



Coloquio internacional

CIUDADES E INFRAESTRUCTURAS EN LATINOAMÉRICA

Poder, espacio y naturaleza
en la fábrica urbana moderna

Coordinación académica

Sergio Miranda Pacheco

UNAM-IIH

Guillermo Guajardo Soto

UNAM-CEIICH

19 y 20 de octubre de 2023

10 a 14 h

Salón de Actos del IIH

PROGRAMA



INSTITUTO DE
INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



En el marco de una colaboración interdisciplinaria y a partir de la idea que plantea que las ciudades modernas, especialmente en Latinoamérica, históricamente se han erigido y expandido a través de un amplio conjunto de intersecciones entre los ámbitos estatal, social, político, científico, tecnológico, cultural y económico que han dado materialidad, formas y funciones a las sociedades urbanas, sujetas inexorablemente al ciclo productivo y comercial capitalista, el coloquio propone al análisis y discusión un conjunto diverso de estudios de caso sobre aquellas infraestructuras urbanas que por sí mismas o a partir de ellas han redefinido y redefinen el hábitat y las funciones urbanas, la naturaleza, la cultura y el ambiente urbano, los territorios, regiones y espacios y sus redes de conexión y movilidad, los marcos político institucionales, las estructuras y prácticas sociales, las relaciones de poder, nuevos saberes especializados y prolongadas y nuevas desigualdades y problemáticas en las ciudades de nuestro tiempo.

JUEVES 19 DE OCTUBRE 2023

10 a 12:00 h

Inauguración y presentación

Elisa Speckman ^{IIIH}, Sergio Miranda ^{IIIH} y Guillermo Guajardo ^{CEIICH}

SESIÓN 1

TERRITORIOS E INTERVENCIONES HIDROLÓGICAS

Modera: Cintia Velázquez

Infraestructura portuaria y transformaciones urbanas en Progreso, Yucatán en la segunda mitad del siglo XIX

Leonor Reyes ^{CEIICH-UNAM}, México

Nomadismos de infraestructuras portuarias en el caribe colombiano. El desmantelamiento de la infraestructura portuaria de Puerto Colombia y su impacto en la transformación urbana de la ciudad (1936-1960)

Pedro Abel Romero Leiro ^{Bauhaus Universität-Weimar}, Alemania

As frentes de ocupação territorial no Paraná, Brasil, e o processo de construção de infraestruturas até a década de 1970

Fabiola Castelo de Souza Cordovil Universidade Estadual de Maringá, Brasil

Exploring the Earth through its Anthropogenic Scars. Geology and the Construction of the Panama Canal

Martín Meiske Instituto de Investigación para la Historia de la Ciencia y la Tecnología, Museo Alemán, Munich, Alemania

11:30 a 11:50 h

Discusión

11:50 a 12:00 h

Receso

12:00 a 14:00 h

SESIÓN 2

URBANIZACIONES, DRENAJES Y AMBIENTES

Modera: Guillermo Guajardo

Lima: resistencias y mediaciones culturales a la modernización urbanística (1895-1912)

Marcel Velázquez Castro Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Perú

‘Una vasta cintura de poblaciones misérrimas’. Las poblaciones por arriendo y venta de sitios en la periferia de Santiago de Chile (1920 - 1940)

Simón Castillo Fernández Universidad Central de Chile

La instrumentalización urbana posrevolucionaria en la ciudad de México: gobierno, tranvías y urbanismo (1920-1932)

K. Alexander García Pérez FFyL, UNAM, México

La ciudad de México y el proyecto ambiental y político para la desecación del Valle de México

Sergio Miranda Pacheco IIH-UNAM, México

Una batalla perdida: hundimiento, drenaje y la producción de la inevitabilidad en la Ciudad de México
Dean Chahim New York University, USA

13:40-14:00 h

Discusión

VIERNES 20 DE OCTUBRE

10:00-12:00 h

SESIÓN 3

CIUDADES PARA EL TRÁFICO VEHICULAR

Modera: Sergio Miranda

La Infraestructura y el 'modo de tráfico' en la conformación de la ciudad logística latinoamericana: algunas reflexiones para su estudio histórico

Guillermo Guajardo CEIICH-UNAM, México

Autopistas contra la diversidad. Desarrollo de infraestructuras y desplazamiento de las minorías mexicanas y afroamericanas en la ciudad de Los Ángeles, 1930-1960

Rubén Pallol Universidad Complutense Madrid, España

Infraestructura para el abasto de combustibles en la Ciudad de México, 1903-1938

Diego Antonio Franco de los Reyes IIH-UNAM, México

Automóviles, poder privado y urbanización en la Ciudad de México, años 1920-1940

Andrei Guadarrama Columbia University, USA

11:20-11:40 h

Discusión

11:40-12:00 h

Receso

12:00-14:00 h

SESIÓN 4

INDUSTRIA, ABASTO, ESPARCIMIENTO Y HABITABILIDAD

Modera: Leonor Reyes

El sueño industrial: creación y fomento de Vallejo en la Ciudad de México, 1944-1950

Tatiana Carolina Candelario Galicia CIESAS, México

Mercados de la ciudad de México 1952-1959. Zonificación urbana y abasto

Fausto Adriano Arellano Ramírez CIESAS, México

Vida, muerte y resurrección de la refinería de la ciudad de México, 1932-2010

Reynaldo de los Reyes Patiño Universidad de Ginebra, Suiza

Infraestructura museal en la Ciudad de México: transformaciones urbanas (1910-2023)

Cintia Velázquez Marroni ENCRYM, INAH, México

Infraestructuras en Latinoamérica, el caso de Santa Fe en la CDMX

Fabian Tron Universidad Anáhuac, México

13:40-14:00 h

Discusión

14:00-14:30 h

Conclusiones y Clausura

An abstract painting featuring a central figure in a purple suit and a yellow and black striped tie, standing on a yellow platform. The background is composed of various geometric shapes and colors, including red, white, black, blue, and yellow. A large, stylized letter 'B' is visible in the lower left corner. The overall style is reminiscent of mid-20th-century abstract art.

RESÚMENES Y SEMBLANZAS

Infraestructura portuaria y transformaciones urbanas en Progreso, Yucatán en la segunda mitad del siglo XIX

Leonora Eugenia Reyes Pavón

Esta presentación analiza las transformaciones urbanas en el puerto de Progreso, Yucatán, a partir de la instalación –en la segunda mitad del siglo XIX– de diversas infraestructuras para agilizar el movimiento de productos a través del ferrocarril.

De las operaciones realizadas, la exportación de fibra de henequén al mercado estadounidense y europeo fue de las actividades más significativas que generó importantes ingresos económicos.

Con la finalidad de agilizar el proceso, se establecieron en el puerto una serie de infraestructuras que contribuyeron a transformar el antiguo enclave pesquero en una ciudad logística, en la que se gestionó la entrada de mercancías con las que se abasteció la región, pero sobre todo la salida de la fibra de henequén proveniente de distintos puntos del estado, cuya movilización se realizó gracias a las vías férreas que conectaban el puerto con la capital y las extensas áreas de cultivo.

LEONOR REYES PAVÓN es licenciada en historia por la Universidad Autónoma de Yucatán, maestra y doctora en Historia por El Colegio de Michoacán y miembro del Sistema Nacional de Investigadores, como Candidata. Su tesis doctoral “Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)” obtuvo el premio Gastón García Cantú en Investigación Histórica Sobre la Reforma Liberal y el Porfiriato, otorgado por el Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México. Es co-fundadora de la Red Iberoamericana de Historiadoras y de la Red de Investigadoras de Historia Urbana.

Sus principales líneas de investigación son: la historia urbana, con énfasis en el papel de las infraestructuras en la conformación de las ciudades. Entre sus publicaciones más recientes se encuentran: “Las estaciones ferroviarias y sus efectos en las transformaciones del barrio de La Mejorada en Mérida, Yucatán, 1874-1920” y “Empresas ferroviarias y apropiación del suelo urbano en Mérida, Yucatán: una perspectiva histórica”.

Nomadismos de infraestructuras portuarias en el caribe colombiano. El desmantelamiento de la infraestructura portuaria de Puerto Colombia y su impacto en la transformación urbana de la ciudad (1936-1960)

Pedro Abel Romero Leiro

Esta presentación es un avance de la investigación doctoral que tiene como tema el cierre del muelle marítimo de Puerto Colombia y el traslado de la actividad portuaria al puerto de Barranquilla, en el caribe colombiano. Su objetivo principal es comprender y explicar este proceso de abandono y posterior destrucción de la infraestructura portuaria, el estudio de sus causas, del proceso de traslado de las actividades a un nuevo puerto y la evaluación de las consecuencias para ciudad de Puerto Colombia.

El marco historiográfico de la investigación abarca temas como la transformación urbana del caribe colombiano durante la primera mitad del siglo XX y las acciones relacionadas por el gobierno nacional y gremios locales, en sintonía con el desarrollo económico y social de esta región del país. Las fuentes utilizadas incluyen un amplio espectro de documentos, que van desde artículos académicos y literatura general sobre urbanismo en América Latina y Colombia, hasta fuentes de información primaria, tales como: artículos de prensa de la época, ordenanzas y decretos emitidos por las autoridades locales, así como leyes nacionales promulgadas entre 1936 y 1960.

Esta investigación aspira a arrojar luz sobre la pérdida significativa que la ciudad de Puerto Colombia experimentó con la pérdida de su puerto marítimo. Más allá de ser un estudio histórico, representa un intento por comprender el impacto en una comunidad. Asimismo, se plantea una reflexión crítica sobre cómo las narrativas históricas, a menudo moldeadas por las clases sociales dominantes, pueden eclipsar la importancia de comunidades enteras. Al cuestionar estas narrativas, esta investigación busca aportar una perspectiva más equitativa y completa de la transformación de Puerto Colombia y su papel en la historia del Caribe colombiano.

PEDRO ABEL ROMERO LEIRO es estudiante del Doctorado en Arquitectura y Urbanística, de la Bauhaus-Universitaet en

Weimar, Alemania; Maestro en Ingeniería Administrativa para la gestión ambiental e Ingeniero Civil por la Fundación Universidad del Norte, Colombia. Sus áreas de actuación profesional e investigación son la ingeniería y la tecnología, y los procesos de construcción de ingeniería civil, sobre las cuales ha dirigido también asesorías para trabajos de titulación profesional universitaria, especialmente en temas de gerencia de proyectos y evaluación e impacto ambiental de obras de ingeniería civil.

De entre los proyectos que ha desarrollado se encuentra "Artrópodos y Plantas Próvidas en Microhábitats Urbanos", cuyo objetivo fue incentivar el cuidado y la preservación de los insectos, arácnidos, miriápodos y la flora, que hacen parte de zonas pseudo naturales, urbanas y protegidas, y también de las zonas completamente naturales que pertenecen al bosque seco tropical del Caribe colombiano. Ello, con el fin de comunicar los beneficios que los artrópodos representan para la supervivencia del ser humano, gracias a la interacción de estas especies con la vegetación.

De entre sus publicaciones cabe citar: PEDRO ABEL ROMERO LEIRO, "EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA URBANA EN LAS PRINCIPALES CIUDADES COLOMBIANAS", en *Revista Brasileira de Gestao e Desenvolvimento Regional* ISSN: 1809-239X ed: Universidade de Taubate v.13 fasc.N/A p.106 - 127, 2017, DOI: 1809-239X.

Los frentes de ocupación territorial en Paraná, Brasil, y el proceso de construcción de infraestructura hasta la década de 1970

Fabiola Castelo de Souza

En el estado de Paraná, Brasil, la construcción de redes de infraestructura urbana y regional avanzó de acuerdo con el proceso de ocupación territorial que se produjo en diferentes fases y en función de los ciclos económicos. El avance del cultivo del café hacia Paraná, desde São Paulo, fue acompañado por la creación de ejes de flujo de producción. En el avance de la frontera capitalista, el ferrocarril jugó un papel fundamental en el establecimiento de una red de ciudades que se superpuso a la extensa zona de selva atlántica. El proceso de (re)ocupación de una porción significativa del territorio de Paraná expulsó a indígenas y ocupantes ilegales e impuso una nueva lógica territorial y productiva en el espacio, en gran medida en manos de empresas colonizadoras. Con el apoyo del Estado, el frente de expansión capitalista transformó el territorio y se establecieron nuevas ciudades, muchas de ellas con planes modernos, a lo largo del eje vial y ferroviario del norte de Paraná. En el oeste de Paraná, el tema de la defensa nacional de la frontera con Paraguay y Argentina fue un tema relevante para el Estado. A partir de programas federales, como *Marcha para el Oeste*, se definieron políticas de ocupación territorial vinculadas a la necesidad de construir redes de infraestructura, principalmente carreteras. Esta presentación tiene como objetivo analizar cómo los avances en los frentes de ocupación poblacional en los ejes norte y oeste de Paraná estuvieron vinculados a los ciclos productivos capitalistas y a las políticas estatales de construcción de redes de infraestructura. El estudio parte del análisis de procesos históricos interpretados por investigadores de diferentes áreas, documentos e informes, además de datos económicos y poblacionales. Las inversiones en infraestructura promovieron procesos de exclusión y distribución desigual del ingreso, con efectos sociales perversos. Desde el gobierno de la dictadura cívico-militar en Brasil (1964-1985), la política territorial emprendida definió la estructuración de la red urbana y regional en el interior de Paraná y estimuló la urbanización excluyente, con resultados inhibidores que promovieron el vaciamiento de las urbanidades periféricas. y migración de población a las grandes ciudades.

FABIOLA CASTELO DE SOUZA CORDOVIL, es doctora en Arquitectura y Urbanismo por la Universidad de São Paulo (2010), con período en la Universidad de Barcelona, Máster en Geografía por la Universidad Federal de Santa Catarina (UFSC, 2001), Especialista en Urbanismo e Historia de la Ciudad (UFSC, 1998) y Graduado en Arquitectura y Urbanismo (UFSC, 1995). Pasantía postdoctoral en la UFSC (2019) y en la Universidad de Brasilia (UnB, 2023).

Se desempeña como Profesora del Departamento de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Estatal de Maringá, Paraná, del Programa de Posgrado en Políticas Públicas, del Programa de Posgrado en Geografía y del Programa de Posgrado en Arquitectura y Urbanismo de la misma universidad.

Tiene experiencia en el área de Arquitectura y Urbanismo, con énfasis en Urbanismo y Ordenamiento Territorial, trabajando principalmente en los siguientes temas: espacio urbano y regional, planes maestros participativos, planes locales de vivienda de interés social, urbanismo e historia de la ciudad, evolución urbana y planificación regional.

De entre sus publicaciones recientes puede citarse:

- RODRIGUES, I. C. ; CORDOVIL, FABÍOLA . “Povos indígenas, direito às cidades e justiça social”. *Crítica Urbana. Revista de Estudos Urbanos y Territoriales*, v. IV, p. 4-7, 2021.
- CORDOVIL, F. C. S. ; BARBOSA, L. C. .” A ‘tarifa zero’ como possibilidade para a mobilidade urbana acessível”. *Crítica Urbana. Revista de Estudos Urbanos y Territoriales*, v. 4, p. 10-13, 2021.
- -CORDOVIL, F. C. S. “Cidades reais em situações fictícias: o lúdico na formação para o planejamento urbano. Relato de experiência”. *GEOINGÁ: REVISTA DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA*, v. 13, p. 54-73, 2021.

Exploring the Earth through its Anthropogenic Scars. Geology and the Construction of the Panama Canal.

Explorando la Tierra a través de sus cicatrices antropogénicas. Geología y Construcción del Canal de Panamá

Martin Meiske

El ruido de sables de los imperios globales en ascenso a principios de siglo había dejado en la litosfera superior cortes largos y profundos: el más famoso de ellos fue el Canal de Panamá. Así como las cicatrices de duelo de esgrima en los rostros de los estudiantes burgueses alemanes (los “Schmiss”) eran un símbolo elitista de una carrera prometedora, también lo era la finalización de un canal marítimo para imperios en ascenso como Estados Unidos. A la sombra de una economía global en expansión y de redes de infraestructura de transporte en expansión, los geólogos profundizaron cada vez más en los archivos de la Tierra, reconstruyendo su pasado y dando forma a su futuro.

El conocimiento geo científico avanzó durante la planificación, construcción y ampliación de los canales marítimos y fue producido principalmente por dos grupos: geólogos e ingenieros. En un primer paso, quiero discutir la creciente colaboración y el trabajo de límites entre estas dos disciplinas y describir una de sus consecuencias: la formación de la ingeniería geológica. Los geólogos se volvieron cada vez más integrales en la planificación, construcción y gestión de las infraestructuras tecnológicas construidas de forma compleja.

En un segundo paso, quiero reconstruir cómo los geólogos y las instituciones como el Servicio Geológico de Estados Unidos utilizaron estos proyectos de construcción a gran escala para iniciar la investigación geológica y rastrear sus impactos en debates geo científicos más amplios. El trabajo de campo de los geólogos en los canales marítimos también se convirtió en una “bonanza científica” para debates más generales sobre geociencias, por ejemplo, al descubrir nueva evidencia que informó los debates sobre la teoría de la evolución y la teoría de la deriva continental.

Finalmente, discutiré las dimensiones de poder de estas bonanzas geo científicas que evolucionaron en una época caracterizada por ambiciones expansivas de imperios en ascenso y grandes actores privados en una economía global en expansión. En el caso del Canal Ístmico

co, el trabajo de campo geológico en la región más amplia se relacionó con la minería, el petróleo y la industria bananera. En este contexto, los geólogos se convirtieron a la vez en herramientas del imperio y en agentes que buscaron activamente conectar su trabajo con la política y la práctica imperiales.

MARTIN MEISKE es investigador postdoctoral en el Instituto de Investigación de Historia de la Ciencia y la Tecnología del Deutsches Museum de Múnich y profesor en el Instituto Tecnológico de Karlsruhe. Estudió historia y filología alemana en Potsdam, Zurich y Berna. Meiske visitó Buenos Aires como becario Marie Curie en 2014 y fue becario de doctorado en el GHI en Washington, DC, en 2017. Obtuvo su doctorado en el Centro para el Medio Ambiente y la Sociedad LMU Munich/Rachel Carson en 2019. Actualmente trabaja sobre una historia material de la creosota de aceite de alquitrán de hulla (que se utiliza para la impregnación de durmientes de madera) que reúne historias de tecnología, mantenimiento y reparación e historia ambiental y plantea preguntas candentes sobre la salud ocupacional, las tierras contaminadas y la justicia ambiental. Entre sus publicaciones más recientes se encuentra el volumen *Beyond the Lab and the Field Infrastructures as Places of Knowledge Production Since the Late Nineteenth Century* (ed. con Eike-Christian Heine) que se publicó en 2022 por la University of Pittsburgh Press.

Lima: resistencias y mediaciones culturales a la modernización urbanística (1895-1912)

Marcel Velázquez Castro

En el tránsito del siglo XIX al XX, la ciudad de Lima se transformó significativamente en su estructura urbanística: crecimiento urbano (mayor pavimentación, extensión de la iluminación eléctrica, esculturas públicas, nuevas avenidas y plazas, formación de barrios en la periferia...), nuevas tecnologías de transporte (tranvía eléctrico y automóviles) y una renovación de la comunicación privada y social (teléfono, fonógrafo, cine y una floreciente prensa protomasiva). Aquí concurren fenómenos internacionales y la acción de una elite política modernizadora, que tiene sus máximas figuras en el alcalde Federico Elguera (1901-1908) y en los presidentes civilistas José Pardo y Augusto B. Leguía.

Este proyecto implicó cambios no solo en la materialidad de la ciudad, sino en las prácticas socioculturales de sus ciudadanos. Esta modernización autoritaria, dirigida por las elites bajo mandatos higienistas y presupuestos racistas, que preconizaba el orden, la limpieza y el trabajo y buscaba controlar y disciplinar los cuerpos y las vidas de los sectores populares, que se resistían con sus propias prácticas e ideas de la ciudad. Hubo un grupo de escritores que expresaban una modernidad criollo-popular y que fueron los mediadores de este malestar y protesta contra las elites. Esa batalla fue social y cultural y se realizó, principalmente en la prensa, no sin tensiones y ambivalencias entre los propios mediadores. La ponencia estudiará estas representaciones urbanas de Lima y sus discursos contestatarios en diversas fuentes: textos, fotografías y caricaturas e informes y boletines oficiales del gobierno y la municipalidad que contienen la voz y las resistencias de los otros, de los excluidos de esa modernización urbanística.

Marcel Velázquez Castro es doctor en Literatura Latinoamericana por la Universidad Andina Simón Bolívar (Quito). Diplomado en Estudios de Género por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Licenciado y Magíster en Literatura por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, donde cursó el doctorado en Historia. Profesor principal en la Facultad de Letras y Ciencias Humanas de la UNMSM.

Ha publicado los libros *Las máscaras de la representación. El sujeto esclavista y las rutas del racismo* (2005), *La mirada de los gallinazos. Cuerpo, fiesta y mercancía en el imaginario sobre Lima* (2013) e *Hijos de la peste. Una historia de las epidemias en el Perú* (2020). Ha sido codirector de la colección *Historias de las literaturas en el Perú* (2016-2022).

Premio Nacional de Ensayo Federico Villarreal (2001) y Premio Nacional de Ensayo Jorge Basadre Grohmann (2004). Su último libro, *Hijos de la peste* obtuvo mención honrosa en LASA en el Premio de libros académicos sobre el Perú en 2020.

‘Una vasta cintura de poblaciones misérrimas’.
Las poblaciones por arriendo y venta de sitios
en la periferia de Santiago de Chile (1920 - 1940)
Simón Castillo Fernández

Las poblaciones por arriendo y venta de sitios fueron una de las modalidades preferentes en la expansión de las periferias de Santiago durante las primeras décadas del siglo xx. Fraccionadas sin mayor fiscalización –pese a existir normativa legal respecto– estos asentamientos surgieron a partir de loteos hechos por particulares, los que en su mayoría eran entregados sin servicios, infraestructura ni equipamiento. Se revisa dicho proceso centrándose en dos grandes ámbitos: la configuración espacial (sobre todo infraestructura) y el rol del sistema de poder, en una ciudad que experimentaba un complejo proceso de migración. A partir de documentación oficial, prensa y aquella emanada por los propios pobladores, se afirma que estas poblaciones fueron de alto impacto para la formación del anillo periférico capitalino, generando extensos cinturones de miseria, siendo la cara más representativa de la consolidación de la fragmentación urbana y residencial entre las diversas clases sociales.

SIMÓN CASTILLO FERNÁNDEZ es profesor de Instituto de Investigación y Postgrado de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura, de la Universidad Central de Chile, en Santiago de Chile. Es Licenciado en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Chile y Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Entre sus publicaciones recientes destacan en coautoría con Waldo Vila el libro *Periferia. Poblaciones y desarrollo urbano en Santiago de Chile, 1920-1940*, publicado en Santiago de Chile en 2021 por la Editorial Universidad Alberto Hurtado. Y coeditor con Marcelo Mardones de *La ciudad en movimiento. Estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*, publicado en Santiago de Chile en 2021 por la Editorial Universidad Alberto Hurtado.

La instrumentalización urbana posrevolucionaria en la ciudad de México: gobierno, tranvías y urbanismo (1920-1932)

K. Alexander García Pérez

En la Ciudad de México a partir de 1920, se fue configurando una nueva visión acerca de cómo debía gobernarse y construirse el espacio urbano acorde a una serie de nociones surgidas después de la Revolución Mexicana y expandidas por el Estado: el nacionalismo, la unificación de facciones, el engrandecimiento retórico de las clases campesinas... Sin embargo, muy a pesar de que la realidad en el resto del país estaba marcada por la destrucción producto del conflicto armado, la Ciudad de México había salido relativamente indemne de él –salvo el excepcional episodio de la Decena Trágica y algunas efervescencias sociales a lo largo de la década de los años 1910-. En estas circunstancias se gestó durante las dos décadas subsecuentes una serie de fenómenos que transformarían a la ciudad, mucho más que el propio conflicto armado: la implementación de servicios de salubridad, el aumento en la extensión del transporte público, la decadencia del modelo de municipalidades, la creación del Departamento del Distrito Federal, y los proyectos de planificación urbana en la ciudad. El propósito de este texto es aproximarse al análisis y estudio de estos fenómenos a partir de fuentes principalmente arquitectónicas, cartográficas –concretamente tres planos generados desde diversas dependencias gubernamentales y empresariales–, y especialmente desde la historia urbana.

K. ALEXANDER GARCÍA PÉREZ es egresado de la Licenciatura en Historia en la FFyL-UNAM. Sus líneas de investigación son la historia urbana de la ciudad de México en los siglos XVI-XX, historia de la arquitectura en México en los siglos XIX y XX, historia económica mundial en los siglos XVI y XX, e historia de la fotografía. Actualmente realiza su tesis titulada “La territorialización de la Revolución: tranvías, suburbanización y urbanismo en el Distrito Federal (1920-1940)”. Fuera del ámbito académico, desarrolla proyectos personales de producción fotográfica enfocados en el retrato de espacios urbanos.

La ciudad de México y el proyecto ambiental y político para la desecación del Valle de México

Sergio Miranda Pacheco

El desagüe del Valle de México no sólo fue una infraestructura tecnológica diseñada e implementada a lo largo de siglos para evitar las inundaciones de la ciudad de México, sino que fue también una infraestructura necesaria para cumplir con el proyecto político y ambiental al que ha estado asociada desde su origen colonial: la colonización del medio natural y social de la ciudad de México y su hinterland, y desde ella del reino de la Nueva España, primero, y luego del territorio del Estado nacional surgido de la Independencia.

Así, la desecación del Valle de México devino en proyecto político y ambiental desde tiempos coloniales y la expansión urbana de la ciudad de México en la materialización del mismo.

A lo largo de los siglos autoridades, colonos y propietarios, empresarios, políticos, científicos y otros actores sociales revistieron las obras del desagüe con una narrativa que defendía la necesidad y viabilidad de la desecación del Valle. Ingenieros, médicos, geógrafos fueron los principales autores de esa narrativa y de ese proyecto político-ambiental que en los hechos devino en la consolidación de un régimen social, urbano y ambiental desigual, inequitativo y contraproducente para la sociedad y para la naturaleza, que no cesa de mostrar en sus catástrofes ambientales rutinarias las contradicciones que lo sostienen. Mi presentación ofrece un relato de diversos hechos del pasado que explican esta cuestionable realidad del presente.

SERGIO MIRANDA PACHECO, es Doctor en Historia por El Colegio de México. Investigador Titular C Definitivo en el Instituto de Investigaciones Históricas, Profesor en el Posgrado de Historia y en la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM. Es miembro del Sistema Nacional de Investigadores Conahcyt Nivel II. Sus líneas de Investigación son la historia urbana, ambiental y política de la Ciudad de México. Fue coordinador de la Asociación Iberoamericana de Historia Urbana (2019-2022), y es miembro del Comité Editorial Internacional de la prestigiada revista *Urban History* editada por la Universidad de Cambridge. Actualmente escribe un libro sobre la historia de la desecación del Valle de México, sus causas

políticas y científicas, y su impacto socioambiental.

De entre sus principales publicaciones destacan *La caída de Tenochtitlán y la posconquista ambiental de la Cuenca y Ciudad de México* (UNAM, 2021), *Ciudad de México 1917-2017. Crónica de una conquista democrática* (VII Legislatura Asamblea Legislativa del DF/El Universal, 2017), *Tacubaya. De suburbio veraniego a Ciudad* (UNAM, 2007).

Una batalla perdida: hundimiento, drenaje y la producción de la inevitabilidad en la Ciudad de México

Dean Chahim

Al final del presente siglo, zonas de la capital mexicana estarán a más de 15 metros por debajo de su elevación actual. En el imaginario popular y científico, este hundimiento parece inevitable y, según los últimos estudios, lo es.

En este ensayo, se intenta rastrear la producción histórica de este sentido de inevitabilidad, lo cual se ha utilizado y siguen utilizando como justificación para seguir modelos socio-ecológicos y crear infraestructuras que generan cada vez mayores riesgos e injusticias ambientales.

Se enfoca en particular en las acciones y debates de los ingenieros hidráulicos y geotécnicos a mediados del siglo XX quienes idearon el sistema masivo de túneles de drenaje conocido como el Sistema de Drenaje Profundo y rastrea los paralelos de esta historia con la historia reciente de su sucesor, el Túnel Emisor Oriente.

A lo largo de esta presentación se tratará de cómo y por qué el hundimiento se convirtió en un fenómeno inevitable a nivel político décadas antes de serlo a nivel físico-geológico. Al final, se ofrecerán algunas reflexiones sobre la importancia de este caso para entender la naturalización –y correspondiente despolitización– de otros procesos antropogénicos.

DEAN CHAHIM es profesor-investigador en el Departamento de Estudios Ambientales de la Universidad de Nueva York (NYU). Es doctor en antropología sociocultural por la Universidad de Stanford y licenciado en ingeniería civil por la Universidad de Washington. Sus investigaciones se enfocan en la relación entre la ingeniería, el poder político, y la producción del medio ambiente en espacios urbanos. Actualmente está trabajando en un libro etnográfico e histórico sobre las obras del drenaje moderno en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, especialmente el Sistema de Drenaje Profundo, y su relación con el crecimiento urbano de la misma de los años 1940 a la fecha.

De entre sus principales publicaciones puede citarse:

- “The Logistic of Waste: Engineering, capital accumulation, and the growth of Mexico City”, en *Antipode*, Forthcoming
- “Governing Beyond Capacity: Engineering, Banality, and The Calibration of Disaster in Mexico City”, en *American Ethnologist*, February 2022.

La Infraestructura y el ‘modo de tráfico’ en la conformación de la ciudad logística latinoamericana: algunas reflexiones para su estudio histórico

Guillermo Guajardo

En la actualidad el incremento del comercio en las áreas urbanas genera crecientes problemas por el tráfico y la creación de áreas especializadas para la circulación de bienes que han conformado lo que Cowen (2014) llamó las “ciudades logísticas”. Este fenómeno, si bien se considera como algo contemporáneo más asociado a la globalización, encuentra sus raíces en el siglo XIX cuando los ferrocarriles definieron a las ciudades conectadas a sus redes como espacios de destino de las cadenas de bienes; los ferrocarriles con su movilidad e infraestructura desde la década de 1820 establecieron su propio espacio artificial para mover bienes y personas, dimensión que se analiza en esta ponencia sobre las primeras áreas logísticas urbanas latinoamericanas en los casos de Chile y México desde mediados del siglo XIX hasta la década de 1940.

GUILLERMO GUAJARDO SOTO, es investigador Titular en el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades (CEIICH) de la UNAM e Investigador Nivel 2 del S.N.I. Es Historiador por la Universidad de Chile y Doctor en Estudios Latinoamericanos por la UNAM y coordina en el Programa de investigación Ciencia y Tecnología del CEIICH el proyecto “Infraestructura y Sociedad”.

En docencia imparte clases en el Posgrados de Historia y Estudios Latinoamericanos, además de haber sido profesor en los de Urbanismo, Economía y Antropología de la UNAM como también fue académico en el ITAM y El Colegio de México. En publicaciones recientes destacan sus colaboraciones en *The Oxford Encyclopedia of Mexican History and Culture* (New York: Oxford University Press, 2019), *Historia Política de Chile* (Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica, 2018) y en prensa *An economic history of Chile* por Liverpool University Press.

Infraestructura para el abasto de combustibles en la Ciudad de México, 1903-1938

Diego Antonio Franco de los Reyes

Esta ponencia pretende explorar cómo se conectó la construcción de un sistema energético basado en el petróleo y el transporte automotor en la Ciudad de México a comienzos del siglo xx. Se trata de identificar cómo el circuito de producción, transformación y utilización de la energía derivada del petróleo se ligó a la economía de los automóviles, que demandaban combustibles y superficies para el rodamiento. A partir de la revisión de documentos de archivo sobre la solicitud de permisos de empresas petroleras, se postula que, para satisfacer esta demanda, fue necesario que las autoridades de la Ciudad de México permitieran la instalación de bombas para proveer gasolina y la utilización de derivados del petróleo para asfaltar sus calles, lo que transformó el espacio de la capital y aceleró la irrupción del automóvil como uno de los principales medios de transporte de la capital mexicana.

DIEGO ANTONIO FRANCO DE LOS REYES es doctor y maestro en Historia Moderna y Contemporánea por el Instituto Mora. Licenciado en Geografía por la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM. Forma parte del Comité Editorial de *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*. Actualmente realiza una estancia postdoctoral en el Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM. con una investigación sobre los ciclos energéticos y la suburbanización del transporte motorizado en la Ciudad de México. Sus temas de investigación versan sobre la historia urbana y la historia de la movilidad, la vivienda y la arquitectura.

Ha publicado artículos y capítulos de libro sobre la desigualdad socioespacial, la historia de la vivienda colectiva moderna, los servicios de transporte, el tráfico y la planificación urbana y la historia transnacional de la tecnología automotriz.

Automóviles, poder privado y urbanización en la Ciudad de México, años 1920-1940

Andrei Guadarrama

La Ciudad de México se transformó en una ciudad del automóvil entre los años 1920 y 1940. Las carreteras y los vehículos de motor impulsaron la expansión urbana más allá de los límites de la ciudad. En la década de 1970, el Valle de México tenía una de las áreas urbanas más grandes del mundo. Esto no estaba previsto que sucediera en la Ciudad de México en la década de 1920, donde la mayoría de los viajeros utilizaban más de 300 kilómetros de tranvías para moverse por la ciudad. Esta presentación explora cómo y por qué la Ciudad de México se convirtió en una ciudad automotriz en crecimiento desde las perspectivas de la economía política y la historia espacial. Estudios influyentes han considerado la construcción de carreteras como una herramienta de formación de estados y como un objeto de aportación popular en todo el mundo. La evidencia muestra que, en la Ciudad de México, los empresarios locales y transnacionales utilizaron vehículos motorizados y carreteras para impulsar sus negocios. Inesperadamente dieron forma a las políticas generales de México en materia de urbanización y nacionalismo económico, en el contexto de la centralización del Estado después de la Revolución Mexicana (1910-1920).

Los empresarios y las empresas pudieron fusionar sus intereses con los gobiernos posrevolucionarios de maneras que les permitieron beneficiarse de la urbanización. Los promotores urbanos abogaron por carreteras y contratos de construcción financiados con fondos públicos. Un análisis del transporte y el uso del suelo con Sistemas de Información Geográfica (SIG) muestra que los promotores urbanos utilizaron las carreteras para incorporar tierras a sus negocios y aumentar el valor de las tierras rurales. En un esfuerzo por la redistribución de la riqueza y la justicia social, los gobiernos posrevolucionarios vieron en las carreteras y los desarrollos residenciales una manera de resolver el “problema urbano” “descongestionando” la Ciudad de México. El uso de las carreteras como operaciones inmobiliarias impulsó la industria del automóvil. Ford Motor Company (1925) y General Motors (1937) encontraron aliados clave en los gobiernos posrevolucionarios, porque prometieron apoyar la industrialización de México. En contraste, la Mexico Tramways Company —una empresa canadiense

que representaba el poder antirrevolucionario de las economías extranjeras— fue expropiada en 1946. Las negociaciones de las empresas con los gobiernos posrevolucionarios contribuyeron a convertir a la Ciudad de México en una ciudad del automóvil.

ANDREI GUADARRAMA es candidato a doctor en historia de América Latina en Columbia University. Está interesado en la relación entre la infraestructura urbana y la reproducción de las desigualdades. Su tesis doctoral cuenta la historia de los empresarios urbanos, sus inversiones en transporte y vivienda, y su influencia en la toma de decisiones sobre la ciudad y los modelos de modernización nacional, de la década de 1870 a la de 1950. Actualmente, Andrei imparte la clase “Movilidades en el continente Americano” en Columbia y participa como curador en una exposición para Memórica.

El sueño industrial: creación y fomento de Vallejo en la Ciudad de México, 1944-1950

Tatiana Carolina Candelario Galicia

Desde su creación en 1944, Industrial Vallejo, ubicada al norte de la Ciudad de México, contó con grandes incentivos de parte del Estado. Esta zona industrial fue concebida, en gran medida, como una respuesta al contexto nacional e internacional –particularmente por la Segunda Guerra Mundial– y a la necesidad nacional de impulsar la industrialización del país con base en la llamada sustitución de importaciones. Esta zona industrial fue –y aún sigue siendo, aunque en menor medida–, el asentamiento industrial más importante de la capital. El objetivo de la presente propuesta es enunciar los elementos y condiciones que intervinieron en la decisión de localizar la actividad industrial o manufacturera en esta zona, así como estudiar, a partir de los decretos por los cuales se ordenó la creación de esta área industrial, no sólo los discursos oficiales y el apoyo gubernamental a la industria, sino también el proceso de transformación del espacio: de uno rural a uno urbano e industrial.

TATIANA CAROLINA CANDELARIO GALICIA es licenciada en historia por la UNAM, maestra en Historia Moderna y Contemporánea por el Instituto Mora y doctora en Historia por El Colegio de México. Ha desarrollado investigaciones sobre fotografía, diversiones públicas en la posrevolución, en especial el teatro como forma de educación, diversión y crítica. Coordinó el libro *Políticos mexicanos del siglo XIX. Un encuentro fotográfico*, publicado por la Secretaría de Gobernación. Sus investigaciones recientes se han enfocado en la historia urbana e industrial de la Ciudad de México, donde analizó la creación, historia y desarrollo de Industrial Vallejo, zona industrial ubicada al norte de la capital. Sus temas de investigación se centran en la historia social y cultural de las ciudades, en la transformación y construcción del espacio urbano, en la industrialización y la urbanización. Actualmente realiza una investigación de la historia cultural de la Ciudad de México sobre el estudio histórico del Bosque de Chapultepec como elemento aglutinante de la nación y la cultura del siglo XX mexicano.

Vida, muerte y resurrección de la refinería de la ciudad de México, 1932-2010

Reynaldo de los Reyes Patiño

En la primera semana de marzo de 1991, el valle de México fue declarado en estado de emergencia ambiental. Una situación así ameritaba medidas drásticas, y una de ellas había estado en boca de todos durante varios años: cerrar la emblemática refinería de la ciudad de México. Fundada en 1932 por la Compañía Mexicana de Petróleo El Águila, de capital angloholandés, y expropiada por el gobierno federal en 1938, la refinería proporcionaba combustible a 15 millones de capitalinos y daba empleo a más de 3 mil trabajadores, pero se le consideraba responsable de ocasionar graves perjuicios a la salud de la población y de ser “la mayor contaminadora individual” de la urbe.

El 18 de marzo de 1991, en el aniversario de la expropiación petrolera, el presidente Carlos Salinas de Gortari decretó su cierre y ordenó que los terrenos se destinaran “a la creación de áreas verdes” que protegieran “la salud de los habitantes de esta gran zona”, tarea que se logró muchos años después, en el 2010. En este trabajo, mi objetivo será analizar la forma en que los actores de estos espacios gestionaron los cambios ambientales provocados por la construcción, operación y clausura de esta infraestructura. En ese sentido, exploraré lo que la vida, muerte y resurrección de la refinería puede decirnos para el futuro de las ciudades, utilizando el archivo histórico de PEMEX, así como una amplia variedad de archivos y periódicos nacionales.

REYNALDO DE LOS REYES PATIÑO es investigador posdoctoral en la Universidad de Ginebra. Es doctor en Historia por El Colegio de México, maestro en Estudios Regionales por el Instituto Mora, y licenciado en Historia por la UANL. Sus trabajos se centran en la historia agraria, económica y ambiental de México y América Latina. Desde el 2020, es organizador del Seminario de Historia Ambiental en el Colmex, desde el 2021 es parte de la mesa directiva de la Asociación de Historia Económica del Norte de México, y desde el 2023 es director de *Sillares. Revista de Estudios Históricos* de la UANL.

Infraestructura museal en la Ciudad de México: transformaciones urbanas (1910-2023)

Cintia Velázquez Marroni

La Ciudad de México cuenta con 140 museos según datos del INEGI, cifra que rebasa significativamente el promedio nacional. La Ciudad se constituyó desde principios del siglo XIX como el epicentro de la infraestructura museal del país, posición que se consolidó con la expansión urbana del siglo XX. ¿Pero qué nos dice la historia y, sobre todo, la distribución de esta infraestructura museal en el territorio de la actual CDMX? A partir de un análisis socio-espacial y organizacional de este “palimpsesto”, la ponencia mostrará los desplazamientos que ha experimentado el sector de museos a nivel político, administrativo, urbanístico y simbólico. Mediante un análisis interdisciplinario de los agentes involucrados, los despliegues territoriales, las políticas culturales y las operaciones institucionales mostraré cómo las tensiones que han caracterizado a la construcción de infraestructura museal en la Ciudad (centralización vs descentralización, estado vs organismos autónomos, cultura vs naturaleza, unidad vs diversidad) tienen mucho que decir sobre los procesos urbanos, políticos, tecnológicos y ambientales ocurridos en otros sectores e infraestructuras de la Capital.

CINTIA VELÁZQUEZ MARRONI es profesora-investigadora en la Escuela Nacional de Conservación, Restauración y Museografía del Instituto Nacional de Antropología e Historia (ENCRYM-INAH). Es Doctora en Museum Studies por la Universidad de Leicester, Reino Unido, y miembro del Sistema Nacional de Investigadores. Ha laborado en el sector museal en áreas educativas, expositivas y curatoriales. Sus líneas de investigación cruzan un terreno interdisciplinario que abarca la museología, los estudios críticos del patrimonio y las humanidades ambientales.

Infraestructuras en Latinoamérica, el caso de Santa Fe en la CDMX

Fabian Tron

La dotación de infraestructura en la Ciudad de México ha sido un reto ininterrumpido desde hace más de un siglo. Las innovaciones tecnológicas que se incorporan en forma de redes superpuestas, postulan un creciente tejido urbano y la inminente transfiguración del espacio público, acentuando nuevos patrones de ocupación del espacio y la inevitable evolución de las tipologías tradicionales. Fue cuestión de unas cuantas décadas para que la densificación crónica de los centros urbanos más exitosos obviara la trascendencia de las infraestructuras que verdaderamente son el aglutinante de la ciudad, conllevando a la pérdida sistemática y selectiva de los espacios públicos y semipúblicos; fragmentando y polarizando la inserción de los espacios privados, cada vez menos relacionados con el barrio que los alimenta y reproduce.

Santa Fe al poniente de la Capital Mexicana nos presenta un caso particular de desarrollo metropolitano, en donde coinciden los intereses de privados y gobierno para atender la gran demanda de una población creciente, dotando de una serie de infraestructuras que asumen un discurso de modernidad occidental con paralelismos en todo el mundo. Desde una postura en la que el crecimiento fortalece la centralidad y, con esta, la concentración del flujo de información, la zona de Santa Fe al poniente de la CDMX se presenta como un territorio subutilizado por actividades subordinadas al previo desarrollo urbano; es decir un territorio cercano, cualitativamente virgen y económicamente asequible, en donde “el fraccionador” y “el desarrollador” de los territorios periféricos del solicitado centro urbano, encuentran políticas verdaderamente permisivas, y más aún cuando hablamos de un ensanche único en su tipo, promovido por actores del mismo gobierno en curso.

FABIAN TRON es doctor en Urbanismo Sostenible por la Universidad Politécnica de Madrid, Arquitecto por la Universidad Iberoamericana. Desde el año 2005 es director y coordinador de TRON ARQUITECTOS SC, despacho de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje, donde ha formado un equipo multidisciplinario, con el cual ha contribuido en el desarrollo de di-

versos proyectos urbanos y paisajísticos en el sector público y privado.

Su formación profesional incluye habilidades en diseño desde la escala regional, elaboración de planes maestros de distintas escalas y la aproximación del paisaje como una secuencia de espacios en equilibrio. Su interés personal lo ha llevado a abordar diversos temas del Espacio Público como infraestructura verde, energía renovable, gestión de residuos sólidos y su manejo para grandes ciudades, planes estratégicos, así como planes de desarrollo urbano.

Actualmente desempeña una labor académica con la Universidad Iberoamericana y la Universidad Anáhuac en México, y disfruta dar visitas, congresos y conferencias para distintas organizaciones no gubernamentales.

De entre sus proyectos destacan Parque EX-REFINERIA en Azcapotzalco, CDMX. (1er premio en 2005), Beirut Plaza Kahn Antoun Bey and Urban Center en Beirut, Líbano (2010), Plan Maestro de El Álamo, San Antonio Texas (2016), Parque MU La Mexicana en Santa Fe (2016-2018), la Rehabilitación del Parque Ecológico Xochimilco (2019-2020), el Barrio Ecoturístico Palenque, Chiapas (2021), Parque Lago, Monterrey (2022), T2 Aeropuerto de Guadalajara (2023).

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS
Proyecto “Historia Urbana y ambiental de la ciudad de México”,
Área de Historia Moderna y Contemporánea
CENTRO DE INVESTIGACIONES INTERDISCIPLINARIAS
EN CIENCIAS Y HUMANIDADES
Proyecto “Infraestructura y sociedad”
Programa de Investigación Ciencia y Tecnología

Circuito Mtro. Mario de la Cueva,
Zona cultural, Ciudad Universitaria,
Coyoacán, Ciudad de México

Informes
difih@unam.mx

historicas.unam.mx