

## PRESENTACIÓN

### TEMA CENTRAL: INFRAESTRUCTURA Y CIUDAD: EMPRESAS, OBRA PÚBLICA Y DEMANDAS SOCIALES EN MÉXICO, SIGLOS XIX Y XX

DOI: <https://doi.org/10.15174/orhi.vi19.1>

**L**os artículos del tema central que se presentan en este número, invitan a pensar desde una perspectiva histórica la manera en que las infraestructuras moldean la estructura social y física de una región, además de que nos permiten entender la arquitectura institucional de un Estado y en específico su contribución para consolidar patrones culturales y económicos en las ciudades.

Las infraestructuras han desempeñado un papel integral en diversos aspectos de nuestra vida diaria: generan nuevas prácticas y relaciones, transforman el territorio a distintas escalas, contribuyen a la creación de nuevos espacios, y desarrollan un punto crucial en la configuración de redes que conectan, regulan y movilizan flujos de personas, recursos e información.

En la ciudad contemporánea las infraestructuras se dieron en el contexto de la modernidad, los procesos de industrialización y la expansión del mercado global, desde el siglo XVIII hasta nuestros días. Su desarrollo y consolidación sirvieron como referente para situar a las tendencias en la planeación así como a los movimientos sociales urbanos, siendo ambas la manifestación material de las ideas de modernidad y progreso en distintas sociedades. Por ello, nos pareció pertinente reunir a un grupo de investigadoras e investigadores que han centrado sus esfuerzos en aportar a la comprensión de la relación infraestructura-ciudad a partir de cuestionar el papel que han jugado en la transformación urbana.

Los trabajos aquí reunidos bajo la coordinación de Leonor Reyes y Ana Paulina Matamoros, abordan el establecimiento de infraestructuras que contribuyeron al surgimiento y equipamiento de las ciudades, al abasto de alimentos y combustibles para la población, así como a distintas obras de modernización que se llevaron a cabo mediante el uso de nuevos materiales constructivos. Los artículos se centran en la Ciudad de México, con excepción de uno, dialogan con otras investigaciones, y ofrecen posibilidades de análisis que pueden ser replicadas en otras latitudes.

El texto de Blanca Rosas Barrera estudia el establecimiento de los mercados en la Ciudad de México como un sistema de infraestructuras que contribuyó al abastecimiento de la población. Rosas hace énfasis en el proceso



de centralización administrativa que permitió que se construyeran o reorganizaran los espacios para el comercio. En la segunda mitad del siglo XIX los mercados fomentaron la consolidación de las nuevas colonias periféricas, que fueron apareciendo al brindar a sus ocupantes la posibilidad de abastecerse de alimentos y otros productos. La autora hace énfasis en que es necesario entender los sistemas de mercado no sólo como infraestructuras y equipamiento urbano, sino como expresiones del poder político en la ciudad.

Leonor Reyes Pavón destaca el papel medular de las infraestructuras entre los distintos factores que contribuyeron a la fundación y consolidación del puerto de Progreso. El proyecto del puerto estuvo vinculado al comercio ultramarino y a la exportación del henequén en el contexto de la incorporación de esta materia prima a las cadenas de bienes y los mercados internacionales. Reyes muestra que, para llevar a cabo las labores logísticas de exportación e importación de bienes y materias primas, fue necesario el establecimiento de un sistema ferroviario regional, que conectara el puerto con la capital del estado y las áreas de cultivo, así como uno local, de tranvías y vías movibles que unieron las bodegas con los muelles.

En el contexto de la incorporación del automóvil como medio de transporte en la Ciudad de México, Diego Franco de los Reyes presenta un análisis en el que se vincula el alcance de la pavimentación en la ciudad con las dinámicas logísticas relacionadas con el abasto de combustibles y aceites necesarios para el funcionamiento de los vehículos. Concluye que la producción de infraestructura urbana se da a través de relaciones desiguales de poder; el establecimiento de las estaciones de gasolina, por ejemplo, generó nuevas dinámicas urbanas en las que distintos actores comenzaron a tener protagonismo, las empresas que surtían combustible, los propietarios de los automóviles, el gobierno que intentó regular sus prácticas, así como los trabajadores de estos expendios.

Para poder dar un panorama sobre los materiales de construcción del siglo XX, se consideró sumar el trabajo de José Fernando Madrid Quezada y Yearim A. Ortiz San Juan, quienes nos entregan un texto sobre el uso del cemento y la introducción del concreto armado en México. Si bien este material tiene un pasado vasto, ya implementado por

culturas de la antigüedad, su utilización en nuestro país comenzó con mayor fuerza durante el Porfiriato hasta lograr respaldo institucional. Como los autores lo mencionan, el retrato del material en la prensa permitió que movimientos como el *art deco* lo adoptaran, y que por su ligereza y costo se convirtiera en el material predominante en las obras de la corriente nacionalista y posteriormente de las habitacionales.

Rocío Bárbara Euroza Antúnez y Alejandro Leal Menegus nos comparten su análisis sobre las obras de la Casa de Bombas que conducían agua desde los manantiales de Xochimilco hasta la zona central de la Ciudad de México. El movimiento higienista trajo una nueva forma de concebir las ciudades ante el escenario insalubre que se vivía. La historia detrás de esta infraestructura pone como figura central el uso de concreto y la defensa que ingenieros y médicos realizaron, siendo un material que se implementó desde la cámara de bombas hasta muros, columnas, pisos y techos en diferentes locales, reflejando la diversidad de su utilidad. Eventualmente, como lo relatan los autores, la infraestructura quedó obsoleta ante la sobredemanda de agua para la ciudad, demostrando el carácter temporal de las mismas.

El texto de José Alberto Nochebuena Miranda permite continuar con la línea de las infraestructuras hidráulicas. A lo largo de la investigación presenta el análisis de la arquitectura institucional que ameritó la apertura de la Dirección General de Obras Hidráulicas. Esta dependencia estuvo al frente de proyectos como los estudios del subsuelo y el abastecimiento de agua, la modernización de las presas y el entubamiento de ríos durante la regencia de Ernesto P. Uruchurtu (1952-1966). El artículo pone como figura central la capacidad técnica por encima de los tiempos políticos, siendo los responsables de desarrollar proyectos con menor costo, materias primas y estructuras que no demoraran en ejecutarse, por encima de tener posturas estéticas, con el fin de, demostrar que la capacidad técnica representaba una eficiencia que concordaba con los tiempos políticos.

La mencionada regencia de Uruchurtu transformó la estructura urbana de la capital mediante el financiamiento de varias obras. Carlota Zenteno Martínez analiza las intervenciones ocurridas en el barrio de La Lagunilla, bajo el estandarte de la

moralización de las calles, su apertura y transformación con nuevos edificios, así como la construcción de mercados públicos para combatir el ambulante. En ese sentido, el desarrollo de estos proyectos no solo reflejaron un momento tecnológico sino también de la instauración de nuevas prácticas sociales, como el cerrar cabarés para evitar la prostitución. La mayoría de estas intervenciones ocurrieron en el Centro Histórico y fueron aplaudidas en la prensa, ya que en estas calles se reportaban vicios y hábitos insalubres. Este texto, también permite entender otra dimensión de las transformaciones urbanas y sus efectos, al considerar el tejido político en el marco de la Campaña de Moralización, que dio a la transformación espacial un lugar predominante como agente promotor del cambio, mientras que las autoridades olvidaron atender el tejido social.

El expediente se complementa, en la sección Miscelánea, con la transcripción de una entrevista realizada por Ana Paulina Matamoros a Alejandra Moreno Toscano, pionera de la historia urbana en nuestro país, en el marco de un homenaje que se le rindió en el Foro de Historia Urbana Mexicana, realizado los días 7 y 8 de junio de este año.<sup>1</sup> Además del valor propio de la entrevista, resulta interesante la contextualización que realiza Matamoros, así como la visibilización de su obra con la preparación de una relación de textos dispersos en distintas publicaciones.

Las infraestructuras se pueden considerar como un conjunto de redes donde operan diversos agentes y que pueden influir en la conformación de instituciones, tal fue el caso de la Dirección General

de Obras Hidráulicas. También se les promocionó como soluciones a problemas específicos relacionados con el abastecimiento o el transporte. La lectura de las infraestructuras puede situarse en el seguimiento en la distribución de un servicio; pueden ser el reflejo de nuevas agendas urbanas, por ejemplo el higienismo o la moralización de las ciudades; de intervenciones; o jugar un papel predominante en la conformación de núcleos urbanos.

Los trabajos aquí presentados, se sostienen en una amplia variedad de fuentes, emanadas de distintas instituciones gubernamentales, las cuales se combinan con imágenes y cartografía, misma que en algunos casos fue elaborada por los propios autores para contribuir a explicar las dinámicas que estudian. Con esta publicación buscamos incentivar la exploración, análisis y revalorización del estudio de las infraestructuras a partir de una mirada histórica, así como a continuar el análisis sobre las transformaciones de nuestras ciudades y las regiones.

Leonor Eugenia Reyes Pavón

*Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, UNAM.*  
ORCID: 0000-0002-6931-9883  
lereyesapavon@gmail.com

Ana Paulina Matamoros Vences

*Universidad Iberoamericana | Universidad Autónoma Metropolitana - Azcapotzalco*  
ORCID:0000-0001-6888-1551  
paulina.matamoros@hotmail.com

---

<sup>1</sup> Este evento fue el resultado de una colaboración entre la Red de Investigadoras en Historia Urbana; la Universidad Iberoamericana a través de su Departamento de Arquitectura; así como Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Autónoma de Baja California y la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México.