* digerido al turista, la del toque nacional que participaba de lo internacional. En suma, aquí estaba bien La Onda. Porque aquí se podía controlar, se podía consumir, cooptar y exportar.¹⁶⁸ Por eso, cuando comenzaron las manifestaciones estudiantiles de 1968, se puso de manifiesto que La Onda de ninguna manera podía ser un movimiento de masas. Y no lo era.

Los jóvenes que salieron a las calles envueltos en una efervescencia política nunca antes vista, fueron reprimidos brutalmente. En ello las clases medias jugaron un papel importante, pues al ver amenazada su forma de vivir, respaldaron las acciones del Estado Mexicano

¹⁶⁶ Renato González Mello y Ariel Rodríguez Kuri, *Op. Cit.*, p. 706-707

¹⁶⁷ Louise E. Walker, *Op. Cit.*, p. 9

¹⁶⁸ Eric Zolov, *Op. Cit.*, p. 104

encabezado por Gustavo Díaz Ordaz; incluso, miembros del mismo sector estudiantil se declararon abiertamente en contra de la postura “radical” de sus compañeros que marchaban por la ciudad exigiendo libertades políticas y que se escuchara su voz.¹⁶⁹ La Onda no era para las hordas estudiantiles, que aunque clasemedieras, no habían asimilado el discurso que el Estado buscaba imponer en la ciudad a toda costa: civilidad y modernidad por medio del orden.

Si los hijos que se creían los favoritos del Estado, las clases medias, comenzaban a salirse de los márgenes que tan amablemente había ampliado éste para ellos, tenía que ponerlos en su lugar, y recordarles para qué le servían. Claro que el Estado priista quería una país de clases medias que reflejara el progreso del país, pero en la medida en que éstos contribuyeran a su proyecto, es decir, que se volvieran “ciudadanos consumidores”.¹⁷⁰

Si en parte no hubo reacciones negativas hacia la represión estudiantil del gobierno, fue porque la economía del país se seguía manteniendo arriba del 6% de crecimiento por año, y porque no se vio trastocado el estilo de vida de muchos de los mexicanos. Uno de los objetivos de la siguiente década fue mantener el crecimiento y el nivel de consumo a toda costa. Para lograrlo se recurrió tanto al manejo deficitario del presupuesto, como a los préstamos internacionales, esto para intentar mantener el crecimiento de la economía nacional.¹⁷¹ El panorama seguía siendo de prosperidad y crecimiento; aún podía vislumbrarse un futuro prometedor para las clases medias, y ellas seguían reforzando esta idea con su forma de vida, la que no se vio afectada.

¹⁶⁹ Al respecto pueden verse los textos de Ariel Rodríguez Kuri “1968 y la revolución conservadora en México”, Ponencia presentada en la XIII Reunión de historiadores de México, Estados Unidos y Canadá el 28 de octubre de 2010 en Santiago de Querétaro, Querétaro, 14 pp. ;y Eric Zolov, *Op. Cit.*

¹⁷⁰ Louise E. Walker, *Op. Cit.*, p. 105

¹⁷¹ Renato González Mello y Ariel Rodríguez Kuri, *Op. Cit.*, p. 708

En este sentido, quedaba claro que la Zona Rosa para nada era un lugar para habitar, sino para la vida pública. Y aunque se hubiera querido habitar, la Zona se estaba transformando desde principios de la década de los sesenta, cuando los habitantes tradicionales de la colonia Juárez comenzaron a vender sus predios a comerciantes o pequeños propietarios para impulsarla como centro de comercio para clases medias y altas.

Así sucedió con las casas porfirianas de la familia Bermejillo de León, que después de vender su propiedad, la antigua casa familiar, dio paso al Focolare. Con igual suerte corrió la casa del fundador del *Excelsior*, Rafael Alducín, en la que se instaló el restaurante 1-2-3.¹⁷² Y como ellas muchos más casos en donde un comprador veía el potencial comercial de la zona, y ofrecía una importante suma de dinero a familias que ya no querían hacerse cargo de casas viejas y enormes, o bien a los herederos de las mismas que estaban más entusiasmados en vivir en lugares mucho más modernos como Ciudad Satélite o El Pedregal de San Ángel.

Elena era esa muchacha joven y moderna que, sin embargo, se había casado, se dedicaba al hogar, y era fiel a pesar de sus pretendientes y sus inquietas ideas de la vida conyugal; que se enfrentaba con sus padres, pero sólo los desafiaba de manera verbal; y que andaba por toda la ciudad en busca de lugares desafiantes.

Del mismo modo que ésta era la imagen que debía mostrarse al mundo de la mujer moderna mexicana, de la que Víctor su marido se sentía tan orgulloso, y que no empataba con la imagen de la gran mayoría de las mujeres de este país, la de la Zona Rosa era la de un lugar cosmopolita. Sus dinámicas comerciales y sociales poco tenían que ver con otras zonas de la ciudad, incluso contiguas a ella.

¹⁷² *Idem.*

Así, justo cuando estaba en su mejor momento cultural y comercial irrumpió el Metro en esta zona de la ciudad con una Glorieta. Este sistema de transporte y la dinámica comercial y de sociabilidad de masas que desató acabó por desterrar a las élites, tanto a las comerciales como a las consumidoras. La Glorieta se convirtió en la puerta de acceso a un mundo de tolerancia para aquellos que antes nunca antes habían gozado de ella en una ciudad conservadora.

-La colonia Roma y la Zona Rosa en los años setenta

La Glorieta de Insurgentes también era la puerta de entrada a la colonia Roma. Ésta al igual que la colonia Juárez había perdido su característica residencial hacia la década de los años sesenta. José Joaquín Blanco habla de un “desclasamiento” de la zona, que se hace evidente en el momento en que deja de ser una colonia residencial para convertirse en un “barrio”.

Ahora en sus avenidas, como la de Álvaro Obregón, se encontraban desde baños a refaccionarias y salones de belleza, fondas, taquerías, bodegas, cafés de chinos, carnicerías, misceláneas pobres, etc., en lugar de joyerías y tiendas de alta costura.¹⁷³ Pero la diferencia esencial estribaba en los inquilinos que ocupaban el interior de las casonas porfirianas. Los cuartos de servicio o de azotea, llenos de grietas y con vidrios rotos, los alquilaban solteros pobres, estudiantes e incluso prostitutas.

Sin embargo, también variaba la gente que llegaba a la zona. El protagonista de “La Fiesta Brava” y su esposa habían tenido que rentar su casa de Coyoacán e irse a ocupar un pequeño departamento a la colonia Roma, en la calle de Tonalá. A diferencia de lo que pasó con la colonia Juárez, en que buena parte de las familias aprovecharon las ofertas de compra de

¹⁷³ *Idem.*

los nuevos comerciantes y restauranteros, los habitantes de la colonia Roma descuidaron sus casas y las rentaron como viviendas o pequeños comercios.

Los primeros pobladores de la colonia Roma eran parte de la “vieja aristocracia” mexicana, la cual tuvo notable influencia en el Porfiriato. Ellos se asentaron en colonias como la Condesa, Santa María la Ribera, y especialmente en la Colonia Roma hacia comienzos del siglo XX. Pero para 1930 las élites porfirianas tuvieron que comenzar a compartir las áreas centrales de la ciudad con los nuevos ricos que habían nacido con la Revolución y que conformaban a los nuevos grupos en el poder.¹⁷⁴



Antigua mansión de la Colonia Roma. A partir de la década de los treinta las élites van a abandonar las colonias centrales de la ciudad y se van a alojar en nuevos fraccionamientos al sur y al poniente de la ciudad. Los nuevos pobladores van a sustituir este tipo de construcciones en otras colonias por unas de tipo ecléctico y neocolonial.

Como consecuencia, los grupos tradicionales que poblaban estas colonias residenciales se comenzaron a mudar a nuevas zonas de la ciudad, principalmente hacia el sur. Así comenzaron a establecerse en colonias como San Ángel, El Pedregal y San Jerónimo, en donde edificaron sus casas con un estilo más sobrio y mucho menos llamativo y ecléctico que los nuevos ricos en Chapultepec o Polanco.¹⁷⁵

Y si la Colonia Roma representaba el mejor ejemplo de una colonia de habitantes tradicionales pertenecientes a la élite política, económica y cultura durante las primeras décadas del siglo pasado, para los años setenta lo era del éxodo que había emprendido este sector de la

¹⁷⁴ Hugo G. Nutini, *The mexican aristocracy. An expressive Ethnografy, 1910-2000*, Austin, University Of Texas Press, p. 96

¹⁷⁵ *Ibid.*, p. 100

sociedad fuera de las áreas centrales de la ciudad hacia nuevos suburbios residenciales. Esas personas vendieron sin esperar a ver cómo sus casonas pasaron a ser hotel o cuartos listos para alquilarse.

A esa colonia que parecía caerse a pedazos llegó Adonis García, el protagonista de la novela de Luis Zapata, *El vampiro de la colonia Roma*. La novela fue publicada en 1979 por Grijalvo, y presumiblemente fue escrita entre 1975 y 1977, como lo indica la última página del libro.¹⁷⁶ En ella se cuentan las aventuras de un joven que, tras quedarse huérfano e irse con uno de sus hermanos a Guanajuato, decide regresar a la Ciudad de México que era su lugar de origen a finales de los años sesenta y principios de los setenta.

Adonis llega a instalarse en la colonia Roma gracias a René, su pareja, quien consigue un cuarto en renta para los dos. Los jóvenes que llegaban a la ciudad sin un trabajo fijo se instalaban en algún hotel de mala muerte de las zonas centrales de la ciudad, tal como lo hizo Adonis al principio. Él llegó a uno a la Ribera de San Cosme, del que decía que era “de esos que si acaso llegas a ver en las películas de negros”,¹⁷⁷ de las malas condiciones en las que estaba.

El protagonista siempre escogió vivir en la colonia Roma por dos razones: porque era “de ambiente”, y porque se encontraba cerca de su lugar de trabajo, la Zona Rosa.¹⁷⁸ Adonis representaba a uno de esos nuevos inquilinos a los que mientras pagaran su renta, se les dejaba vivir sin mayores referencias. Aunque también era el blanco perfecto de las caseras para desocupar un cuarto cuando se daban cuenta de sus relaciones homosexuales, de las muchas fiestas con amigos, o de su consumo de drogas. Ante ello, el protagonista y su compañero de

¹⁷⁶ Luis Zapata, *El vampiro de la colonia Roma*, México, Debolsillo, 2004, p. 177

¹⁷⁷ *Ibid.*, p. 40

¹⁷⁸ *Ibid.*, p. 52

casa en turno, sólo salían a buscar departamento a unas cuantas calles y se instalaban de nuevo. El arriendo y subarriendo de cuartos, así como de locales, mantuvo en esos años buena parte de las casas de la colonia Roma.

Adonis sólo tenía que caminar unas cuadras por la noche para ir a trabajar a la Zona Rosa. Ahí “taloneaba”, ejercía la prostitución masculina que reconocía como su profesión.¹⁷⁹ Su vida en la novela se desarrolla entre estas dos colonias: en una buscaba dónde vivir y en la otra cómo sobrevivir. El estilo de vida de Adonis no corresponde exactamente al que habría tenido alguien de clase media, pero tampoco al de un obrero o un pobre urbano.

Adonis no tenía los problemas de muchos de los que se consideraban pertenecientes a los sectores marginados de la ciudad. A diferencia de los campesinos o pobres rurales que migraban a la ciudad y que tenían que acomodarse en los trabajos más pesados, muchas veces dentro del ramo de la construcción, rentar en casas de vecindad o ir a vivir con parientes, el protagonista no tenía que lidiar con la discriminación. Su imagen era la de un joven de clase media, aunque no viviera como tal.

Su fluctuante capital, el cual oscilaba por cliente entre los cincuenta y doscientos pesos a lo largo de esos años, era lo que le permitía vivir y rentar un cuarto en dicha colonia. Dependiendo de su vida personal y su estabilidad emocional, el protagonista vivía en hoteles o cuartos de la misma, siempre y cuando sus caseras o las porteras de las casas donde rentaba no denunciaran con la policía, o le advirtieran que debía desalojar debido a sus actividades homosexuales y/o de su consumo de drogas. Pero el hecho de que Adonis viviera “al día” según lo que ganara, lo volvía vulnerable, sobre todo dentro de la dinámica de la oferta y la

¹⁷⁹ Acerca de la complejidad de la prostitución masculina en las últimas décadas del siglo XX en la Ciudad de México véase Ana Luisa Liguori y Peter Aggleton, “Aspectos del comercio sexual masculino” en *Investigación sobre sexualidad en México* [En línea] en <http://www.debatefeminista.com/PDF/Articulos/aspect419.pdf>, consultado el 01 de marzo de 2014 a las 20:50

demanda del sector inmobiliario. Era muy frecuente que no encontrara un lugar para rentar dadas sus condiciones económicas o de la misma inercia inmobiliaria de la ciudad, la cual se encontraba en un gran momento de demanda.¹⁸⁰

Pero su temprana vida en la ciudad le había permitido desenvolverse en ella de manera ágil, es decir, él no tenía que pasar por el proceso de “asimilación” que sí tenían que atravesar muchos de los recién llegados a la capital y que al igual que él se encontraban en el sector informal. Él desde chico caminaba la ciudad sin rumbo, lo que le permitió cierto conocimiento de ella y sus dinámicas. No obstante, el protagonista encontraba a la Zona Rosa como algo nuevo, era para él “un continente exótico”,¹⁸¹ enmarcado por un espacio lleno giros como los restaurantes y los cabarets que propiciaban la interacción.

El protagonista hacía evidentes nuevas formas de sociabilidad ligadas a la utilización de los espacios, e incluso presentaba nuevos lugares para los posibles encuentros. Si bien dichas prácticas pueden circunscribirse a la población homosexual masculina de la época, sí ponen de manifiesto la complejidad de la dinámica socioespacial¹⁸² de esos años. La emergencia de nuevos lugares dentro de la urbe condicionó y permitió otras formas de relacionarse con el espacio, a la vez que nuevas relaciones entre sectores de la población. Uno de estos lugares fue el metro.

La estación de Insurgentes se encontraba resguardada por la monumental Glorieta. Ésta, desde el momento posterior a su inauguración presentó ciertas condiciones para la concentración de población en horarios diurnos. Su espacio abierto ornamentado con

¹⁸⁰ Luis Zapata, *Op. Cit.*, p. 102

¹⁸¹ *Ibid.*, p. 47

¹⁸² Por dinámica socioespacial entendemos la relación que establecen los individuos con los espacios. Dicha relación tiene implicaciones materiales con el espacio construido, y detona procesos de apropiación a partir de la configuración de nuevos significados e imaginarios que le son atribuidos o con los que son asociados dichos espacios.

jardineras propició reuniones que tenían lugar entre personas que salían del subterráneo o esperaban a entrar, pero sobre todo fungió como punto de encuentro entre grupos de personas. En este sentido, la Glorieta de Insurgentes constituía un nodo dentro del STC Metro, dada su estructura física y de afluencia poblacional que permitía el encuentro entre los individuos.¹⁸³

Durante los años setenta se realizaban eventos culturales por parte del Departamento del Distrito Federal, así como asambleas de distintos sindicatos de trabajadores.¹⁸⁴ Éstos, que comúnmente se organizaban los fines de semana, evitaban los tumultos de las horas pico de los días laborales. Al mismo tiempo las reuniones en horario diurno permitía la visibilidad de los eventos, la fácil ubicación del lugar de la cita, y la interacción con las personas que pasaban por la Glorieta al igual que con la población local que tenía que atravesarla para hacer sus actividades cotidianas.

La introducción de esta estación—como las del resto de la red— evidenció durante la década de los setentas la diversidad de los sectores poblacionales que se encontraban en ella. Como menciona José Joaquín Blanco, con el metro llegaron los muchachos de barrios pobres, y se acabó la exclusividad de la Zona Rosa. Ahora con un boleto de metro todos podían llegar, no había más que cruzar la plaza hacia la salida de Génova y se podía participar del ambiente de libertad que antes sólo respiraban los sectores acomodados. Y aunque muchos de los lugares como el bar 9 seguían siendo exclusivos, nada se perdía con mirar los aparadores o con intentar entrar.

¹⁸³ Keyn Linch, *La imagen de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili, p. 62-63

¹⁸⁴ José Ignacio Lanzagorta García, “La Zona cero de la Zona Rosa” en *Nexos*, versión en línea del 05 de junio de 2013 en <http://www.nexos.com.mx/?p=18981>, consultada el 15 de enero de 2014 a las 22:05

Sin embargo, habría que matizar estas declaraciones del escritor, ya que si bien la Zona Rosa dejó de ser exclusiva en esos años, no fueron los muchachos de los sectores pobres los que inundaron los comercios y la vida nocturna. Eran la clase media y clase media baja que no podía ir a comprar ropa a los Estados Unidos en un fin de semana, pero que seguía estando en un rango económico cercano. Hacia principios de la década de los setentas las familias más pobres ganaban 2,000 pesos al mes, las familias de clase media baja ganaban entre 2, 000 y 5, 000 pesos, mientras que las clases medias altas percibían entre 5,000 y 12, 000 pesos por mes.¹⁸⁵ En todo caso, era signo de la expansión de la clase media.¹⁸⁶

El hecho de que Adonis García pudiera comprar una motocicleta de oferta, o arrendar un departamento en una colonia como la Roma, se debía en parte a que el gobierno tenía ciertas estrategias económicas destinadas a ese sector. Una de dichas herramientas era el crédito para incentivar el consumo de esos sectores en expansión, los cuales se habían convertido en el punto más importante a considerar dentro de la agenda social.

Así, en 1973 se creó el FONACOT,¹⁸⁷ sobre todo dirigido al sector asalariado. Era una de las medidas para evitar que la población sintiera cómo afectaba la inflación a su estilo de vida. Ahora, con ayuda del gobierno, podían comprar en pagos aparatos de línea blanca, muebles, ropa, etc., cosa que antes resultaba difícil para las clases medias bajas. Antes de la década de los setenta, era difícil acceder al crédito, no obstante que varias tiendas departamentales lo comenzaron a utilizar como forma de pago en los años cincuenta.¹⁸⁸

Aun así, como apuntaba Vicente Leñero, la mayoría de las personas seguían haciendo sus compras en el centro de la ciudad, o en otros tramos de la avenida Insurgentes. En los años

¹⁸⁵Louise E. Walker, *Op. Cit.*, p. 115

¹⁸⁶*Ibid.*, p. 5

¹⁸⁷*Ibid.*, p. 108

¹⁸⁸*Ibid.*, p. 114

sesenta uno iba a La Zona Rosa a escandalizarse observando los precios estratosféricos de los aparadores,¹⁸⁹ pero en los setenta los sectores bajo y medio bajo podían acceder al disfrute de su vida nocturna. Es en esta última década en la que comienza a extenderse la demanda de bares y antros, los cuales también eran menos exclusivos y elitistas que los tradicionales giros zonaroseros.¹⁹⁰

La Zona Rosa durante los años setenta siguió siendo un lugar permisivo condicionado por el capital, lo que en cierta medida explica que en él pudiera interactuar la población homosexual. Los bares que se establecieron en la Zona en estos años ya eran propiamente gay. Desde el principio del apogeo de la zona como punto de encuentro intelectual había concurrentes que se identificaban como homosexuales. Aunque contaban con cierta posición económica, la oferta de bares destinados exclusivamente a este sector tuvo que esperar unos años, cuando los bares se multiplicaron y diversificaron su clientela.

Esto permitió la concentración de personas que se identificaban como homosexuales en la Zona Rosa.¹⁹¹ El mismo José Joaquín Blanco señala que era la posibilidad de hacer negocios lo que determinaba las libertades en este punto de la ciudad. El hecho de poner un café y que consumieran en él incluso los sectores homosexuales, dejaba muy en claro que el que pudiera pagar podía consumir.

No hay que dejar de llamar la atención acerca de que las prácticas homosexuales estaban muy lejos de dejar de ser estigmatizadas, y aún menos legalizada la prostitución. Pero existía una convención de que la Zona Rosa era un lugar para el encuentro homosexual, así como un mercado para la prostitución masculina en la ciudad. Así, el “vampiro de la colonia

¹⁸⁹ Vicente Leñero, *Op. Cit.*, p. 91

¹⁹⁰ Rodrigo Laguarda, *Op. Cit.*, p. 95

¹⁹¹ Esta puede ser una explicación carente de complejidad, pero sin duda el factor socioeconómico estaba presente. Véase Rodrigo Laguarda, *Op. Cit.*

Roma” no tenía más que pararse en “la esquina mágica”, que se localizaba entre avenida Insurgentes y avenida Baja California para “ligar”¹⁹² y comenzar su jornada laboral o de juerga.

Lo que le funcionaba a Adonis en su negocio eran los lugares concurridos, en los cuales había una cierta convención de que era posible que existieran las relaciones homosexuales, aunque éstas sólo fueran de carácter sexual. De este modo los espacios comerciales y habitacionales destinados a la clase media—no necesariamente joven—permitían dicha atmósfera.

Ejemplo de esto eran los baños de los Sanborns, los cuales eran prácticamente una sala de espera para clientes, o las esquinas de la colonia Roma y de la Zona Rosa. Aunque hay que puntualizar que como el protagonista recalca, los “chavos” de este último punto de la ciudad se veían “más decentes”, más de familias acomodadas.¹⁹³ La entrada a la Zona Rosa, a la colonia Roma, y a varios Sanborns como el de la “esquina mágica” o el de “El Ángel”—que hacía alusión al monumento sobre avenida Reforma—era la estación del metro Insurgentes.

La Glorieta era otro punto importante en la cartografía de “ligue” de Adonis.¹⁹⁴ Desde que comenzaba el servicio a las cinco de la mañana hasta la media noche en que se suspendía éste, había gente que entraba y salía de la estación. Si bien éstos no eran los grandes clientes de “el vampiro”, sí era donde podía conocer a alguien para pasar el rato, en una mañana o una tarde donde todavía no era hora de trabajar y debía matar el tiempo. El metro entonces conectaba a la ciudad de norte a sur, de Tlatelolco a Hospital General; de oriente a poniente, de Zaragoza a Observatorio; y el norponiente con el sur de Tacuba a Taxqueña. Mucha gente

¹⁹² Luis Zapata. *Op. Cit.*, p. 90

¹⁹³ *Ibid.*, p. 160

¹⁹⁴ *Idem.*

ya había hecho parte de su vida este sistema de transporte, ya fuera para viajar, o como Adonis para trabajar y conocer gente.

El Vampiro de la colonia Roma no sólo participó en el resquebrajamiento de un tabú dentro de la cultura mexicana como era la homosexualidad, sino un nuevo discurso de la apropiación y representación de los nuevos espacios de la ciudad, en los cuales se inscribía el Metro, y particularmente la Glorieta de Insurgentes. Ésta servía como punto de encuentro y de transición entre dinámicas económicas, sociales y culturales en ese sector de la ciudad.

El particular emplazamiento y ubicación de la estación Insurgentes permitieron el desarrollo de actividades de sociabilidad inmediatamente después de su inauguración. Con el estigma de lugar inseguro, fueron los jóvenes, y sobre todo los de sectores marginados como los homosexuales o los de clase media baja los que se apropiaron de este espacio, de sus horarios nocturnos y de las transformaciones que sufrió la zona durante la década de los setenta.

-La experiencia del Metro

Para el año de 1977 el Metro de la Ciudad de México necesitaba ser ampliado. Hacía varios años que había rebasado su capacidad de transportación lo cual afectó su velocidad. Para miles de capitalinos este sistema de transporte se había convertido en parte complementaria de su trayecto diario a sus lugares de trabajo y de habitación. Las experiencias que tenían lugar en él comenzaban a normalizarse como las vicisitudes del transporte masivo de pasajeros en una ciudad que parecía no paraba de crecer ni de transportarse.

En la canción de Chava Flores “El Metro”, se nos cuenta un solo viaje de un pasajero a lo largo de la línea 2, de Tacuba hasta Taxqueña, y todos los obstáculos a los que tiene que

enfrentarse para llegar a su destino. La problemática del transporte de pasajeros se ve representada de terminal a terminal, desde la llegada al andén del personaje del trovador urbano hasta varias estaciones después, en donde se tiene que enfrentar con los demás pasajeros del vagón.

“Ya me voy, me lleva el metro por un peso hasta Tasqueña” canta Flores, lo que ponía de manifiesto lo barato y accesible que resultaba viajar en Metro. Desde el principio la tarifa del Metro sólo intentaba recuperar el costo del equipo y los gastos operativos. De este modo durante 13 años el boleto de este medio de transporte costó un peso en la compra de cinco boletos, y \$1.20 si se compraba uno solo (13.6 centavos por kilómetro). El argumento era que el costo del boleto debía permitir a cualquier trabajador transportarse.¹⁹⁵

“Adiós mi linda Tacuba, ya pasamos por Cuicláhuac, ya pasamos por Popotla y el colegio melitar; ya me estoy arrepintiendo no haber hecho de las aguas; si me sigue esta nostalgia yo me bajo en la Normal.” Recorrer toda la ciudad en cuestión de minutos era una nueva experiencia, sobre todo para la clase trabajadora que antes tenía que hacer uso de varios medios de transporte. Por otro lado, también significaba un ahorro de horas del día para desplazarse de su lugar de habitación para llegar a sus centros de trabajo y viceversa. Con 27 minutos entre terminal y terminal, el Metro era la opción de transporte más rápida para trasladarse dentro de la ciudad. Aproximadamente en esa cantidad de tiempo se podía ir desde Zaragoza hasta la Glorieta de Insurgentes o Chapultepec, a ver los aparadores de la Zona Rosa o al bosque un fin de semana y regresar en un lapso de tiempo similar.

¹⁹⁵Bernardo Navarro, *Metro...*, p. 143-144

Esto era lo más parecido a ser moderno. Gozar de cierta tecnología, capacidad de transportación y velocidad en el traslado constataban las muestras de modernidad de la capital mexicana para la gente que pudo subirse al Metro en sus primeros años de funcionamiento. Parecía que íbamos en el camino del progreso todos los capitalinos, aunque se viviera en la periferia oriente o norte. Sin embargo, el poder acceder a este sistema de transporte era una más de las ilusiones de que todos podían disfrutar de los frutos del buen momento económico por el que atravesaba el país. Los problemas de la transportación masiva era algo que padecían las clases trabajadoras, y esta situación ponía de manifiesto la creciente segregación socioespacial que tenía lugar en la ciudad.

“Al bajar a los andenes escuché esta cantaleta: al mirar llegar los trenes no se aviente para entrar, si en diecisiete segundos no ha podido ni se meta, ni se baje la banqueta que se puede rostizar”. El STC desde el año de 1973, a escasos dos años de su inauguración, presentaba niveles de saturación. En parte se debía a que el gobierno echeverrista decidió dejar de invertir en la red del Metro. Esta administración prefirió aumentar el transporte de pasajeros de superficie, es decir, los camiones. Esto lo realizó a través de una serie de obras infraestructurales como ampliación de vías de acceso. Producto de ello fue la introducción de un sistema vial reticular norte-sur y oriente-poniente a través de los famosos Ejes viales y el Circuito interior,¹⁹⁶ pero sobre todo con el incremento a los subsidios de los permisionarios del transporte.

¹⁹⁶ *Ibid.*, p. 109



Imagen destinada a los trabajadores del STC Metro en donde se advertía del peligro de la alta tensión en las vías, a las cuales caían muchos de los usuarios debido a las aglomeraciones que tenían lugar en el sistema de transporte desde la primera mitad de los años setenta.

Presencia del Metro, Vol. I, N° 3, enero-febrero, México, STC, 1971, p. 12

Los accidentes eran una constante en la experiencia del Metro de los años setenta. No era exagerado decir que tanto los andenes como el mismo traslado eran peligrosos. Ejemplo de ello fue el más grave accidente registrado en la historia del transporte masivo de pasajeros. El 20 de octubre de 1975 dos trenes de la línea 2 se impactaron en el tramo que va de la estación Xola a Viaducto, causando la muerte de 26 individuos que iban a bordo. No obstante, las medidas que se tomaron para paliar los percances en el STC se implementaron varios años después, durante la segunda etapa constructiva del Metro. Dichas medidas consistieron en introducir un sistema de pilotaje automático, el aumento del número de trenes, la dosificación de pasajeros en el exterior de las estaciones (sobre todo de las terminales), el cierre de estaciones y de secciones de las mismas según la concurrencia y la hora del día.¹⁹⁷

“Voy en el metro, ¡qué grandote, rapidote, qué limpiote! ¡Qué deferencia del camión de mi compadre Jilemón que va al panteón!”. Los camiones seguían siendo la principal fuente de traslado de la

¹⁹⁷ *Ibid.*, p. 34

población capitalina y de las periferias con el 9.4% de los traslados totales.¹⁹⁸ Las tres líneas que existían difícilmente satisfacían la demanda de las periferias obreras del norte y del oriente. La línea 1 llegaba hasta Zaragoza, punto de referencia y de conexión con Iztapalapa y Ciudad Nezahualcoyotl, mientras que la línea 2 conectaba a los centros fabriles de colonias como la Anáhuac o la colonia Granada a través de estaciones como Colegio Militar y Tacuba. Todas estas personas que atravesaban la ciudad habían hecho parte de su jornada los traslados a sus trabajos, y el Metro ahora constituía parte de sus vidas. En él se cruzaban los planos sociales y personales.¹⁹⁹

En un itinerario de traslado que se había vuelto automático se establecían nuevas dinámicas de interacción masiva que, por un lado, llevaban a la confrontación con muchas personas en un espacio reducido en un recorrido obligatorio, y por otro, constituían un espacio individual particular de “desencuentro social”.²⁰⁰ “*¡Que se quite de la puerta!-, y luego luego que me quite. Y siguió la señorita: ¡Que se arrime más pa’ allá!, ¡qué no fume!-, si ni fumo, ya me trae de su puerquito; yo por más que me la busco no la jallo dónde está.*” Además los conflictos eran parte de lo cotidiano del traslado. El Metro hacía obligatorios los encuentros con “lo otro”, pues en él se cruzaban distintas maneras de transitar, habitar y apropiar el espacio por gente de las distintas zonas de la ciudad y de distintos sectores sociales. El ingreso a los carros se daba de manera tumultuaria, en donde tenían lugar agresiones y accidentes, lo que terminó por hacer que se cerraran tramos de estaciones, que se separaran a hombres de mujeres en partes específicas del andén y se les proporcionaran a éstas últimas carros en la parte delantera.²⁰¹

¹⁹⁸ *Ibid.*, p. 41

¹⁹⁹ Marc Augé, *El viajero subterráneo*, Barcelona, Gedisa, 1987, p. 16

²⁰⁰ *Ibid.*, p. 15

²⁰¹ *Ibid.*, p. 34

La modernidad capitalina hacia el final de los años setenta, como ha dicho Carlos Monsivais, era un viaje hacia el fondo del apretón.²⁰² Pronto el sistema de transporte más a la vanguardia de las necesidades capitalinas se vio rebasado por una población que, más que crecer, no se había considerado inicialmente en el mapa de influencia de los que proyectaron el STC Metro. El trazo y la disposición de las estaciones no estaban planeados para las masas, aunque éstas aparecían en el discurso de manera abstracta.

Tal como la ciudad de esos años, el Metro era un lugar de encuentros y desencuentros entre la enorme población capitalina, en donde la única manera de confrontar lo violento de la masa, del espacio construido y de los discursos arquitectónicos y culturales dominantes, eran las expresiones individuales de la memoria, el andar, la escritura y el lenguaje.²⁰³ Estas expresiones constituyeron la única forma de resistencia hacia el discurso estatal de la modernidad mexicana, que llegó a todos los sectores mexicanos en forma de edificios y obras públicas, pero que pocos disfrutaron y que muchos padecieron.

La Glorieta de Insurgentes fue representativa dentro de dicho discurso, y paradójicamente, también de sus contradicciones y grietas. Su pronto deterioro físico y la utilización de su espacio para otras actividades como las reuniones de sectores de la sociedad en lugar del comercio, pusieron de manifiesto que la imposición de un espacio no determina las actividades que en él se desarrollen, aunque así lo dispongan las autoridades y las normatividades. Las formas de apropiación y de representación del espacio y de la dinámica del

²⁰² Carlos Monsivais, "El Metro: viaje hacia el fin del apretujón" en José Joaquín Blanco y José Woldenberg *México a fines de siglo*, T. I, México, FCE, 1993, p. 283

²⁰³ Michel de Certeau, "Andar en la ciudad" en *Bifurcaciones, revista de estudios culturales urbanos*, número 07, julio de 2008, 17 pp., [En línea en www.bifurcaciones.cl consultado el 05 de enero de 2013 a las 16:55]

“traslado subterráneo” constituyeron una forma distinta de enfrentarse a la modernidad del Estado mexicano. Fueron la forma de evidenciar y denunciar la verdadera modernidad mexicana.

CONSIDERACIONES FINALES

La Glorieta de Insurgentes aún se encuentra en el lugar donde a finales de la década de los sesenta se inauguró el Sistema de Transporte Colectivo Metro. La renovación que tuvo hace un par de años intentaba volver a colocarle el mote de moderna, a través de su iluminación reflejando un espacio limpio y seguro, cualidades que prácticamente nunca tuvo. La estructura del edificio que alberga la estación del Metro no se modificó, como no lo han hecho ninguna de las estaciones en su exterior desde su inauguración. El motivo es que cada una de ellas, pero en especial la del Metro Insurgentes, tuvieron una planeación estratégica dentro del proyecto de la red de transporte, e incluso más allá, de la ciudad misma.

Esta tesis ha intentado explicar el origen y evolución de la Glorieta de Insurgentes, desde su inauguración con el STC Metro hasta entrados los años setenta. Asimismo, aventura sólo una interpretación del significado que pudo tener dentro del proyecto general del subterráneo. Para ello fue necesario inscribir nuestra explicación dentro de algunos procesos generales y eventos coyunturales en el terreno de lo político, económico y socio-cultural.

El Sistema de Transporte Colectivo Metro estuvo enmarcado por una serie de transformaciones que tuvieron lugar en la Ciudad de México hacia principios de la segunda mitad del siglo pasado. El contexto en general era de crecimiento en los ámbitos demográfico, económico e infraestructural. La población de la capital había aumentado de tal manera que los límites de ésta se habían rebasado. Habitar y trasladarse en una ciudad en constante crecimiento era cada vez más difícil, sobre todo en las áreas donde se concentraban las principales actividades económicas como la industria y el comercio.

Así, el transporte representaba una de las mayores preocupaciones de las autoridades y de los habitantes de la Ciudad de México. El Metro fue presentado como la solución a dichos

problemas, y todo un reto para sus orquestadores y ejecutores. Era una empresa de gran envergadura para un país que necesitaba mostrar su potencial económico.

En el plano de lo urbano y de lo político económico, la Ciudad de México hacía un par de décadas que estaba atravesando por un amplio proceso constructivo. La expansión de la ciudad hacía que las formas de conectarla fueran una empresa cada vez más difícil de llevar a cabo de manera satisfactoria y prolongada. La periferia crecía en los cuatro puntos cardinales, sobre todo hacia el norte y el oriente, con una urbanización deficiente, en donde se asentaban gran parte de los sectores trabajadores. Éstos trabajaban en su mayoría en la industria y les resultaba muy complicado llegar a sus hogares después de la jornada laboral.

Para ello el gobierno llevó a cabo una serie de obras de infraestructura vial que permitieran una conexión entre zonas estratégicas para la economía. La industria se encontraba sobre todo en el centro, el norte y el oriente de la ciudad, sin embargo, la participación de la primera zona fue disminuyendo hacia finales de la década de los años sesenta.

Mientras tanto, en la zona poniente se impulsó la actividad terciaria a través de los servicios. Ésta comenzaba a convertirse en la zona de oficinas y de comercio exclusivo de la ciudad con las mayores posibilidades de inversión. Para ello debía de existir un transporte eficiente que permitiera el desarrollo de la economía. Así, se impulsó el proyecto del STC Metro de la Ciudad de México, al que se opuso el regente en turno, Ernesto P. Uruchurtu, quien pensaba que contribuiría a aumentar el caos en que se había convertido la ciudad a raíz de su expansión.

El problema de intereses políticos que desató el Metro entre el presidente Gustavo Díaz Ordaz y el Regente, ponía de manifiesto dos ideas de ciudad muy distintas: una apegada a las clases medias y a los sistemas de transporte de financiamiento nacional, y otra que

pregonaba la modernidad a través de la apertura de capitales, el crédito y la expansión económica, aunque eso significara la expansión de la urbe misma. La voluntad del presidente se impuso de manera definitiva en un momento en donde la capital jugaba un papel estratégico en la visión que el mundo podría tener del país durante los Juegos Olímpicos a través de su avanzada o anquilosada infraestructura y estructura urbana. Por su parte, el regente Uruchurtu dejó su puesto administrativo en 1966 tras un desalojo de una colonia irregular en el sur de la ciudad.

El proyecto del Metro podría resolver las dificultades de movilidad de la ciudad, de abastecimiento de transporte durante las contiendas olímpicas, y al mismo tiempo mostraba el gran alcance que tenía su administración para llevar a cabo obras públicas de tal envergadura. A través de éstas el Estado mexicano materializó su idea de ciudad moderna. Buscaba el reconocimiento de los países desarrollados de que el gobierno y la economía mexicana eran parte de la nueva civilización occidental, la del capitalismo de la posguerra. La intención era que con ello que se le abrieran las puertas a nuevas formas de financiamiento que permitieran sostener el crecimiento económico nacional y la estabilidad política, lo que se traducía en la permanencia del Partido Revolucionario Institucional al frente del país.

Para el desarrollo de la economía nacional ésta debía de sufrir ciertas transformaciones, y transitar paulatinamente hacia una economía de los servicios. Por ello se privilegiaron algunas zonas de la ciudad como la del poniente, en la que se impulsó este sector económico. El proyecto terminado y aprobado para su construcción acabó favoreciendo a esta zona de la ciudad y a este tipo de economía, así como a la zona comercial del centro de la ciudad en detrimento de la industria y su mano de obra.

En el plano de lo discursivo y simbólico, la estación del Metro Insurgentes es un buen ejemplo de cómo convergió la técnica, la arquitectura y las disposiciones administrativas para reconfigurar a la Ciudad de México en la segunda mitad del siglo XX. Asimismo, en ella como en otras grandes obras antecesoras del Metro, se buscó resaltar la idea de la modernidad mexicana que el Estado había configurado en las últimas décadas. A través del sincretismo de lo internacional y las raíces mexicanas, se buscó desplegar la identidad del nuevo México y el nuevo mexicano.

La Glorieta de Insurgentes mostraba hacer frente a las transformaciones que estaba sufriendo la capital a través de dos formas de la técnica: 1) la del diseño urbano-arquitectónico, y 2) la de la ingeniería vial y civil. La primera de estas formas ayudó a definir una glorieta como solución para redireccionar el flujo vehicular de dos de las avenidas más importantes de la ciudad. La segunda fue la que permitió que se llevaran a cabo una serie de intervenciones que harían posibles las condiciones para que albergara una de las estaciones del subterráneo. Para resolver el primer problema, el arquitecto encargado, Sergio Ortega Flores, se hizo eco de las ideas funcionalistas, y las concretó en un edificio en el que, a través de la técnica ingenieril y el diseño arquitectónico, confluía la idea de la modernidad preconizada por el discurso del Estado.

Dicho discurso, el cual era una construcción simbólica que sostenía y reproducía el orden de las cosas, mostraba las directrices de lo que debía ser proyectado en la ciudad a través de las intervenciones urbanas como las edificaciones, la infraestructura o las obras públicas. Todo proyecto funcionaba como una pieza de ese orden simbólico construido y sostenido por el mismo Estado, del cual sus ejecutores eran los técnicos a través de los profesionales de tres campos: la ingeniería, la arquitectura y la administración pública. ICA, que agrupaba a los dos

primeros, y el Departamento del Distrito Federal, fueron los que instrumentalizaron la idea de modernidad en la capital mexicana.

Las principales obras de la administración de Gustavo Díaz Ordaz y de la ciudad que concebía y que decidió llevar a cabo, se encuentran en *La Gran Ciudad*. Esta publicación fue editada por el mismo DDF y contiene los elementos que el Estado persiguió a la hora de configurar su discurso de modernidad, tanto en el plano de la técnica y la economía como en el de la cultura.

Las obras públicas realizadas por el Estado tenían como función la configuración de un orden simbólico que legitimara la posición de los grupos de poder, quienes recurrían a los profesionales de las ramas de la ingeniería y la arquitectura para moldear la capital mexicana. Esto en términos de intereses se traducía en volverla el principal punto financiero del país, la que captara la mayor cantidad de inversiones a través de la economía terciaria y la dinamización del mercado del suelo urbano. Para ello, los grupos de poder que conformaban al Estado mexicano construyeron una serie de imágenes para proyectar su discurso. En ellas el Estado se mostraba como el benefactor y constructor de la modernidad, aquel capaz de crear las condiciones de bienestar por medio de un ambiente urbano que permitiera el desarrollo de la población de manera armónica y feliz.

El papel de los profesionales que ayudaron a reconfigurar la estructura urbana de la Ciudad de México hacia la segunda década del siglo pasado, se fue transformando con el tiempo. Los ingenieros se convirtieron en los principales representantes de la técnica al servicio del Estado, mientras que los arquitectos se encargaron de contribuir a reforzar el discurso cultural de la nueva identidad mexicana. Ambas disciplinas divididas en gremios eran orquestadas por el Departamento del Distrito Federal, que cobró protagonismo como cabeza

administrativa de la ciudad. Los ejemplos urbano-arquitectónicos que ejemplifican la manera de instrumentación de este discurso estatal con proyección internacional, se hace evidente en la construcción de la Ciudad Universitaria en la década de 1950, las instalaciones Olímpicas, el Museo Nacional de Antropología y finalmente en el Metro de la Ciudad de México.

La concreción del discurso de la modernidad estatal tiene su proyección a nivel local por medio de la eficacia en la dotación de servicios, gracias a la implementación de los avances tecnológicos por parte del gremio ingenieril. Este tipo de obras públicas permitió a la población de capital disfrutar de un nuevo estilo de vida, siendo que muchos de ellos anteriormente no contaban con drenaje o agua potable en sus viviendas por estar alejadas del centro de la ciudad. El Estado se erigía como el héroe que brindaba a sus habitantes las condiciones para poder vivir dignamente en la urbe, acorde a un estilo de vida moderno.

A diferencia de las edificaciones monumentales ayudaron a configurar una imagen de la modernidad mexicana, las obras ingenieriles hidráulicas no eran visibles. En el discurso del Estado mexicano no existía ningún obstáculo capaz de frenar su determinación de llevar al país a la modernidad. El subsuelo funcionaba como la metáfora de lo desconocido, y al mismo tiempo era un reto a la capacidad de ejercicio del poder que tenía el Estado para hacer frente a cualquier dificultad del medio físico por medio de la técnica.

La identidad mexicana que promovía el Estado tenía dos vertientes: 1) la internacional o civilizatoria de orígenes españoles, y 2) la tradicional o ancestral de origen indígena; la ciudad moderna debía ser cosmopolita, con infraestructura de vanguardia y abierta, y debía dejarse atrás a la ciudad constreñida. El gremio de los arquitectos seguía siendo el principal articulador del discurso de la modernidad, al amalgamar la técnica de la mecánica y la hidráulica con la poética del espacio, así como con las disposiciones administrativas.

Todos los elementos que conformaban el discurso de la modernidad preconizado por el Estado mexicano y de su instrumentación convergieron en la Glorieta del Metro Insurgentes. En ella estaba presente un brillante despliegue de los conocimientos técnicos ingenieriles, tanto al exterior como al interior en su infraestructura y el funcionamiento del sistema de transporte. Su diseño era considerado de vanguardia, y al mismo tiempo era heredero de una tradición de la arquitectura racionalista. Además, en ella se realizó una configuración simbólica del espacio en donde las raíces de la cultura mexicana convivían con el estilo arquitectónico internacional, tanto al exterior como al interior de la Glorieta. En ella se reforzaba la idea de que el México moderno surgía a partir de la convivencia de otros dos, el tradicional y el de la civilización occidental.

En el nivel de la dinámica social y cultural, la estación del Metro Insurgentes permitió una serie de transformaciones en el espacio aledaño a ésta, las cuales fueron representadas por medio de ciertas expresiones culturales como el cine, la literatura y la música en los años anteriores e inmediatos a la realización del proyecto de la glorieta. Al mismo tiempo, éstas también ayudan a esbozar cuáles fueron los cambios que sufrió el espacio mismo de la Glorieta de Insurgentes, su estructura, la dinámica entorno a ella, y sus formas de apropiación.

El proyecto original de la Glorieta la contemplaba como una plaza comercial además de un nodo de transportación capitalina. La intención era consolidar una zona comercial en torno a la Zona Rosa, sector que es parte de la colonia Juárez. Al comienzo de operaciones del STC Metro se hizo evidente el fracaso de las iniciativas económicas y comerciales que el Departamento del Distrito Federal había depositado en la glorieta. El diseño de la misma, el poco atractivo comercial y el flujo constante de población hicieron que se deteriora en muy poco tiempo. La Glorieta se comenzó a representar como un lugar desolado y peligroso, cuya

importancia en los primeros años sólo estribaba en ser la entrada al subterráneo aledaño a Insurgentes.

En el cuento “La Fiesta Brava” de José Emilio Pacheco se muestra a la estación del metro Insurgentes como el lugar propicio para que ocurra la desaparición de una persona provocada por un asalto, en este caso del protagonista, Andrés Quintana, quien desciende del último metro. El personaje se dirigía a su casa en la colonia Roma, colonia a la que da salida la misma glorieta junto con la colonia Juárez, la que se ha representado mejor a través de la Zona Rosa.

Ambas colonias compartieron un mismo origen al ser planeadas como colonias residenciales. Su urbanización fue el resultado del fraccionamiento de haciendas, cuyos terrenos fueron vendidos para construir vivienda para las clases acaudaladas que deseaban establecerse fuera del centro del Distrito Federal hacia el primer tercio del siglo XX. Las diferencias entre ambas colonias comenzaron a ser contrastantes durante la década de 1950, en la que la Zona Rosa comienza a cobrar notoriedad gracias a la incentivación de su actividad socio-cultural. Este sector de la ciudad dejó de ser una colonia residencial para convertirse en un centro comercial y de sociabilidad exclusivo.

El cortometraje *Las dos Elenas* permite ver la representación de la Zona Rosa en sus años de auge, la que se proyectó como el escenario perfecto de una forma de vida moderna preconizada por los jóvenes miembros de las clases medias en expansión. A esta nueva actitud por parte de los jóvenes se le denominó “La Onda”. Era una imagen de los mismos jóvenes para establecer su distancia respecto de la forma de pensar y de vivir de los otros, los adultos. La Onda fue adoptada y cooptada por el Estado como la imagen de los jóvenes mexicanos por excelencia. La estética del movimiento y su discurso de rebeldía que no llegaba a actos

concretos para trastocar el orden establecido, fungieron como válvula de escape que benefició al Estado ante la actitud inconforme de algunos grupos de estudiantes.

Al mismo tiempo, la Zona Rosa era el reflejo del buen momento económico del país, y de la economía que el Estado buscaba incentivar por medio de inversiones del capital nacional y extranjero. El centro-poniente de la ciudad era el sector en donde gracias a zonas comerciales como la Zona Rosa podía impulsarse el sector terciario de la economía y transitar a una economía de los servicios.

También buscaba incentivarse el consumo de las clases medias, las cuales se encontraban creciendo desde hacía unas dos décadas atrás. Dicho consumo era cultural y material. Ambas manifestaciones las fomentaban áreas de la ciudad como la Zona Rosa, que ofrecían una variedad de productos al mismo tiempo que espacios de sociabilidad determinados por el capital. Aprovechando la expansión de las clases medias, se configuraron una serie de mecanismos para incentivar su consumo a lo largo de la década de los años setenta, de los cuales el más eficaz fue el crédito auspiciado por el mismo Estado.

La configuración de la Zona Rosa como un sector de alto consumo y de inversión, la convirtieron en una zona permisiva en donde aquel que contara con el capital para invertir o consumir podía gozar de ciertas libertades sociales y culturales que no se encontraban en otras partes de la ciudad. Era el lugar en donde confluía la civilidad y la modernidad por medio del orden, y en él debía de proyectarse un ambiente cosmopolita de apertura.

Paralelamente, la colonia Roma también había perdido su carácter residencial, pero en ella se estableció una dinámica distinta del mercado del suelo urbano. En ella se privilegió la renta de departamentos, habitaciones y pequeños comercios. La novela de Luis Zapata, *El vampiro de la colonia Roma* hace una representación particular de cómo se desenvuelve un joven

de recursos limitados en esta colonia y en la Zona Rosa. Mientras que la primera la habita a través de sus múltiples lugares de residencia, la segunda es su lugar de trabajo en donde ejerce la prostitución masculina.

En la novela se describen nuevas formas de sociabilidad producto de las transformaciones urbanas y económicas de la ciudad. El surgimiento de nuevos lugares de flujo y concentración de la población propició nuevas formas de relacionarse y apropiarse el espacio. El Metro se inscribe dentro de este tipo de lugares que transformaron la manera de interactuar de los distintos sectores de la población, al mismo tiempo que incentivó dicho contacto entre ellos. La Glorieta de Insurgentes se convirtió en un nodo que permitía la interacción incluso con los grupos marginados de la población como los pobres, o aquellos que estaban fuera de todo discurso normativo como los homosexuales.

Dentro de las expresiones culturales también se representó la experiencia del viaje en el Sistema de Transporte Colectivo Metro. La canción “El Metro” de Chava Flores, da cuenta de lo abrumadora que resultaba la experiencia de masas para la población que se movilizaba por los extremos de la ciudad. Representa la jornada diaria del trayecto, de la concepción del transporte y las formas de movilidad moderna. Al mismo tiempo ayuda a identificar cómo es que son apropiadas y representadas las transformaciones de la transportación en la capital, su dinámica y de la ciudad misma.

Las expresiones culturales en las que se vieron representadas las transformaciones de la Glorieta de Insurgentes, sus zonas aledañas y la Ciudad de México de finales de los años sesenta y del primer lustro de la década siguiente, resultaron una manera de apropiación de los espacios y de las dinámicas que tenían lugar en la urbe. Ante el discurso de modernidad, impuesto en el espacio construido en forma de edificios, y en la cultura en la imposición de

una identidad y una forma de vida, estas expresiones líricas populares resultaron una forma de resistencia.

Así, se ha buscado establecer que la Glorieta de Insurgentes puede ser considerada un símbolo de la modernidad del discurso del Estado mexicano. En su estructura física se encuentran los elementos que lo conformaron y que se han identificado en esta tesis, así como que la Glorieta se encontraba inmersa en un proceso de transformación urbana fundamentada en dicho discurso. Asimismo, se busca establecer la importancia de dicho espacio de la Ciudad dentro del proyecto del STC Metro en su conjunto, pero también dentro de procesos políticos y económicos más complejos.

Es claro que en esta tesis se dejan de lado muchas de las problemáticas que tuvieron lugar en la Ciudad de México en el periodo estudiado, e incluso del mismo proyecto del Metro. En última instancia, esperamos poder contribuir a la problematización y comprensión de un espacio de la ciudad como el de la Glorieta de Insurgentes.

Para nada esta interpretación pretende ser exhaustiva, y estamos conscientes de que otros enfoques pueden arrojar aún más luz sobre los procesos políticos, económicos, sociales y culturales, tanto generales como particulares, que configuraron y configuran esta urbe. Pero sí nos gustaría que este trabajo ayudara al planteamiento de nuevas preguntas para el estudio de la capital en esos años y de las décadas posteriores, en que nos parecía que podíamos llegar a conquistar el espejismo de la modernidad.

FUENTES

ARCHIVOS

- Archivo General de la Nación, Fondo Presidentes y Fototeca.
- Archivo Histórico del Distrito Federal, Departamento del Distrito Federal, Ramo de Obras públicas.
- Hemeroteca Nacional
- Base de datos de *The Journal of transport History*
- Mapoteca Orozco y Berra
- Mapa de la Secretaría de Obras Públicas*, Varilla CGDF07, Número de clasificador 10024-CGE-725

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta Sol, Eugenia, *Colonia Juárez, Desarrollo urbano y composición social*, 1882-1830, México, IPN, 2007, 187 pp.
- Adams, Willie Paul, *Los Estados Unidos de América*, trad. De Máximo Cajal y Pedro Gálvez, 44ª ed., México, Siglo XXI, 1988, p. 115
- Augé, Marc, *Los no lugares*, trad. de Margarita Mizraji, Barcelona, Gedisa, 2000, 124 pp.
- _____, *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*, Buenos Aires, 1987, 118 pp.
- Blanco José Joaquín y Woldenberg, José, *México a fines de siglo*, T. I, México, FCE, 1993.
- Barbosa, Mario, *El trabajo en las calles*, México, UAM, 2008, 291 pp.
- Bataillon, Claude, “Corona urbana alrededor de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México” en Javier Delgado, *La urbanización difusa de la Ciudad de México*, México, IG-UNAM, p. 23-41.
- Bell, Daniel, *El advenimiento de la sociedad postindustrial: un intento de prognosis social*, Madrid, Alianza, 1976, 578 pp.

- Bobbio, Norberto, *Diccionario de política*, México, Siglo XXI, 1991, 884 pp.
- Castells, Manuel, *La cuestión urbana*, 16ª, México, Siglo XXI, 2004, 480 pp.
- Chartier, Roger, *El mundo como representación*, Barcelona, Gedisa, 2005, 321 pp.
- Cisneros Sosa, Armando, *El sentido del espacio*, México, Miguel Ángel Porrúa, 2006, 136 pp.
- CIAM, “Carta de Atenas”, CIAM, 1933, 34 pp. [Documento en línea]
- Claval, Paul, *Espacio y poder*, trad. Hugo Martínez Moctezuma, México, Fondo de Cultura Económica, p. 21
- Colegio de México, El, *Nueva Historia General de México*, México, El Colegio de México, 2010, 818 pp.
- Corona del Rosal, Alfonso, *Mis memorias políticas*, México, Grijalbo, 386 pp.
- Davis, Diane, *El Leviatán urbano*, trad. De Eduardo L. Suárez, México, Fondo de Cultura Económica, 1991, 530 pp., Ils.
- DDF, *La Gran Ciudad*, coord.. Luis Martín Díaz Montero, México, DDF, 1970.
- Delfante, Charles, *Gran historia de la ciudad: de Mesopotamia a Estados Unidos*, trad. Yago Barja de Quiroga, Madrid, Abada, 2006, 537 pp.
- *Desafío a la estabilidad. Procesos artísticos en México (1952-1967)*, México, Océano, 2014, 914 pp.
- Dirección General de Estadística, *IV Censo Comercial, 1961, datos de 1960: resumen general*, México, Dirección General de Estadística, 1965;
- _____, *V Censo Comercial, 1966: datos de 1965*, México, Dirección General de Estadística, 1968.
- Domínguez Prieto, Olivia, *Trovadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo Metro*, México, UNAM, 2010, 380 pp. Ils.
- Espinosa López, Enrique, *Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano, 1521-1980*, México, 1991.
- Flink, J. J., *The Car Culture*, 2ª, Massachusetts, MIT Press, 1988.

- Foucault, Michel, “El ojo del poder” en *Bentham, Jeremías: “El Panóptico”*, Barcelona, La piqueta, 1980, 18 pp. [En línea] en <http://www.philosophia.cl/biblioteca/Foucault/El%20ojo%20del%20poder.pdf>
- _____, *El orden del discurso*, trad. De Alberto González Trojano, Barcelona, 2002, 76 pp.
- _____, *El discurso del poder*, presentación y selección de Oscar Terán, 2ª, México, 245 pp.
- Fourquet Francois y Murard, Lian, *Los equipamientos del poder*, trad. Alberto Szpunberg, Barcelona, Gustavo Gili, 1978, 192 pp.
- Frampton, Kenneth, *Historia crítica de la arquitectura moderna*, trad. Jorge Sainz 4ª, México, Gustavo Gili, 2010, 447 pp. Ils.
- Gallo, Rubén, *México D.F. Lecturas para paseantes*, Turner, 2005, 390 pp.
- Gaizbrord, Boris, *Geografía del transporte en el Área Metropolitana de la Ciudad de México*, México, COLMEX, 2008, 386 pp. Grafts.
- Gustavo Garza y Jaime Sobrino, coords., *Evolución del sector servicios en ciudades y regiones de México*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, urbanos y ambientales, 2009, 875 pp.
- Garza, Gustavo, *Atlas de la ciudad de México*, México, El Colegio de México, 1987,
- _____, *La Urbanización de México en el siglo XX*, México, El Colegio de México, 2004, 308 pp. Maps.
- Germani, Gino, *Urbanización, desarrollo y modernización*, Buenos Aires, Paidós, 1976.
- Giglia, Angela y Duhau, Emilio *Las reglas del desorden. Habitar la metrópolis*, México, UAM, 2005, 570 pp.
- Gold J. R. y Gold, M. M., *Olympic cities: city agendas, planning and the world's games, 1896- 2012*, 2ª, Routledge, 2010.

- Graves-Brown, Paul, "From highway to superhighway: the sustainability, symbolism and situated practices of car culture" en *Social Analysis: The International Journal of Social and Cultural Practice*, Vol. 41, No. 1, Technology as Skilled Practice, n° 41, marzo de 1997, p. 64-75
- Harvey, David, *Urbanismo y desigualdad social*, trad. de Marina Gonzalez Arenas, 7ª, México, Siglo XXI, 2007, 340 pp.
- Hernández Zorrilla, Rafael Antonio, "Distribución actual del sistema de Transporte Colectivo Metro", Tesis de Licenciatura, 2005, 157 pp.
- ICA, Memoria del Metro, México, 1966, ICA, 130 pp.
- Justo Alpañes, José Luis, *Pasado y futuro del metro en Sevilla*, Sevilla, Secretaria de Publicaciones de la Universidad de Sevilla, num. 16, 1994, 254 pp. (Arquitectura).
- Laguarda, Rodrigo, *Ser gay en la ciudad de México: lucha de representaciones y apropiación de una identidad, 1968-1982*, México, D.F., Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2009, 166 pp., ils.
- Larrosa, Manuel, *Ángel Borja Navarrete: vida y obra*, México, UNAM, 2005, 39 pp.
- Lefebvre, Henri, *De lo rural a lo urbano*, Barcelona, Península, 1974, 268 pp.
- _____, *Introducción a la modernidad*, Madrid, Tecnos, 1971, 340 pp., (Semilla y surco. Serie de sociología)
- Liguori Ana Luisa y Aggleton, Peter, "Aspectos del comercio sexual masculino" en *Investigación sobre sexualidad en México* [Artículo en línea].
- López Rangel, Rafael, *La planificación y la Ciudad de México 1900-1940*, México, UAM, 1993, 172 pp. Ils. Maps. (Colección CYAD)
- Lyotard, Jean F., *La condición posmoderna*, Madrid, Cátedra, 1984, 180 pp.
- Magaña Contreras, Manuel, *Siete regentes y un reportero*, México, Apolo editorial, 1991, 322 pp.
- Miranda Pacheco, Sergio, "La historia urbana y la ciudad de México. Notas sobre una experiencia historiográfica", en *La experiencia historiográfica. VIII Coloquio de Análisis Historiográfico*, edición de Rosa Camelo y Miguel Pastrana Flores, México, Universidad Nacional

Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2009. (Serie Teoría e Historia de la Historiografía, 7).

- _____, *Tacubaya: de suburbio veraniego a ciudad*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007, 238 pp., ils.

- Monclús Fraga, Javier, “Urbanismo olímpico y postolímpico. Visiones profesionales, académicas y periodísticas” en Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias sociales, Universidad de Barcelona, Vol. XV, nº 895 (3), 5 de noviembre de 2010 [Serie documental de Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana]

-Navarro B., Bernardo, *Metro, Metrópoli*, México, México, UAM, IIEC-UNAM, 1989, 168 pp. Grafts.

- _____, *El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la ciudad de México*, Mexico, Departamento del distrito federal, Plaza & Valdez, UNAM, 1988 , 182 pp.

- _____, “Las políticas de transporte urbano en América Latina. El caso de la Ciudad de México” en Fernando Carrión, *Ciudades y políticas urbanas*, CODEL, 1992, p. 123-129.

-Nutini, Hugo G., *The mexican aristocracy. An expressive Ethnography, 1910-2000*, Austin, University Of Texas Press, 139 pp.

-Pacheco, José Emilio, *El principio del placer*, México, ERA, 1997, 163 pp.

-Paquot, Thierry, *Les faiseurs de villes*, Madrid, Infolio, 2010, p. 510 pp.

-Quiroz Rothe, Héctor, comp., *Historia del Urbanismo popular*, Facultad de Arquitectura, UNAM, 2014 [En proceso de publicación].

-Rodríguez, Jesús, “Transporte obrero”, en el *Obrero Mexicano*, México, Siglo XXI, 1984.

-Rodríguez Kuri, Ariel, “1968 y la revolución conservadora en México”, Ponencia presentada en la XIII Reunión de historiadores de México, Estados Unidos y Canadá el 28 de octubre de 2010 en Santiago de Querétaro, Querétaro, 14 pp.

- _____, y Carlos Lira V., *Ciudades mexicanas del siglo XX. Siete estudios históricos*, México, El Colegio de México, 2009, pp. 19-57
- Romero, Héctor Manuel, *Historia del transporte en la ciudad de México*, DDF, S/F.
- Rosental, Sandra, " Un fetiche sobre ruedas: patrimonio, ingeniería y el estado que hizo llover en México durante los años 1960s", Tesis para obtener el grado de Doctora, Universidad de Nueva York, 2012.
- Sánchez de Carmona, Manuel "El trazo de las Lomas y de la Hipódromo Condesa" en *Diseño y sociedad*, México, Primavera 2010-Otoño 2010, UAM, p. 16-23
- Sánchez de Madariaga, Inés, *Esquinas inteligentes: la ciudad y el urbanismo moderno*, Madrid, Alianza, 2008, 240 pp.
- Sánchez Mejorada, Cristina, *Rezagos de la modernidad*, México, UAM, 2005.
- Sánchez Ruiz, Gerardo, "La escuela alemana de la planeación moderna de ciudades. Principios e influencia en México" en *Región y Sociedad*, Vol. XIX, n° 38, Sonora, 2007, p. 77-104
- _____, *Planeación moderna de ciudades*, México, Editorial Trillas, 2008, 304 pp.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Apuntes para la historia del autotransporte*, México, SCyT.
- Soja, Edward, "The soto-spatial dialectic" en *Annals of the association of American Geographers*, U.S.A., The association of American Geographers, 1980, Vol. 70, No. 2, June 1980.
- Suinaga Luján, Pedro R., *Veinte años de legislación mexicana 1931-1950*, vol. II, México, Stylo, 1951.
- Ugalde Vicente y Rhonda, Estéphanie, "Planeación Urbana en la ciudad de México en los cincuenta: controversias y debates en la Comisión de Planificación del Distrito Federal" en *Secuencia*, México, núm. 70, enero-abril 2006, p. 69-100.
- Vicencio Muñoz, Daniel *Operación Castañeda: Un intento de reforma asistencial de la psiquiatría en México, 1940-1968.*, México, Tesis Maestría en Historia, UNAM, 2014.

-Walker, Louise E., *Waking from the dream. Mexico's middle classes after 1968*, California, Stanford, 2010,

-Ward, Peter, *México Megaciudad: Desarrollo y Política, 1970-2002*, 2ª ed., México, El Colegio Mexiquense, 2004, 656 pp. Il. Grafts.

-Zapata, Luis, *El vampiro de la colonia Roma*, México, Debolsillo, 2004, 177 pp.

-Ziccardi, Alicia, *Las obras públicas de la ciudad de México: Política urbana e industria de la construcción, 1976-1982*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, 1991, 349 pp.

-Zolov, Eric "La Juventud se impone" en *De/rotar*, México, Vol. I, nº 2, p. 102-107

CIBERGRAFÍA

-Historia del Subterráneo de París. Consultado en <http://www.youtube.com/watch?v=4DLAHehn4Ag>

-Programa Delegacional de Cuauhtémoc. Consultado en <http://www.sideso.df.gob.mx/documentos/progdelegacionales/cuauhte%5B1%5D.pdf>

-Historia de Ingenieros Civiles Asociados. Consultado en <http://www.ica.com.mx/nuevo/historia.html>

-Historia del Subterráneo de Londres. Consultado en <http://www.tfl.gov.uk/corporate/modesoftransport/londonunderground/1604>.

<http://www.youtube.com/watch?v=4DLAHehn4Ag>,

<http://www.youtube.com/watch?v=7PIdUwfDPzU&feature=related>,

<http://www.paris-city.fr/FR/paris-city/au-fil-du-temps/histoire-metro.php>,

<http://www.youtube.com/watch?v=k10O364qJlk&feature=related>, <http://w>

-Miranda Pacheco, Sergio, "Chapultepec Heights y las continuidades urbanas de la Revolución". Artículo en

-La Olimpiada Cultural. Presentación de Pedro Ramírez Vázquez en http://alejandria.ccm.itesm.mx/biblioteca/digital/basesdatos/mexico68/vol2/libro/capitulo_9.pdf

-Carta de Atenas. Versión en línea consultada en http://blogs.unlp.edu.ar/planificacionktd/files/2013/08/1942_carta_de_atenas-1933.pdf

PUBLICACIONES PERIÓDICAS

- *Avance*, México, D.F., Jueves 04 de septiembre de 1969, Año III, Vol. III, No., 763, p. 1

- _____, México D.F., Martes 19 de Enero de 1971, Año V, Núm., 1255, p. 10, colum., 1

- _____, México D.F., Domingo 16 de abril de 1972, Año VI, Núm., 1702, p. 3

- *Diario Oficial de la Federación*, México, Martes 12 de marzo de 1968, t. CCLXXXVII, n°. 10

- _____, martes 5 y miércoles 6 de septiembre de 1967, t. CCLXXXIV

- _____, miércoles 13 de marzo de 1968 y jueves 14 de marzo de 1968, t. CCLXXXVII, n°. 11

- _____, “Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado “Sistema de Transporte Colectivo”, para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial, para el transporte colectivo en el Distrito Federal”, México, Sábado 29 de abril de 1967

- _____, “Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado “Sistema de Transporte Colectivo”, para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo”, Sábado 29 de abril de 1967

- *Informador, El*, Guadalajara, lunes 5 de mayo de 1969, Año LII, Tomo CXCIX, Núm., 10,361

- _____, Guadalajara, Jalisco, Lunes 05 de mayo de 1969, Año LII, Tomo CXCIX, Núm., 18,361

- *Mañana*, México, julio 13 de 1968, N° 1298

-*Nacional, El*, México, D.F., Sábado 05 de julio de 1969, Año LII, Tomo II, 5ª época, Núm. 14,484

-*Presencia del Metro*, Volumen I, N° 1, septiembre, México, STC, 1970, 51 pp.

- _____, Volumen I, N° 2, noviembre-diciembre, México, STC, 1970, p. 55-102

- _____, Volumen I, N° 3, enero-febrero. México, STC, 1971, 54 pp.

- _____, Volumen I, N° 4, marzo-mayo, México, 1971, 42 pp.

- _____, Volumen I, N° 5, mayo, México, 1972, 40 pp.