

LA CIUDAD DE MONTERREY Y LOS DISCURSOS LOCALES DE MODERNIZACIÓN: RECONSTRUYENDO LA ESFERA PÚBLICA EN 1933

*The City of Monterrey and Local rhetoric on modernization
Reconstructing the public sphere in 1933*

GUSTAVO HERÓN PÉREZ DANIEL

Resumen: El trabajo problematiza, utilizando periódicos de la época como fuentes, los procesos locales de modernización en la ciudad de Monterrey. Aborda los proyectos de urbanización, los discursos, las discusiones y los argumentos que ocuparon la esfera pública regiomontana en 1933. Muestra, además, cómo distintos sujetos de la sociedad civil participaban en la ejecución y planeación de las políticas públicas locales.

Palabras clave: esfera pública, Monterrey, modernización, discursos, procesos de urbanización, sociedad civil.

Abstract: Using newspapers from the time as sources, the article explores local processes of modernization in the city of Monterrey. It analyzes the urbanization projects, speeches, discussions and arguments that occupied Monterrey's public sphere in 1933. It also shows how various subjects in civil society participated in the implementation and planning of local public policies.

Key words: public sphere, Monterrey, modernization, speeches, urbanization processes, civil society.

En la lejanía, la gran ciudad industrial de Monterrey mandaba humo al cielo azul con las enormes nubes del golfo como vellones de lana. Entrar en Monterrey era como entrar en Detroit. Se avanzaba entre las altas paredes de la fábricas. Pero había burros tomando el sol sobre la hierba y extensos barrios de casas de adobe con miles de ociosos apoyados en la puerta y putas asomadas a la ventana y tiendas extrañas donde se podía vender cualquier cosa y estrechas aceras atestadas de gente como las de Hong-Kong.

JACK KEROUAC, *En el camino*, 1946

Antecedentes

Como punto de arranque, podemos señalar que la década de 1930 marca el inicio de la expansión urbana en la mayoría de las ciudades

Gustavo Herón Pérez Daniel, mexicano, es doctor en Ciencias Sociales y Humanidades por la Universidad de Guadalajara. Ha publicado varios artículos en revistas especializadas y el libro *Los primeros años del PAN en Nuevo León, 1939-1946*, en 2002. Sus líneas de investigación son la historia de la literatura chihuahuense del siglo XX, la historia de la esfera pública en Nuevo León y Chihuahua en la década de 1930 y la evaluación de la educación básica en Chihuahua 2000-2010. Actualmente es profesor-investigador de tiempo completo en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, Sede Multidisciplinaria Cuauhtémoc. Su correo electrónico es: gustavo.perez@uacj.mx.

latinoamericanas.¹ Todavía hacia 1946, cuando Kerouac visitaba Monterrey, la ciudad se asemejaba mucho a las demás ciudades latinoamericanas:

En 1930, el patrón normal para pueblos y ciudades, en Hispanoamérica por lo menos, era organizarse alrededor de una plaza central, cerca o alrededor de la cual se encontraban las principales oficinas gubernamentales, los principales edificios religiosos, las mansiones de la élite y los principales establecimientos comerciales. La mayor distancia respecto a este centro comportaba, en general, una importancia social decreciente; las personas de oficios urbanos respetables habitaban el área inmediata a este centro, en casas que podían servir tanto de viviendas como de locales comerciales. En las afueras de la ciudad se encontraban los habitantes urbanos más pobres que trabajaban como jornaleros, vendedores ambulantes u ofreciendo una variedad de servicios personales. La proximidad del campo indicaba que los suburbios de la ciudad se fundían económica y espacialmente con el mundo rural, en lo que los habitantes cultivaban huertas o trabajaban como jornaleros en la agricultura.²

Inclusive se dice que en el periodo que va de 1850 a 1930, la ciudad de Monterrey seguía un diseño reticular, irregular, heredado de la Colonia; poseía una arquitectura austera pero con realizaciones notables que se dieron durante el Porfiriato con influencia europeizante. Al principio la élite vivía alrededor de la Plaza de Armas, y más tarde se cambió a la Alameda Central. El común de la gente vivía al sur del río Santa Catarina y al norte de la calle Aramberri.³ Es decir que un punto de inflexión que precisa de análisis es el asunto de comprender los inicios de la expansión modernizadora local.

Otro punto de arranque es el estudio específico de 1933. Y es que existen diversos intentos por atrapar la esencia del tiempo al estudiar un año; bajo esta óptica se considera que es posible llegar a comprender una época, si logramos centrarnos en la simultaneidad

¹Orlandina de Oliveira y Bryan Roberts, "El crecimiento urbano y la estructura social urbana en América Latina 1930-1990", aparecido en Leslie Bethell (ed.), *Historia de América Latina*, Barcelona, Cambridge University Press/Crítica-Grijalbo, 1997, v. VI, t. 11, p. 216-276.

²*Ibidem*, p. 224.

³Roberto García Ortega, "La conformación del área metropolitana de Monterrey y su problemática urbana, 1930-1984", aparecido en Isabel Ortega Ridauro (coord.), *Nuevo León en el siglo XX. La industrialización del segundo auge industrial a la crisis de 1982*, México, Fondo Editorial Nuevo León, 2007, p. 37-71.

temporal que implica el estudio de un solo año.⁴ Es decir que uno de los supuestos más comunes, de los historiadores que se enfocan a indagar un intervalo anual, es que existe una posibilidad de homologar, de darle una importancia o una categoría única al ciclo estudiado. Se convierte ya sea en el año que cambia muchas cosas, vistas desde el presente; o es el año que se asemeja más a nuestros intereses del presente. En estas visiones, hay por tanto, una inflexión sobre el presente, ya sea consciente o no. Una forma común de ver el tiempo histórico⁵ era la creencia de que la historia era el agente necesario de cambio; que había una simetría entre el pasado como experiencia circunscrita y el futuro como un horizonte abierto a expectativas. El presente era visto como algo transicional, breve, como apartándose del pasado y entrando al futuro.⁶

Pero en última instancia, de manera más reciente, el presente se ha vuelto simultáneo;⁷ el cruce entre el presente y el futuro se ha hecho difícil, pues se critica el ideal de progreso, además de que el futuro se ha vuelto amenazador (lo atómico y lo ecológico, por ejemplo). El presente se ha ido ensanchando con los nuevos métodos de reproducción de mundos pasados (como pueden ser formas tan diversas como las películas, las grabaciones, la cocina histórica, la novela histórica, las modas retro, etcétera); el pasado puede “volver” a vivirse, se convierte en “presencia” de “otro”.⁸

Por tanto, hay apuestas disímiles tanto en las formas de representar, escribir la historia, como en la manera de concebirla. En rela-

⁴ Al menos esta tendencia a la simultaneidad se mantiene en dos trabajos recientes. Georges Duby, *El año mil. Una nueva y diferente visión de un momento crucial de la historia*, Barcelona, Gedisa, 2002, y en el de Hans Ulrich Gumbrecht, *En 1926. Viviendo al borde del tiempo*, México, Universidad Iberoamericana, 2004.

⁵ Seguimos a Hans Ulrich Gumbrecht, *op. cit.*, p. 406 y s.

⁶ Reinhart Koselleck, *Futuro pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*, Barcelona, Paidós, 1993.

⁷ Gumbrecht, *op. cit.*, p. 406 y s.

⁸ “La cultura histórica no puede evitar vivir entre su cruzada por satisfacer tales deseos de presencia, y una conciencia de que esta tarea autoasignada es imposible de cumplir. Por lo tanto, la cultura histórica —si quiere conservar su identidad como una forma de experiencia distinta de la experiencia de ficción— debe tratar de “conjurar” la realidad de los mundos pasados, sin permitirse caer en analogías ingenuas con la magia, pero reconociendo la subjetividad inevitable de cada una de tales construcciones de otredad histórica. Sin embargo, apenas la cultura histórica opta abiertamente por este deseo de re-presentación (que no es algo dado), no puede evitar ser irónica, porque así re-presenta el pasado como una ‘realidad’, aunque sabe que todas las representaciones son simulacros.” Hans Ulrich Gumbrecht, *op. cit.*, p. 411-412.

ción con el estudio de un año en particular, generalmente lo que se intenta crear es una imagen de inmediatez, más si el año es del siglo XX, cuando ya se contaba con métodos de reproducción. Por ejemplo, Gumbrecht apuesta, para hablar de 1926, por una reconstrucción heterodoxa a manera de contexto de lo sucedido en ese año en particular en Europa (Alemania y España). Su intención es darnos directamente información del año en cuestión; para ello ideó tres grandes grupos de temas: dispositivos, códigos y códigos colapsados.⁹ El intento es destacar las percepciones superficiales dominantes en 1926, tal y como fueron producidas en su momento; para lograrlo, los datos “se presentan” evitando la voz o expresión del historiador. Se evitan las introducciones y explicaciones, no hay antes ni después de 1926. La intención es generar la reflexión sobre el año estudiado, si bien el intento, por sí mismo, requeriría una explicación por sí misma. Lo que persiste en esta y otras posturas radicales es el interés y la preocupación por encontrar una función para la historia, por desentrañar su utilidad. Siguiendo la lógica “neohermeneútica” de Gumbrecht, si uno deja de preocuparse por aprender de la historia, si deja uno de buscar su utilidad, entonces los historiadores se liberan de la necesidad de legitimar y explicar sus intenciones sobre los periodos a escribir, en especial si son investigaciones sobre lo acontecido en un solo año. En este sentido, se habla de que no existen los “años umbral”, esos que iniciaban o terminaban grandes periodos de la historia; al pretender la simultaneidad de la historia se busca aislar y hacer presente un pasado. Es decir, que ya no se presupone la continuidad entre el pasado y el presente. Los “años umbral” dejan de tener importancia puesto que de ellos ya no se puede extraer ninguna relevancia para el presente.¹⁰ Bajo esta visión, para elegir el estudio de un año, se necesita hacerlo en función de las

⁹ Hans Ulrich Gumbrecht, *op. cit.*, p. 12 y s.

¹⁰ “Tan pronto como admitimos que la elección entre posibles temas para nuestra investigación no precisa seguir aquellos criterios de relevancia, la vieja obsesión intelectual por ir en contra de la propia naturaleza se vuelve igualmente obsoleta, lo cual significa que los historiadores no están ya obligados, entre otras cosas, a promover años o eventos “hasta ahora subestimados”. En cambio, el fluctuante interés público por ciertos segmentos del pasado puede entonces ser aceptado como una orientación, suficientemente buena. Por ejemplo, la amplia atención, que en las décadas pasadas, ha sido tan frecuentemente generada por los “años de conmemoración” estimula por cierto deseo de incontables lectores potenciales por experimentar directamente mundos tales como los de 1789 o 1492, incluso si tales años fueron elegidos primero como fechas conmemorativas debido a su reputación como años umbral”. Hans Ulrich Gumbrecht, *op. cit.*, p. 414.

fuentes; pero también hay que eliminar, tanto como sea posible, la secuencialidad y la causalidad dentro de la reconstrucción historiográfica de un determinado año. Ello, obedeciendo al interés del historiador, implica que se haga una supresión selectiva de la secuencialidad. Esta supresión opera en los sujetos estudiados, también en la causalidad y en la elección del género narrativo del historiador. Al partir de esto, como historiadores nos planteamos qué discursos y conceptos podemos elaborar para establecer relaciones entre los textos estudiados. Se abre entonces la posibilidad de estudiar un solo año en su especificidad, sin ser preciso legitimar un antes y un después, pero también la elección en sí misma de un año se diluye y se vuelve subjetiva y arbitraria.

La elección de investigar los discursos modernizadores de un año, bajo el concepto de esfera pública, es un intento no sólo de profundización académica en un tema específico, también presupone una inquietud del presente del historiador por la política contemporánea y su comprensión. Para intentar poner de manifiesto la naturaleza del espacio público estudiado, los temas y su agenda política, para estudiar “lo público”, hemos tenido que centrar nuestra investigación en un solo año como lapso en el cual observamos los temas y sus desarrollos. Nos enfocamos en las disputas, las controversias y las acciones declaradas, para ir reconstruyendo un panorama de las políticas modernizadoras en 1933. La elección de un año en particular es aparentemente una decisión arbitraria, pero en realidad lo vemos como parte de la labor de los historiadores, como ladrillo de una construcción más seria y exacta, pues el rigor de lo científico nos compele a excluir. Elegir un solo año para investigar es ponerse un límite en la búsqueda de conocimiento. Es un intento por acotar el enfoque propuesto, desarrollarlo de manera sencilla, para ponerlo a prueba. Pero también la elección está marcada por las fuentes: es justamente a partir de este año en que hay un volumen mayor de fuentes hemerográficas y documentales.

Otro punto de partida de este trabajo fue la adopción de la visión sistémica luhmanniana, en relación con la esfera de lo público,¹¹ es decir que la esfera de lo público se vincula con la opinión pública; y que ésta funciona como instrumento de selección y reducción de

¹¹ Niklas Luhmann, *La política como sistema*, México, Universidad Iberoamericana, 2009.

los temas políticos en una determinada época, y ello se refleja a su vez en los temas periodísticos. A nivel político, al controlar los temas, se reducían o limitaban, se les da forma a las distintas caras de lo político (como los discursos), canalizando la atención a temas ya seleccionados. Los temas se definían como complejos indeterminados de sentido, mediante los cuales se podía discutir, alcanzar consensos y actuar políticamente. Por otro lado, para la metodología histórica, esta noción de esfera pública se presta para vincular el estudio de la hemerografía de una época con una reconstrucción parcial de su vida política. De ahí que una de las hipótesis de este trabajo se refuerce al vincular el estudio de la hemerografía regional, hacia 1933, con el concepto de esfera pública atravesado con la noción de modernización local. Es decir, se da cuenta de una tradición modernizadora neolonesa, donde la noción de esfera pública sirve para estudiar las discusiones, las disputas, las ideas y las políticas públicas del pasado. Así, es factible llegar a saber cómo se constituyeron los quehaceres políticos, las políticas públicas, tanto en las acciones como en lo dicho en una época determinada. En ello han sido de gran utilidad los periódicos consultados. Uno de los avances del trabajo fue ir descubriendo qué era lo que tenía la atención de los gobiernos en un año específico.

El término modernización ya había sido introducido en la historiografía local por los esfuerzos de César Morado.¹³ Bajo esta óptica se hermanan la “modernidad” (entendida como desarrollo político, económico y social) con la historia del siglo XX neoleonés. Ello se presta a asumir que la noción de modernidad explica el dinamismo político, económico y social local. En nuestro caso, asumimos

¹² Específicamente nos basamos en el periódico *El Porvenir*.

¹³ Morado llega a afirmar: “En síntesis, el recorrido que hemos hecho [...] permitirá dimensionar la forma en que Nuevo León vivió la experiencia de la modernidad en uno de sus tramos definitorios, primero mediante un auge industrial y urbano con centro en Monterrey, que irradia al resto de los municipios vinculados por el ferrocarril; enseguida, vemos cómo el ferrocarril deja de transportar minerales y traslada tropas de los diversos bandos revolucionarios que pregonan un nuevo orden social y económico diferente al reyismo y cómo los grupos locales, particularmente los empresarios, tienen que desarrollar una enorme capacidad de negociación con el poder público emanado de la Revolución para poder reactivar la economía local y ‘poner a salvo’ a la sociedad nuevoleonés del proyecto socialista que impulsaba el cardenismo”. Fragmento del texto “Introducción: Nuevo León, la experiencia de la modernidad”, aparecido en César Morado, *Nuevo León en el siglo XX. Transición al mundo moderno. Del reyismo a la reconstrucción (1885-1939)*, Gobierno del Estado de Nuevo León, 2007, t. I, p. XXVI.

el término modernización¹⁴ como elemento del impulso constructor latinoamericano de instituciones y cambios hacia el interior de la realidad política neoleonesa. Este impulso casi siempre lo lideró el Estado, pero también el sector privado. En Nuevo León vemos cómo ambos están intrínsecamente vinculados, al menos en la primera mitad del siglo XX. Hay una búsqueda local por la modernización constante implícita en los elementos puntualizados de los distintos tópicos de la esfera pública. Así, la modernidad local cumple con la definición de modernidad de Anthony Giddens, quien propone que la modernidad sea multidimensional en el plano de las instituciones, donde las características modernas dependen del pasado y están sesgadas por las concepciones de espacio-tiempo.¹⁵ La esfera pública regiomontana hacia 1933 está compuesta por las grandes polémicas alrededor del gobierno estatal y municipal,¹⁶ pero sobre todo en función de las instituciones modernas más importantes a nivel local; sobre algunas de estas instituciones versarán los siguientes apartados.

Modernización y arquitectura locales

Cuando se aborda “lo urbano”,¹⁷ se tiende a hablar de todo lo que sucede en las ciudades; como nuestras sociedades actuales cada vez

¹⁴ Nos basamos en la distinción que hace Perry Anderson en su artículo “Modernidad y Revolución”, aparecido en Nicolás Casullo (comp.), *El debate modernidad/posmodernidad*, Buenos Aires, Al Cielo por Asalto, 1995, p. 92-116. También en Perry Anderson, *Los orígenes de la posmodernidad*, Barcelona, Anagrama, 2000. Además adoptamos argumentos de Néstor García Canclini, *Culturas híbridas: estrategias para entrar y salir de la modernidad*, Grijalbo, México, 1990; en especial nos acogemos al capítulo “Consideraciones latinoamericanas: ¿modernismo sin modernización?”, p. 65-94.

¹⁵ Anthony Giddens, *Consecuencias de la modernidad*, Madrid, Alianza, 2002, p. 24 y s.

¹⁶ Gustavo Herón Pérez Daniel, *La esfera pública en Nuevo León: política y modernización hacia 1933*, tesis de doctorado, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, 2010, p. 16 y s.

¹⁷ Seguimos a varios autores que consideramos complementarios para este trabajo, no así en sus tendencias metodológicas: Manuel Castells, *La cuestión urbana*, México, Siglo XXI, 1974. También de Manuel Castells, *Movimientos sociales urbanos*, México, Siglo XXI, 1974. Además en José Luis Lezama, *Teoría social, espacio y ciudad*, México, El Colegio de México, 1998. También en Manuel Delgado, *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*, Barcelona, Anagrama, 2008. De H. Lefebvre, *La revolución urbana*, Madrid, Alianza, 1971. Además, de H. Lefebvre, *El derecho a la ciudad*, Barcelona, Península, 1978. La inspiración de este apartado está sin duda en el libro Cristina Sacristán y Pablo Piccato (coords.), *Actores, espacios y debates en la historia de la esfera pública en la ciudad de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Doctor

están más urbanizadas, y puede llegarse a hablar de todo, desde el alumbrado público, la contaminación, los grandes edificios, los baches, la prostitución, la demografía, la obra pública, los medios de transporte, las diversiones, el ocio y la criminalidad, estudiar lo urbano implica estudiar la urbanidad como forma de vida. Ello conlleva a construir y reconstruir, a comprender los espacios públicos urbanos como una edificación, algo artificial que rompe con el paisaje natural, las ciudades son construidas en espacios específicos. Estos espacios generan identidades, asignan roles, construyen acciones bajo una determinada cuadrícula política. Se puede decir que estudiar lo urbano implica para el estudioso de las ciencias sociales (historiador, sociólogo, antropólogo o economista) ser un observador "flotante", aquel que se mantiene atento a los diversos detalles que conforman lo público; se deja "flotar", para permitir que la información haga su aparición, respetando sus puntos de referencia, de aparición, de convergencia, sus discursos y su elocuencia.¹⁸

Bajo esta óptica, las llamadas ciudades industriales del siglo XIX y la primera mitad del XX tienen características que van a determinar la vida sociopolítica de sus habitantes. Es entonces cuando el Estado se convierte en un gran impulsor de las condiciones de vida hacia el interior de las ciudades; el crecimiento poblacional origina toda una serie de problemas, como el deterioro de las condiciones generales y materiales de vida. Desde mediados del siglo XVIII en Europa y posteriormente en América, los estados y gobiernos se preocupan por implementar políticas higienistas, de salubridad y de urbanidad, para mejorar el nivel de vida de la población y evitar las epidemias, los miasmas, los malos olores y los focos de infección; se desinfectan las casas y las calles, y hay una política de salud y de higiene claramente instituida a partir de entonces.¹⁹ Por otro lado, como característica de la ciudad²⁰ del siglo XX están el pensamiento pragmático e individualista y la búsqueda incontenible del beneficio vuelve complejo todo intento de planeación. Los rasgos esenciales de ciudades industriales como Monterrey son el Hospital

José María Luis Mora, 2005, en especial los trabajos de Georg Leidenberg, Cristina Sacristán y Diane E. Davis.

¹⁸ Delgado, *El animal...*, p. 23-58.

¹⁹ Alain Corbain, *El perfume y el misma. El olfato y lo imaginario social. Siglos XVIII y XIX*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987.

²⁰ Lezama, *Teoría...*, p. 108-109.

Civil y la Catedral unida al Casino de Monterrey; las dos avenidas importantes, Madero y Pino Suárez; la Cervecería y la ASARCO; la cantina "Lontananza", así como el ferrocarril y la carretera panameicana.

Las fábricas buscaban como foco de localización las orillas de los ríos, ya que éstos se convirtieron en materia prima; los ríos servían a la vez como vertedero de desechos; muchos ríos desaparecieron por la actividad industrial, como el río Santa Catarina en Monterrey.²¹ Las fábricas, las viviendas de los obreros, las vías del ferrocarril primero y las carreteras después se distribuirán desordenadamente por el espacio urbano, lo que provoca distintos acomodos en la ciudad. Los espacios habitacionales de los trabajadores serían aquellos que quedaran libres entre el ferrocarril y la fábrica. En Monterrey de 1933, por un lado, los barrios obreros demarcaban los límites de la ciudad, pero también penetraban hasta el centro urbano, deteriorando las condiciones de vida y destruyendo estéticamente las formas arquitectónicas. Al iniciar la década de 1930, la ciudad contaba con 148 000 habitantes y una extensión de 1 780 hectáreas que rebasó la infraestructura ferroviaria e industrial hacia el norte de la ciudad; la urbe creció hacia el oriente y el poniente; un ejemplo de ello fue San Luisito, barrio popular, que fue creciendo con la llegada de migrantes de San Luis Potosí. Por otro lado, las familias ricas se instalaban en las calles céntricas como Padre Mier, al poniente, conformando un barrio residencial exclusivo: el Obispado. Este barrio estaba formado por fincas y huertas, al estilo del sur de Estados Unidos; ahí se encontraba también el Country Club. Pero el crecimiento urbano más importante, el que abarcó mayor territorio, fue el que se fue dando alrededor de las empresas locales: por ejemplo, la colonia Obrera, en las inmediaciones de la Fundidora, y las colonias Industrial y Obrerista, Niño Artillero y Victoria, en las inmediaciones de la Cervecería. El centro de la ciudad contaba con los edificios del gobierno, sobre todo la calle Zaragoza; la calle Morelos conformaba el distrito local de negocios.²²

Algunas formas de ver los espacios, que todavía imperaron en el siglo XX, sirven para entender la adaptación de los espacios locales a

²¹ Óscar Eduardo Martínez, "Monterrey, ciudad nueva, ciudad vieja", aparecido en Israel Cavazos Garza, *La enciclopedia de Monterrey*, México, Grijalbo, 1997, t. II.

²² Antonio Tamez Tejeda, *El centro de Monterrey. Arquitectura y crecimiento metropolitano*, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León, 2009, p. 56 y s.

los cambios industriales; en 1933 en Monterrey se intentaban diversas acciones, entre las que destacan tres tendencias centrales: primero, la idea de demoler lo antiguo y desgastado; segundo, construir nuevas obras respetando las que ya estaban, y tercero, mantenimiento de la ciudad antigua y construcción de nuevas estructuras fuera de los límites territoriales. Muchas de estas acciones, también llamadas *urbanísticas*,²³ se vinculaban con la responsabilidad de los municipios en la dotación de servicios urbanos. Es justamente el gobierno, los políticos, el que se convierte en agente fundamental de la construcción de los espacios en las ciudades. El Estado es el que ordena los problemas urbanos, trata y gestiona los asuntos urbanos, tanto en lo político como en lo económico y lo técnico.²⁴ En el caso de Monterrey, el gobierno municipal de Elías Calles, hijo, en 1933, continúa con las tendencias marcadas desde el gobierno de Saénz, hacia la modernización urbanística, generando o aplicando reglamentos, emprendiendo acciones de beneficio público; efectúa obras de salubridad, vialidad, jardines públicos, sanidad, salarios y deportes. No obstante, la vida urbana sigue siendo peligrosa y degradante. Muestra de ello son los famosos asesinatos de la calle Aramberri, ocurridos en abril de 1933,²⁵ o las inundaciones del río Santa Catarina en septiembre y octubre, que año con año mataban gente.

En 1909 y repetidamente durante la década de 1930 en Monterrey, las inundaciones del río Santa Catarina fueron sufridas por la población regia. Durante la Revolución mexicana fueron demolidos antiguos edificios y se inició la sustitución de la Ciudad Antigua con la Moderna, como el convento de San Francisco de San Andrés, en 1914. En 1901 se levantó el edificio del Círculo Mercantil Mutualista; en 1914 se incendió el Casino de Monterrey y fue hasta 1922 cuando fue reconstruido y quedó en su estado actual. También durante la Revolución se agregaron más teatros e instituciones bancarias en la ciudad; también se amplió la avenida Madero hacia el poniente. Durante la década de 1920²⁶ se inició la pavimentación asfáltica de las calles más céntricas de Monterrey; se amplió la calle Morelos,

²³ *Idem.*

²⁴ Manuel Castells, *Movimientos sociales urbanos*, México, Siglo XXI, 1976, p. 7 y s.

²⁵ Eusebio de la Cueva, *El crimen de la calle Aramberri*, Monterrey, *El Porvenir*, 1933. Véase también la novela, que intenta recrear la época, de Hugo Valdés Manríquez, *El crimen de la calle Aramberri*, Monterrey, Castillo, 1997.

²⁶ Óscar E. Martínez, "Monterrey...", p. 107 y s.

eliminando edificios viejos, para facilitar el tráfico de los automóviles. Ya en la década de 1930 se amplió la calle Venustiano Carranza (entonces llamada Centroamérica) hasta la Madero, pues entonces esto servía para dividir la ciudad de los asentamientos irregulares que ya había. Bajo el gobierno de Aarón Saénz, se instalaron los primeros semáforos; de igual forma se formuló un reglamento de tránsito; se intentó desaparecer los tejabanos y chozas en la avenida Madero, que entonces dividía a la ciudad entre el Centro y el área industrial. Durante esta década se empezó a expandir la ciudad hacia el rumbo del cerro del Obispado; muchas de las calles, como Pino Suárez, Venustiano Carranza y otras, comenzaron a imitar el estilo de las casas que ya existían en esa zona de la ciudad.

En 1927 empezó a funcionar también la ladrillera local (hoy Lamosa) y se generalizó el uso del concreto y el empleo del sillar como material de construcción comenzó a declinar. Muchas casas y edificios empezaron a utilizar el concreto armado y el acero, aun cuando persistían las construcciones de madera. Un ejemplo de ello fue en 1928 el Palacio Federal, construido entonces por una pavimentadora llamada Fomento y Urbanización, S. A., de la que era socio Juan Andrew Almazán y algunos de los propietarios de Cemex. Los costos de la magna obra fueron cubiertos parcialmente por el Gobierno Federal. Los gobiernos estatales y municipales en la década 1930 construyeron varias escuelas, como la Fernández Lizardi, ubicada muy cerca de la Alameda Escobedo. Otra escuela construida, y de grandes dimensiones, fue la escuela industrial Álvaro Obregón, al oriente de la calle Madero. También se construyeron las escuelas Miguel F. Martínez, la de la Revolución y la Plutarco Elías Calles. También de esta época data el edificio del Hotel Monterrey, el primer edificio de más de cuatro pisos en la ciudad; que fue construido por la Fundidora, en las esquinas de Zaragoza y Morelos. En 1933 se construyó el Hospital Muguerza; en ese mismo año se edificó el Aula Magna Universitaria, que aún se conserva.

En resumen, podemos afirmar que en Nuevo León había ya una tradición o tendencia importante hacia la modernización de los espacios públicos. Estudiar estas políticas de modernización en 1933, dictadas principalmente por el gobierno municipal de Plutarco E. Calles, hijo, nos da pauta para comprender otro fragmento de la esfera pública en Nuevo León, pues buena parte de la información recabada resalta este punto. A lo largo de 1933 se puede ver en

Monterrey varios elementos que permean la superficie de lo público en relación con lo urbano. A ellos prestaremos atención en el siguiente apartado.

La difusión de las políticas y las juntas de mejoras locales

En 1933, el municipio de Monterrey, bajo la entonces entrante administración de Plutarco Elías Calles, hijo, enfrentó distintos retos y vicisitudes dispares. En realidad, uno de los elementos más interesantes a analizar, desde el punto de vista de la historia política contemporánea, son las decisiones sobre las políticas urbanas a nivel municipal.²⁷ De aquí que vamos viendo cómo la cuestión urbana en la esfera pública no es solamente la construcción de edificios y la generación de espacios públicos y privados, sino que también implicaba la toma de pequeñas decisiones de gobierno que afectan a la ciudad, políticas públicas —como el asunto del rastro, de la seguridad, del tránsito, etcétera—. Todos estos temas de la esfera pública, en apariencia insignificantes, sirven para dar cuenta de cómo era la política pública hacia el interior del Ayuntamiento de Monterrey en 1933, la cual deja entrever las formas operatorias y minúsculas de la política en la época. El año 1933 iniciaba con buenos augurios: la crisis económica retrocedía. Y como una constante se desbordaba el optimismo en los periódicos. En la nota editorial firmada por Federico Gómez, como saludo al nuevo año que comienza, se habla del brillante futuro de Nuevo León, de Monterrey, que como regiomontanos se va perfilando. También se sueña con perdurar en el tiempo y continuar la tradición local de prosperidad:

Nosotros, como nuevoleonenses, como regiomontanos, hemos de hacer también nuestro propósito para 1933. Creer es crear, y hemos creído que Nuevo León, y con especialidad Monterrey, tiene altos y grandes destinos, y nos hemos propuesto a fabricar un estado y una ciudad de acuerdo con esta nobilísima y grande concepción de nuestro futuro. Como creemos, hemos creado y estamos en la obligación de seguir

²⁷ Véanse los alcances que puede llegar a tener en el tiempo presente, por ejemplo, el trabajo de Alberto Hernández, Sarah Martínez Pellegrini y Laura Flamand, "Panorama del desarrollo municipal en México", aparecido en *Gestión y Política Pública*, revista semestral del Centro de Investigación y Docencia Económicas, México, v. XVII, n. 1, primer semestre de 2008, p. 145-190.

creando lo que responda a aquel insigne ideal de nuestra ciudad y nuestro estado, que creando es como respondemos mejor, como realizamos la fe en nuestra propia grandeza. [...] Para 1933, pues, *El Porvenir* no tiene sino palabras laudables para los que, por haber creído; están creando la grandeza y la prosperidad de Monterrey; para los que, fieles a esta devoción de nuestros mayores, continuamos trabajando por la pervivencia del anhelo profundo y del ideal de superación para todos aquellos que han hecho perdurar a través de los tiempos —somos nosotros los que pasamos por el Tiempo, y no el Tiempo por nosotros—, nuestra nobilísima tradición de estado y ciudad grandes, prósperos y felices.²⁸

Iniciando 1933,²⁹ la crisis económica ya señalaba una serie de medidas adoptadas por el gobierno municipal del alcalde saliente Chapa Garza. Debido a la depresión económica que sufría la economía mundial, el municipio tuvo problemas económicos, pero se señalaba que, no obstante ello, el gobierno municipal de Monterrey realizó varias tareas públicas. Enfrentó el problema del desempleo masivo, así como la cuestión de los repatriados expulsados de Estados Unidos. Para ello, se recurrió en 1932 a la beneficencia de la Cámara Nacional de Comercio estatal, así como a apoyos federales. Se le llamó “Campaña Nacionalista” y también “Comité Pro Desamparados”. El informe del alcalde Chapa explica que se decidió realizar las obras del rastro y de la ampliación de la avenida América, como una medida “modesta” de generar empleos para los “desocupados”. En el ramo de alumbrado público, se dotaron de arbotantes a las principales avenidas de la ciudad que carecían de ello y a las piezas que no servían se les dio compostura. Se hizo un gasto total de \$68925.00, para 1932. Por estas labores y otras de carácter partidista, en enero de 1933, el Congreso Estatal concedió al ex alcalde Chapa la posibilidad de participar como vicepresidente de la Junta de Planeación de la Ciudad, para estar en contacto con el gobernador y poder conjuntar esfuerzos.

²⁸ Véanse los datos del Informe del Ayuntamiento de Monterrey del alcalde Generoso Chapa Garza, aparecidos en *El Porvenir. El periódico de la frontera*, Monterrey, Nuevo León, 1 de enero de 1933, p. 3.

²⁹ Al respecto se puede ver el artículo de Rodrigo Mendirichaga, “El comercio: cuna y sostén del desarrollo”, aparecido en Israel Cavazos Garza, *La enciclopedia de Monterrey*, Grijalbo, México, 1996. Además de consultar *El Porvenir. El periódico de la frontera*, Monterrey, Nuevo León, enero de 1933, sobre todo los primeros quince días.

La Junta de Planeación forma parte de una serie de políticas públicas municipales que se fueron fortaleciendo hacia la década de 1930, pero que tenían una larga tradición urbanística en Monterrey. Hacia finales del siglo XIX, durante el gobierno de Bernardo Reyes, se instauró la Junta de Mejoras Materiales,³⁰ el 7 de enero de 1880, y el primer presidente de esta junta fue el historiador, político e intelectual de aura local José Eleuterio González, *Gonzalitos*; el primer vicepresidente fue Ramón Treviño y el secretario fue Pedro J. Morales, dos profesionistas reconocidos de la época. Los otros miembros fundantes fueron prominentes miembros de las familias empresariales locales, como Manuel Rocha e Ildefonso Zambrano, David Guerra y don Antonio L. Rodríguez. También estaban Bernardo García y Félix Mendirichaga. La primera obra que supervisaron fue la construcción de un puente de piedra “rostró” (con sillares de roca y columnas de fierro) que uniera las calles de Zaragoza con las de Matamoros y 15 de Mayo; el puente se colocó sobre un extenso ojo de agua que entonces existía en esa zona céntrica de Monterrey. El ingeniero Manuel Mayorga, quien había estudiado en el Colegio Militar con Bernardo Reyes, fue el encargado de la obra. Después de un año y tres meses, en abril de 1881 se terminó el Puente Juaréz, como se le llamó.

En 1933 el puente seguía en pie y se le hacían elogios locales por la “forma oblicua de su cañón”.³¹ La junta también se encargó de supervisar la restauración y terminación de obras importantes como el Hospital Civil, el Colegio Civil y el segundo piso del palacio municipal. Pero es hasta el gobierno de Aarón Sáenz cuando se le dio un carácter más oficial y público; se le llamó la Junta de Planeación de la Ciudad, y se argumentaba en la época que debido al aumento demográfico era necesaria su oficialización; para ello, se asignaba y creaba el puesto de “ingeniero de la ciudad”, quien se encargaba de planear el crecimiento urbano, se decía en la época:

³⁰ En muchos textos se refiere a la Junta de Mejoras Materiales, como la posterior Junta de Planeación; se genera confusión pues, ya instaurada la de Planeación, se le sigue llamando de Mejoras Materiales. Pero era necesario hacer la aclaración de que son la misma. De igual forma el nombre de Junta de Mejoras se quedó para referir las juntas de vecinos que hacían iniciativas de construcción en barrios o colonias determinados.

³¹ *El Porvenir. El periódico de la frontera*, Monterrey, Nuevo León, 3 de enero de 1934, p. 8.

Una ciudad es un organismo tal que debe mantener en perfecto funcionamiento cada uno de los elementos para garantizar la mayor capacidad de acción. Eso se logra solamente mediante la resolución previa y atinada de todos sus problemas económicos, de higiene y de estética, en cada uno de sus órganos en particular y del organismo en general. Procediendo en orden lógico, esta junta está procurando resolver los problemas generales para después entrar en los de detalle. En varias ocasiones se ha intentado el levantamiento del plano general de la ciudad con el objeto de establecer una base firme para el estudio y resolución de los problemas actuales y venideros. Felizmente ese trabajo se inició ya de una manera definitiva en el presente año y en el transcurso del próximo se encontrará terminado.³²

Esta junta, decidía varios asuntos de índole pública, pues determinaba el quehacer de la obra pública local sobre lo que se podría construir y lo que no. En este sentido una primera labor fue realizar un plano de la ciudad, pero sus trabajos conjugaban los esfuerzos del gobierno estatal, los de esta junta y los de los interesados en las obras. Estas tres instancias conforman “las mejoras” y los quehaceres del organismo.

La junta para su funcionamiento necesitaba de recursos que le permitieran pagar los honorarios del Cuerpo de Asesores Técnicos, que se encarga de trazar los planos y dividir la ciudad en zonas. También este cuerpo reglamenta fraccionamientos y construcciones, así como la instalación de los servicios públicos (luz y agua potable). De igual forma se cobraba por las indemnizaciones que requerían la rectificación de alineamientos para las edificaciones. Esta junta sesionó once veces en 1932 y de ahí se decidió hacer la obra pública, como la ampliación de calles, los adornos de los parques, así como la construcción del rastro y el reglamento de vialidad. Pero también sancionaban los espacios, puesto que prohibían las construcciones de menos de ocho metros de ancho en los frentes de construcción.

Esta junta puede pensarse como un elemento importante dentro de la lógica del funcionamiento del gobierno a nivel local; en resumen, se puede decir que esta corporación realizaba entre otras acciones:

Iniciación del levantamiento del plano general de la ciudad, habiéndose establecido y mojoneado todos los polígonos de control. Se organi-

³² *El Porvenir. El periódico de la frontera*, Monterrey, Nuevo León, 1 de enero de 1933, p. 3-8.

zó el servicio de inspección de las obras en construcción para lo que se obligó el registro de todas ellas, las cuales ascendieron al número de 850, desde el mes de julio hasta el mes de noviembre, inclusive. Se atendieron todos los servicios de ingeniería [...]. Se hizo revisión de proyectos para construcciones y reconstrucciones.³³

Es durante 1933 cuando la junta pasó al control directamente del municipio, pues desde 1921 recibía instrucciones directamente del gobierno estatal. Elías Calles, hijo, explica la medida:

La Junta de Mejoras Materiales, que desde el año de 1921 venía dependiendo del Gobierno del Estado, pasó a depender del Ayuntamiento por considerarse que esta autoridad es la directamente indicada para controlar estas actividades. Fue así como se introdujo la reforma correspondiente, quedando la referida junta como una dependencia del municipio. Entre los principales problemas que han sido resueltos por la junta, figuran la pavimentación de varias calles de la ciudad, que alcanza en total nueve mil metros cuadrados en reparaciones, y alrededor de dieciséis mil metros cuadrados en pavimentación, alcanzando esta última un costo de diecisiete mil seiscientos pesos.

Se deja entrever que éste es uno de los puntos más importantes de la administración municipal, pues requería de inversión continua. Este elemento de la administración se puede ver como uno de los más visibles de la esfera pública local, es decir que se torna muy relevante para medir la eficacia de los gobiernos, así como su trabajo, valor propio de la mentalidad regiomontana. En el caso de Monterrey en 1933, el gobierno de Calles, hijo, deja entrever sus desavenencias con el gobernador Cárdenas, en distintos puntos, pero en lo referente a la construcción urbanística continua que caracterizó su gobierno, no hubo disputa; así la obra pública, se convierte en un capital político muy importante que sería explotado en la candidatura a la gubernatura de Calles, dos años después.

La propaganda que se hace Plutarco Elías Calles, hijo, hacia finales de 1933 era que había construido en ocho meses todo lo que se había planteado para los dos años que duraban las administraciones municipales.³⁴ Además, actuó como estadista preocupado por el pueblo, en septiembre y octubre de 1933, cuando una serie

³³ *Idem.*

³⁴ Toda la información de este apartado desde aquí hasta que no indique otra cosa proviene del Informe de Actividades de 1933 del presidente municipal de Monterrey, Plutarco

ininterrumpida de tormentas, lluvias, ciclones y huracanes destruyó prácticamente las ciudades de Tampico y Matamoros; San Luis Potosí también se vio afectada y muchos de los sobrevivientes de las tres ciudades decidieron trasladarse a Monterrey, en calidad de damnificados. El gobierno municipal (y el estatal también) los apoyaron. Para ello, aparte de los víveres y el refugio correspondiente, el gobierno de Calles, hijo, invirtió en 900 pasajes de ferrocarril y 400 de autobús (\$7 824.00 pesos). También colaboraron en ello el Gobierno Federal y la Cámara de Comercio local.

Para ayudar a los desamparados, el gobierno municipal invirtió también en algunas obras de construcción, que intentaban darle trabajo a la gente local y damnificada. Estas obras, importantes entonces y hoy, forman parte de la ciudad, por ejemplo la ampliación de la avenida Centroamérica (hoy Venustiano Carranza), para conectarla con la avenida Madero. De igual forma se construyó una nueva Jefatura de Policía, enfrente del Panteón Municipal, edificio que aún hoy se conserva. La inversión de estas obras, sumada, junta los \$55 000.00. A pesar de que el municipio logró captar menos ingresos por concepto, en ese entonces, de impuestos prediales y credenciales (permisos de distinto tipo, que iban desde el expendio de leche y carne, así como salubridad para las prostitutas, hasta las credenciales por manejo de automóvil), pues esperando reunir por el rubro de prediales cerca de \$100 000.00 pesos recabó \$94 427.00; del ramo de credenciales, sólo se percibieron \$11 350.00, cuando se esperaban \$20 000.00. Pero ello no implicó que la administración de Calles, hijo, dejara de realizar varias obras de construcción; por ejemplo, construyó tres escuelas: dos primarias y una secundaria, en la colonia Independencia y en la avenida Bernardo Reyes. También se modernizó la escuela céntrica Garza Ayala (hoy Simón de la Garza Melo).

Todo el dinamismo constructor callista de 1933, que contaba sin duda con apoyo estatal y federal, contrastaba con el de la administración de Chapa Garza en 1932, quien con muy poco presupuesto y ante la crisis mundial logró hacer algunas obras, pero pasándole el costo a los habitantes. Por ejemplo en la construcción de la avenida América, el costo total de esta última obra fue de \$68 000.00,

Eliás Calles, hijo, publicado en *El Porvenir. El periódico de la frontera*, Monterrey, Nuevo León, 2 de enero de 1934, p. 4, 5 y 8.

mismo que fue pagado por los habitantes de las dos orillas por donde pasaría esta vía. El gobierno solamente cubriría el costo en la proporción de 40% a los de la orilla oriente y 60% a los de la orilla poniente.³⁵ En relación con la ampliación de la avenida no solamente se les cobró a los vecinos, sino que también tuvieron que ceder partes de sus terrenos particulares. De igual forma se iban reconstruyendo las escuelas oficiales, que estaban en muy malas condiciones porque carecían de pisos, muros y techos, pues solamente se improvisaban tejabanos. Pero se reconoce que el esfuerzo fue insuficiente y que faltó dinero para mejorar este rubro.

Otros de los logros municipales más importantes de 1932 y que se verían continuados o culminados en 1933 son la autorización del 12 de enero de 1932 para la construcción de un tranvía en el centro de la ciudad, así como la construcción de un puesto de socorros y un consultorio médico para atender a los heridos y enfermos de la ciudad, que eran recogidos en ese entonces por la Policía. Para este asunto se decidió destinar \$18 000.00. En este mismo sentido, el primero de marzo de 1932 se autorizaron \$125 000.00 para la compra del terreno para construir la Escuela Hidalgo, obra que culminaría Elías Calles, hijo, en 1933. De igual forma, en ese año de 1932 se iniciaron todos los trabajos relacionados con la construcción del Rastro Municipal, así como la conveniencia de que en la parte sur de la ciudad se construyera un parque recreativo. Asimismo, el 12 de julio de ese año se propuso que los dueños de terrenos sin construir debían bardearlos para que la ciudad luciera mejor.

Volviendo al tema de la Junta de Mejoras, según datos oficiales,³⁶ durante 1933 tuvo mucha actividad, pues se pavimentó un tramo de la calle Zaragoza con un costo de \$9 500.00. También se efectuaría la pavimentación de la avenida Madero hasta la calle Libertad, con un costo de \$50 000.00. Además la junta se enfocó a reconstruir puntos provisionales en los caminos que fueron destruidos por las intensas lluvias de septiembre y octubre; también se hacían puentes de madera para que transitara la gente y los vehículos. La junta inclusive planeaba —durante 1933 se reunió en ocho ocasiones—: los asuntos sobre la mesa fueron la prolongación de la

³⁵ Véase *El Porvenir. El periódico de la frontera*, Monterrey, Nuevo León, 2 enero de 1933, p. 2.

³⁶ En el informe de Plutarco Elías Calles, hijo.

calle Centroamérica, la localización de los terrenos para el nuevo panteón, la aprobación del camino a los Urdiales y acuerdos sobre fraccionamientos que no cumplían con los requisitos necesarios.

El financiamiento municipal de la junta fue una dificultad, pues por un lado se intentó solventar con la recaudación del impuesto predial, reservando dos al millar del mismo; se juntaron \$280 000.00 que se gastaron en la construcción de dos escuelas “monumentales”, con capacidad para 1500 alumnos cada una. La de la Revolución costó \$80 000.00; la del presidente Rodríguez costó \$78 000.00. Además de la renovación de la escuela “Garza Ayala”, la construcción de la Jefatura de Policía y las ampliaciones de las avenidas ya dichas, todo generó gastos más allá del presupuesto. La junta y el gobierno municipal operaron con números rojos; durante 1933 tuvo ingresos por \$306 704.75 de los cuales, además de rebajarle lo ya mencionado en obras, se gastaron \$8 796.06 en sueldos directivos; \$6 073.00 en personal y gastos de oficina; \$870.00 en reparaciones; \$8 582.04 en pago de intereses a la compañía constructora “Eyusa”; \$11 027.65 para el Comité Pro Hospital Civil. En total para el primero de diciembre de 1933 la junta contaba con \$2 161.94 y adeudaba cerca de \$115 241.75.

Otro tipo de juntas públicas que se promovía desde el gobierno municipal eran las llamadas juntas de mejoras barriales, que operaban por cada colonia y que planteaban el mejoramiento especial con la promoción de actividades específicas. Un ejemplo de ello es la Junta de la Plaza General Treviño, conformada desde diciembre de 1931. Esta junta tenía como propósito la construcción de un parque y de una fuente. Para tal fin se establecieron cuotas entre todos los vecinos, tomando en cuenta sus propiedades y las distancias en relación con la plaza. Lograron reunir \$9 249.00; además organizaron una feria y una kermés que les sirvieron para recaudar más de \$3 500.00. Por su parte, el municipio les entregó \$8 089.00 pesos, en 1932. También colaboró entregando materiales como ladrillo y arena, así como el cableado necesario para la instalación de alumbrado público. Estas juntas de mejoras, muchas veces servían de botín para corrupciones y asuntos de “lucro personal”.³⁷ Por ello el municipio procuraba conformarlas con “grupos de hombres honorables

³⁷ *Idem.*

y progresistas” para que administraran y el dinero fuera usado, en efecto, en lo que se decía que se utilizaría.

Los espacios públicos, encargados al municipio de Monterrey, considerados rubros menores en la administración pública municipal, como alumbrado, jardines y limpieza, fueron atendidos también bajo la administración callista. En 1933, se gastaron \$44 483.00 en el pago de la energía eléctrica; en la compra de materiales se gastaron \$1 193.33. Por otro lado, se intentó poner énfasis en mantener una imagen pública de limpieza, pues se procuró que hasta el último rincón de la ciudad, hasta la última calle quedara sin basura. Para ello el gobierno local compró dos camiones, de seis metros cúbicos de capacidad, que recogían, a decir de Calles, hijo, 80% de la basura en el municipio. Bajo este rubro, la administración municipal gastó \$31 302.50 en salarios y \$11 858.24 en refacciones y combustibles. Para el mantenimiento de los jardines públicos, las cifras fueron menores, en sueldos se gastaron \$21 996.50 y \$5 325.70 en gastos de operación. En la cuestión de Limpieza y de Parques se hace notar que ya existían camiones y remolques desde 1931 y que con ese inmobiliario el municipio ha podido cubrir las necesidades de la ciudad. En 1932 a los parques se les dio mantenimiento, se construyeron caminos de cemento, se plantaron flores, se pintaron las bancas, se colocaron arbotantes y se construyó una fuente. En 1933 se embellecieron los jardines exteriores de la Penitenciaría del estado. También ya desde 1932, y continuó en 1933, una campaña por bardear y poner tejabanos en todos los terrenos de la zona conurbada.

Hacia finales de 1933, el 30 de noviembre,³⁸ se ofreció un banquete al alcalde Calles, hijo, y de ahí los políticos locales lo felicitaban y le auguraban grandes cosas en la política. También vinculaban su labor durante 1933 con la tradición regiomontana de trabajo, bienestar y orgullo; Marcelino Hinojosa, miembro del partido oficial local decía:

El Ayuntamiento, presidido por el ingeniero Calles, ha hecho mejoras materiales que han dejado sorprendidos, no sólo a la ciudad, donde estas mejoras se han hecho, sino también a los extraños que nos han visitado. Muy sinceramente agradezco las atenciones que se nos han dispensado al invitársenos a este ágape y las frases de aliento que

³⁸ *El Porvenir. El periódico de la frontera*, Monterrey, Nuevo León, 1 de diciembre de 1933, p. 4.

se han dicho a favor de la ciudad de Monterrey, que efectivamente significa para Nuevo León todo un legítimo orgullo. En nuestra ciudad todo el mundo trabaja con entusiasmo, los ciudadanos todos y las autoridades piensan sólo en laborar y esto es motivo de íntima satisfacción. [...] Puede estar seguro el Ayuntamiento de Monterrey, que el Partido Social Democrático lo apoyará con todo entusiasmo y con toda fe y con toda energía en su magna labor de progreso, labor que no habíamos visto en la ciudad desde hacía muchos años.

Al implicar al gobierno de Calles, hijo, con la tradición regiomontana del progreso y del trabajo, se le decía implícitamente que se le quería y se le aceptaba en el ámbito político; su labor era simplemente trabajar, no habría ninguna dificultad con que encajara en la ciudad y en el estado. La administración Calles en 1933 hizo eco en la cultura local de trabajo y progreso.

El tránsito local: asociaciones y disputas en la opinión pública local

Otro de los asuntos locales a destacar es el rubro de Tránsito, pues denotaba el interés de los grupos pudientes locales. Se destaca por la participación de los automovilistas, es decir los empresarios (que por lo general eran los que poseían los automóviles), para incidir y proponer políticas públicas que los beneficiaran. En 1933 la situación del tránsito de vehículos en Monterrey fue convirtiéndose en un rubro importante en la esfera pública, pues según estimaciones de la época había cerca de tres automóviles y camiones automotores particulares circulando por la ciudad, además de 500 automotores más de sitio o públicos (taxis, camiones y carga). También circularon cerca de 700 bicicletas y 300 carros de tracción animal (coches, carretas, carretones). La administración callista en 1933 ostentaba como logro el hecho de que hubiera 50% menos accidentes que en 1932. A ello se le adjudicaba “el control” que se había ejercido sobre los transeúntes, gracias al uso de dos tipos de maquinarias modernas: el semáforo y la motocicleta. En ello también se ve el gasto que se hizo en este rubro durante 1933 pues fue de \$23 232.00 para sueldos y \$15 565.79 para gastos de operación.

En cuanto a la cuestión de Tránsito desde 1931 y hasta 1933 se duplicó el número de licencias de manejo para automóviles, de 3000 en 1931, pasaron a más de 6000 en 1932. A esto se le puede sumar

el asunto de la suspensión de los tranvías urbanos que trajo consigo la aparición de los primeros “autocamiones”. Como había muchos problemas de jurisdicción y de autoridad en lo relativo al tránsito de estos camiones, se le solicitó al Gobierno Federal que autorizara al municipio tener jurisdicción sobre ocho kilómetros a la redonda, dejando de lado a la Policía Federal de Caminos; el gobierno aceptó. Se capacitó al personal para que aprendiera a manejar motocicletas. Se reportaron como cifras oficiales 377 choques, 99 personas atropelladas y 17 muertos por estas causas.

Como elemento diferente del gobierno callista de 1933 está la Asociación Mexicana de Automovilistas (AMA), que inició en Monterrey desde principios de 1930. Esta asociación, que estaba impulsada tanto por los poseedores de carros como por sus vendedores y comercializadores, funcionaba como un grupo de presión a las políticas de tránsito locales. En 1933 el secretario de la asociación era Antonio L. Rodríguez,³⁹ y colaboraba con el gobierno municipal de Chapa Garza para elaborar un reglamento de tránsito. Se intentaba proponer una serie de vialidades como preferenciales: calzada Francisco I. Madero, Padre Mier, Bolívar, Tapia, Arramberrí, Washington e Hidalgo. También se solicitaba que a los motociclistas les concedieran los mismos derechos y obligaciones que a los automovilistas. En este sentido se señalaba la obligación de los motociclistas de cerrar su escape dentro de la ciudad, para evitar el ruido.

Esta asociación era, a nivel local, muy poderosa y su injerencia en el gobierno era visible; así lo expresaba la propaganda de la época, al ofertar los servicios que ofrecía la asociación a sus miembros, pagando su cuota anual de diez pesos:

La Asociación Mexicana Automovilística ofrece a sus asociados los servicios que a continuación enumeramos, por la cuota de \$10.00 anuales: I. Servicios ante las autoridades. *a)* Gestiones sobre multas por infracciones al Reglamento de Tránsito local o federal. *b)* Gestionar licencias para manejar. II. Servicios para viajes y excursiones. *a)* Expedición de tarjetas permisos para viajar con su automóvil a Estados Unidos. *b)* Cartas de presentación para las autoridades americanas en

³⁹ Antonio L. Rodríguez (1895-1997) fue un asesor financiero y promotor local del turismo; a él se debe el proyecto de canalización del río Santa Catarina; también laboró en instituciones bancarias locales y de seguros. Fue diputado de la XL Legislatura del Congreso de la Unión de 1946-1949.

la frontera. *c)* Servicio de información en las secretarías locales en Saltillo, Nuevo Laredo, Ciudad Victoria, Tampico y Torreón. *d)* Tarjetas de presentación para hoteles, garajes y gasolineras. *e)* Selección de mecánicos, los mejores en cada población que extenderán consideración a nuestros socios. III. Informaciones y mapas. *a)* Guías de caminos debidamente revisadas. *b)* Consulta sobre estado de carreteras. *c)* Informes sobre estado de carreteras en Estados Unidos. *d)* Toda clase de informes relativos a carreteras. IV. Servicio de remolques. *a)* Gratuito dentro de los límites de la ciudad. *b)* Fuera de la ciudad, en las carreteras a precio convencional. *c)* Entrega de gasolina y lubricantes en cualquier parte de la ciudad.⁴⁰

Esta misma asociación,⁴¹ junto con la Cámara de Comercio local, impulsó la construcción de la carretera Monterrey-Saltillo; entre los gestores están Antonio L. Rodríguez, Rodolfo Garza y Adolfo Zambrano. De igual forma la asociación pugnaba por pedirle al Gobierno Federal que le permitiera administrar, mediante la creación de una afianzadora, los permisos de tránsito que se cobraban a los carros que llegaban de Estados Unidos. También se presionó para que los extranjeros no tuvieran que cambiar forzosamente sus divisas al arribar a la frontera, sino que pudieran hacerlo al llegar a alguna de las ciudades importantes del interior del país. Se hablaba de que las afianzadoras que están funcionando no lo hacen correctamente; ello, en detrimento del turismo, impide que los automovilistas extranjeros visiten el país. Una de las preocupaciones de la asociación era fomentar el turismo automovilista norteamericano; por ello, instan a que se hiciera propaganda para que turistas extranjeros visitaran Monterrey. Esta medida se implementó en vista de que las carreteras y los hoteles de la localidad se han visto desiertos. El planteamiento es el siguiente:

Monterrey, se nos decía, durante más de un año, disfrutó de una gran publicidad que gratuitamente se hacía en las diversas plazas del extranjero, fenómeno que se observa en todas las cosas. Antes de que se inaugure una negociación, y días apenas que se pone en movimiento, la publicidad de la que disfruta es gratuita, después pasados algunos meses, indudablemente tiene que pagarla. En el caso de Monterrey —afirma nuestro informante—, el problema es idéntico. De ahí que se haga la indispensable formación de un comité de propaganda.

⁴⁰ *El Porvenir*, 27 de diciembre de 1933, p. 5.

⁴¹ *Ibidem*, 7 de enero de 1933, p. 5.

Se requiere también que aquellas negociaciones que resultan directamente beneficiadas con el turismo aporten su contingente y que la propaganda se haga interesante.⁴²

Mirando un poco hacia el interior de la Asociación, los miembros disminuyeron desde noviembre de 1931. Las cuotas dejaron de pagarse, con excepción de la Cámara de Comercio, Industria y Minería del Estado de Nuevo León; la falta de pago se atribuía a la mala situación de la economía nacional. En 1933 se invitaba a la cancelación de las cuotas atrasadas y solamente a pagar la del año vigente. A pesar de la precaria situación económica miembros de la asociación radicados en Tamaulipas editaban mensualmente un boletín. En este sentido la asociación aparecía en los registros como miembro de la Asociación Americana de Automovilistas; en 1931 y 1932, por errores de "inteligencia" fueron dados de baja. Pero Antonio L. Rodríguez intervino, fue rectificado el error y los miembros mexicanos pudieron ser reconocidos de nuevo por Washington. Al parecer ambas asociaciones intercambiaban puntos de vista y folletos sobre las formas de organización de la agrupación.

La AMA regiomontana informaba a inicios de 1933 que en diciembre de 1931 cooperó con el Ayuntamiento de Monterrey para donarle una ambulancia, pues la ciudad carecía de una. La ambulancia se utilizaba preferentemente para los accidentes automovilísticos. En diciembre de 1931 la asociación influyó para que el Gobierno Federal, a través del Departamento de Tránsito de la Secretaría de Comunicaciones, cambiara sus disposiciones. Esta dependencia había propuesto como obligatorio para todos los automóviles utilizar reflectores ambarinos, tanto en la parte delantera como en la parte trasera; la misma secretaría vendía los reflectores en nueve pesos el par. La AMA influyó para que la Vidriera de Monterrey y Troqueles y Esmaltes, dos de las empresas neolonesas, construyera unos reflectores de bajo costo (\$2.50 el par), y fueran vendidos y aceptados como los oficiales. La secretaría aceptó y las empresas produjeron los reflectores. También la asociación defendía a sus agremiados y denunciaba maltratos de las autoridades, por ejemplo, cuando había multas injustificadas de tránsito.⁴³ El mismo

⁴² *Ibidem*, p. 4.

⁴³ *Ibidem*, 31 de octubre de 1933, p. 4. Uno de los casos que se documentaron fue una infracción que se levantó por no llevar prendidas las luces del automóvil, el problema era que

gerente de la AMA, Antonio L. Rodríguez, llegó a reunirse con Elías Calles, hijo, para quejarse de que la Policía Fiscal “molestaba” a los automovilistas mexicanos, al exigirles que mostraran sus documentos de legalidad y propiedad de sus vehículos. Calles, hijo, dio órdenes a los oficiales fiscales para que no “molestaran” a los automovilistas; el trato discrecional y preferente fue una moneda política en uso en la época.

También esta asociación hizo gestiones para que se destinara dinero para el mantenimiento de los carreteras; pero en 1933 tanto el Gobierno Federal como los gobiernos estatales no habían respondido a la petición. La asociación pugnó y logró que el impuesto por importación de gasolina no se pagara en la frontera con Tamaulipas, sino que se cobrara al llegar a Monterrey; esto con el objetivo de recaudar el impuesto correspondiente, puesto que a cada estado de la república le correspondía hasta 2% de lo que se cobrara. El dinero se destinaría a la construcción y mantenimiento de caminos.

En relación con otras políticas de Tránsito de 1933, el Ayuntamiento de Monterrey recibía el 24 de octubre una petición por parte de los concesionarios de los camiones urbanos⁴⁴ Bandera Roja, Círculo Azul y Tranviarios, para el aumento en las tarifas del transporte público. La compañía presentaba como argumentos centrales que cerca de 97% de sus ingresos los gastaba en mantenimiento de los camiones, pues tanto las piezas como los lubricantes, combustibles y sueldos habían aumentado su costo. Se pretendía aumentar el costo del pasaje de 5 centavos a 8 centavos, lo que significaba un incremento de 60%. Hubo cierta efervescencia en la opinión pública, aunque de manera evidentemente manipulada. La oposición fue hecha pública por el periódico a pocos días de la solicitud. Los encabezados decían: “Descontento general por el pretendido aumento de pasajes en los camiones urbanos. El sentir de la población es abiertamente contrario a la solicitud hecha al Cabildo. No hay nada

aún a las cinco de la tarde había mucha luz y no había necesidad de encenderlos; los policías federales se habían metido a la ciudad para detener al infractor y multarlo. Una primera protesta era porque las luces no eran necesarias; otra porque los federales no debían multar adentro de las ciudades, otra porque, según la denuncia, actuaron con prepotencia: la denuncia se hace pública a través del periódico, omitiendo el nombre del conductor, el lugar y hora de la detención, pero mencionando el nombre del oficial federal.

⁴⁴ Y es que a mediados de 1932 habían desaparecido prácticamente los tranvías, y habían sido sustituidos por camiones urbanos.

que lo justifique. Numerosos obreros y empleados ocurrirán al Ayuntamiento oponiéndose a que suba el precio". El periódico no presentaba ni fuentes ni entrevistas en relación con el descontento, pues se daba por descontado que éste era legítimo:

Los comentarios, lo mismo entre la clase acomodada que entre la media y la humilde son enteramente adversos a la pretensión de los solicitantes, pues se estima que por mucho que hayan subido los materiales que se necesitan para los autocamiones el volumen de los ingresos que perciben las empresas es tan crecido que les basta sobradamente para cubrir sus gastos. Opínase asimismo que cualquier aumento tendría que justificarse con el mejoramiento del servicio, y que esto, a pesar de las indicaciones que repetidamente se han hecho no se ha logrado en ninguna forma, puesto que los autocamiones en servicio adolecen de insuficiencias notorias y existen muchos que por su estado de deterioro no sólo no ofrecen comodidad ninguna a los pasajeros, pero ni siquiera seguridad.

El deterioro de los camiones públicos era en muchos casos referido como argumento central en contra del alza de cuotas. El periódico "reproducía" notas anónimas donde se mostraba la importancia pública del asunto:

Trátese pues de un asunto de interés público, en el que, como es natural suponerlo, está interesada toda la sociedad y hay que darle la importancia debida para que los camioneros no contentos con el lucro que los consiente el establecimiento de un servicio como el que tienen y actúan en la ciudad como amos y señores por virtud de la tolerancia de las autoridades de tránsito, transportando pasajeros como manadas de animales dentro de sus camiones, sin importarles que haya asiento o no para los que suben, se aprestan a obtener la concesión para un aumento de un SESENTA POR CIENTO en sus pasajes, sin que aduzcan razón que permita concederles tan no ya así el doble, pero ni siquiera el aumento de un centavo.

Otro recurso que se presentó en el periódico, como elemento que "mostraba" inconformidad fue el "memorial" (el periódico encabezaba la nota como "Memoriales en contra del pretendido aumento de pasajes". Los elementos obreros, sobre todo, protestan de antemano contra cualquier resolución que menoscabe sus intereses. Un tostón diario en puros pasajes no pueden gastarlo. Para la mayoría significa un dispendio que equivale a la tercera parte de lo que ganan para el

sustento de su familia”). En realidad nuevamente los periodistas decían que los trabajadores estaban en contra del alza:

Varias personas pertenecientes a distintos gremios de trabajadores y elementos empleados en oficinas de toda índole, se han acercado a nuestros reporteros tratando de obtener ellos informes acerca de la resolución que vaya a dictarse sobre el particular; pero como el asunto se viene tratando con absoluta reserva, al obtener una negativa en su solicitud de informes han expuesto abiertamente su criterio. Los trabajadores, particularmente los que habitan en las colonias alejadas y que tienen forzosa necesidad de recurrir a servicios de camiones para transportarse a los lugares en que trabajan, encuentran perjudicial el aumento, aduciendo que se verían precisados a gastar en transporte una cantidad aproximada de cincuenta centavos al día, la cual significa prácticamente, la tercera parte del jornal.⁴⁵

Inclusive hubo aquellos a quienes sí se les dio voz y nombre, los políticos locales, expresamente los diputados locales en sus participaciones durante la sesión del Congreso Local. Se reprodujeron los comentarios que se hicieron después de la lectura del acta de la sesión anterior.⁴⁶ Interesante es también el respeto (miedo) que tenían al Ayuntamiento de Monterrey, el primero en hablar fue el diputado Luis Bueno:

No sé hasta qué punto deba el Congreso intervenir en el asunto del aumento de las tarifas de los pasajes en camiones de pasajeros que tienen a su cargo el servicio de la ciudad, pero aun careciendo de facultades legales para ello, creo conveniente, aunque sea moralmente, intervenir en el asunto dirigiéndonos al Ayuntamiento para suplicarle que al resolver la petición de las empresas de autocamiones mediten en el perjuicio que hacen a los trabajadores que tienen necesidad de ocupar esos vehículos para trasladarse a sus talleres y regresar de éstos a sus casas. [...] Siendo de hecho cuatro viajes los que hacen la mayoría de los trabajadores, el aumento de tarifas se traduciría en una reducción considerable en el exiguo sueldo que perciben algunos. Si nuestra principal misión en el Congreso es velar precisamente por el pueblo, debemos de intervenir en la resolución de este serio problema de interés general.

En el debate se deja entrever que existía la duda sobre la intervención del Congreso en un asunto público, pues no querían ofender

⁴⁵ *El Porvenir*, 28 de octubre de 1933, p. 4.

⁴⁶ *Ibidem*, 2 de noviembre de 1933, p. 1 y 5.

al Ayuntamiento; el diputado Gustavo Guerrero sostenía que no era necesaria la intervención del Congreso pues estaba seguro de que los intereses de los obreros estaban bastante bien representados por el gobierno del Ayuntamiento, de tal forma que éste obraría en ese sentido a favor del pueblo. El diputado Bueno le responde que no era su intención ofender al gobierno del Ayuntamiento, sino que quería que el Congreso opinara en contra del alza en el transporte. La respuesta de Guerrero deja también entrever el enorme respeto que existía alrededor de Plutarco Elías Calles, hijo: "El Ayuntamiento es consciente de sus actos y quizás cualquier insinuación de nuestra parte podría estimarla como una ofensa, ya que no tenemos autorización legal para inmiscuirnos". Para mediar en el asunto y darlo por terminado, pero a favor de Bueno, el presidente de debates, el diputado Heriberto Montemayor, dejó su presidencia y decidió tomar la palabra:

Voy a referirme a los puntos que han tocado los compañeros Bueno y Guerrero. Creo que dentro de la facultad moral que asiste al Congreso de defender y velar por los intereses de la colectividad y sobre todo de la clase obrera, sí es conveniente que el Congreso se dirija al Ayuntamiento dándole a conocer su criterio, ya que no hay ley ni reglamento que nos lo impida y menos cuando se trate de respaldar a quienes nos otorgaron su voto, cuando en nuestros ofrecimientos de velar por todo aquello que les afectara de forma directa. Si creo que el aumento de los pasajes en el servicio de autocamiones lesione los jornales de los trabajadores, y por tanto nuestro interés en la resolución del Ayuntamiento sea rechazando la petición elevada por las empresas, no puede considerarse como una intromisión, sino por el contrario como una demostración de que el Congreso está con el pueblo y el pueblo con el Congreso. Yo tengo la plena conciencia de que el Ayuntamiento de Monterrey conoce perfectamente las necesidades de los trabajadores y nuestra acción no haría más que robustecer las peticiones elevadas por sindicatos gremiales.⁴⁷

La discusión se cerró cuando el presidente Montemayor propuso que se le enviara un comunicado al Ayuntamiento. El Ayuntamiento por su parte, anunciaba⁴⁸ en su sesión semanal que consultaría al agente local de la Secretaría de Economía para que éste hiciera un cálculo en relación con los documentos de contabilidad presentados

⁴⁷ *Ibidem*, p. 5.

⁴⁸ *Ibidem*, 1 de noviembre de 1933, p. 4 y 8.

por las empresas. Esto tomaría algunos días. El periódico tituló la nota como “Extraña solicitud del Ayuntamiento a la Secretaría de Economía. Le ha pedido que emita su opinión para resolver un caso que es de la exclusiva competencia de las autoridades locales”. El periódico⁴⁹ calificaba el asunto con el adjetivo “extraño”, que en los códigos locales dejaba entrever una velada crítica al Ayuntamiento.

El Ayuntamiento ofrecía, en cambio, que tendría que revisar y tomar la decisión necesaria; inclusive se señalaba la posibilidad de recurrir a la “encuesta pública” para saber la opinión de la ciudadanía al respecto. En este ejercicio, se podrían escuchar los pareceres de los distintos actores del problema. Por su parte las cooperativas concesionarias de los camiones, las que habían hecho la petición, intentaron responder a los cuestionamientos del periódico, pues empezaron a pegar cartulinas en los autobuses que decían: “Anteriormente viajaba libre en estos camiones el mal acostumbrado personal de *El Porvenir*. Desde hace poco se les cobra el importe del boleto, y cuando no pagaban todo era alabanza para nuestro servicio; desde que se les cobra despertó el ferviente deseo de malquistarnos con el público sin ningún fundamento”.⁵⁰ Sin duda que eso explicaría el papel protagónico que jugaba el diario en el aumento de las tarifas.

La opinión personal del alcalde Elías Calles, hijo, que la comunicó tanto al periódico como a los concesionarios, era que se debían hacer cooperativas (una idea propia del presidente Calles, pues era la forma de organización que les permitía incidir, vía la anexión de organizaciones al PNR) para el combustible, el mantenimiento y las llantas, y ello facilitaría bajar los costos de los servicios en vez de aumentarlos. El 7 de noviembre,⁵¹ ante la Junta de Cabildo, las empresas concesionarias retiraron su petición, argumentando que la ley del salario mínimo les facilitaría el ahorro necesario para no elevar los pasajes. De igual forma desaparecieron de los periódicos las críticas y los análisis sobre el transporte urbano. Se propuso que hubiera inspectores municipales que ayudaran a que los servicios

⁴⁹ *Idem*.

⁵⁰ *Ibidem*, 4 de noviembre de 1933, p. 4.

⁵¹ *Ibidem*, 8 de noviembre de 1933, p. 4.

de camiones fueran mejores para la ciudadanía, pero en 1933 no se llegó a nada.

Algunas consideraciones finales

Mucho del trabajo aquí expuesto precisa de profundización y seguimiento. Sin embargo, queríamos acotar algunos puntos. En referencia a lo urbano, el papel público de la Junta de Planeación de la ciudad, cuya organización política cambia durante 1933, deja entrever la forma de constitución de las políticas urbanas en Nuevo León y en especial en Monterrey. El cambio que se da pasa de las manos estatales a las municipales. De F. Cárdenas a Calles, hijo, el control de dicha junta conllevaba el manejo de los fondos, así como la participación de notables locales en su conformación. Al hacer el cambio Calles, tanto el dinero como la organización pasarían a sus manos. Ello fue congruente durante 1933, puesto que el alcalde inició un “auge” constructor en la ciudad.

Otra agrupación que incidió en la esfera de lo público en 1933 fue la Asociación Mexicana de Automovilistas, pues definió algunas políticas de pavimentación y disposiciones de tránsito locales. Este grupo estaba formado por miembros de la élite empresarial local, como Antonio L. Rodríguez. Las preocupaciones de la agrupación incluían el interés por promover el turismo, cabildear las licencias de manejo y defensa en contra de las autoridades de Tránsito, federales y locales. La organización de la AMA implicaba entre otras cosas, la cercanía con las administraciones de tránsito, pues se publicitaba para los automovilistas como capaz de resolver dificultades administrativas en el ayuntamiento regiomontano. Esta cercanía quedó muy clara cuando el propio Antonio L. Rodríguez se reunió con Calles por las “molestias” que ocasionaban los oficiales de tránsito federales fuera de la ciudad de Monterrey.

Por otro lado, el asunto del aumento a la tarifa en el transporte público durante octubre y noviembre de 1933 dejó entrever el peso político que tenía el periódico *El Porvenir* para que el tema fuera constantemente discutido y repasado, tanto en el Congreso local como en el Ayuntamiento de Monterrey, a tal grado que la misma empresa de transporte tuvo que retirar su petición de aumento del pasaje. Este conflicto dejó entrever los diferentes mecanismos de

presión que ejerció el diario intentando criticar y boicotear el alza de pasaje. Comenzó una serie de entrevistas anónimas a grupos de “trabajadores”; después estuvo “recopilando” opiniones en el Ayuntamiento de Monterrey y en el Congreso local. Logró entrevistar a Calles, hijo, y que éste expresara su opinión a favor del punto de vista del periódico. Lo mismo hizo con los diputados locales, que aunque legalmente no tenían que decidir al respecto en una de las sesiones del Congreso discutieron acaloradamente el asunto, y tomaron una posición pública oficial. El poder de la prensa local quedó expresado y obligó a la empresa de transportes a retirar su petición.

Sin embargo, la modernización tenía sus caras ocultas, que dejaban entrever, sin duda, grandes carencias insoslayables. Por ejemplo, cuando observábamos los distintos tópicos de la administración municipal de la época, empezamos a entender que no siempre se sabía qué se iba a hacer con el gobierno. La modernidad política era muchas veces más bien discursiva y no práctica. En 1933, el mismo Calles, hijo, al inicio como alcalde, decía no tener un proyecto para la ciudad de Monterrey.⁵²

De esto se puede inferir que en las políticas públicas de la época no eran datos *a priori*, sino que eran resultado de definiciones políticas momentáneas. No siempre las decisiones políticas eran claras y, como todo hecho social, estaban y están sujetas a distintas interpretaciones. Por eso, estudiar las políticas públicas dentro de la esfera pública modernizadora local, la llamada agenda política, nos sugiere que puede haber diferentes razones por las cuales cambia o no una determinada política. Distinguimos tres centrales: el crecimiento económico, la tradición o trayectoria de los asuntos y el funcionamiento o comportamiento de las instituciones.⁵³ Al revisar las políticas de urbanización en Nuevo León en 1933, veíamos que,

⁵² “Pedimos al ingeniero Calles que nos hablara, aun cuando fuera a grandes rasgos, de su programa de acción dentro de la administración municipal. El alcalde nos manifestó tener el deseo de trabajar muy activamente en pro del engrandecimiento de la ciudad, pero se mostró discreto acerca del programa que se haya trazado en virtud de no haberlo formulado todavía. Esto se debe al arduo trabajo que ha tenido con motivo de la reorganización de los trabajos muy laboriosos. Sin embargo, dentro de quince días podrá conocerse el programa del señor alcalde, que seguramente encerrará puntos de verdadero interés para la ciudad.” *El Porvenir*, 7 de enero de 1933, p. 4.

⁵³ Tomadas de Barbara Nelson, “La formación de una agenda. El caso del maltrato a niños”, aparecido en Luis Aguilar Villanueva (comp.), *Problemas públicos y agenda de gobierno*, México, Porrúa, 2003, p. 105-140.

por lo general, los alcaldes estaban supeditados a las decisiones del gobernador; pero dada la singularidad del contexto, el alcalde Calles era el hijo del entonces jefe máximo del país; eso le otorgaba el suficiente poder como para definir la organización y la realización de políticas constructoras, aun cuando no había el suficiente dinero para ello, algo que sin duda aún sucede en muchas partes del país.

FUENTES

El Porvenir, El periódico de la frontera, Monterrey, Nuevo León, 1933.

Bibliografía

ANDERSON, Perry, "Modernidad y Revolución", Nicolás Casullo (comp.), *El debate modernidad/posmodernidad*, Buenos Aires, Al Cielo por Asalto, 1995, p. 92-116.

———, *Los orígenes de la posmodernidad*, Barcelona, Anagrama, 2000.

CASTELLS, Manuel, *La cuestión urbana*, México, Siglo XXI, 1974.

———, *Movimientos sociales urbanos*, México, Siglo XXI, 1976.

CORBAIN, Alain, *El perfume y el miasma. El olfato y lo imaginario social. Siglos XVIII y XIX*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987.

CUEVA, Eusebio de la, *El crimen de la calle Aramberri*, Monterrey, *El Porvenir*, 1933.

DELGADO, Manuel, *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*, Barcelona, Anagrama, 2008.

DE OLIVEIRA, Orlandina y Bryan Roberts, "El crecimiento urbano y la estructura social urbana en América Latina 1930-1990", Leslie Bethell (ed.), *Historia de América Latina*, 16 v., Barcelona, Cambridge University Press/Crítica-Grijalbo, 1997, v. VI, t. 11, p. 216-276.

DUBY, Georges, *El año mil. Una nueva y diferente visión de un momento crucial de la historia*, Barcelona, Gedisa, 2002.

GARCÍA CANCLINI, Néstor, *Culturas híbridas: estrategias para entrar y salir de la modernidad*, México, Grijalbo, 1990.

GARCÍA ORTEGA, Roberto, "La conformación del área metropolitana de Monterrey y su problemática urbana, 1930-1984", en Isabel Ortega Ridaura (coord.), *Nuevo León en el siglo XX. La industrialización del segundo*

- auge industrial a la crisis de 1982*, México, Fondo Editorial Nuevo León, 2007, p. 37-71.
- GIDDENS, Anthony, *Consecuencias de la modernidad*, Madrid, Alianza, 2002.
- GUMBRECHT, Hans Ulrich, *En 1926. Viviendo al borde del tiempo*, México, Universidad Iberoamericana, 2004.
- HERNÁNDEZ, Alberto *et al.*, "Panorama del desarrollo municipal en México", *Gestión y Política Pública*, revista semestral del Centro de Investigación y Docencia Económicas, México, v. XVII, n. 1, primer semestre de 2008, p. 145-190.
- KOSELLECK, Reinhart, *Futuro pasado. Para una semántica de los tiempos históricos*, Barcelona, Paidós, 1993.
- LEFEBVRE, H., *La revolución urbana*, Madrid, Alianza, 1971.
- , *El derecho a la ciudad*, Barcelona, Península, 1978.
- LEZAMA, José Luis, *Teoría social, espacio y ciudad*, México, El Colegio de México, 1998.
- LUHMANN, N., *La política como sistema*, México, Universidad Iberoamericana, 2009.
- MARTÍNEZ, Óscar, "Monterrey, ciudad nueva, ciudad vieja", en Israel Cavazos Garza (coord.), *La enciclopedia de Monterrey*, 3 v., México, Grijalbo, 1997, t. II.
- MENDIRICHAGA, Rodrigo, "El comercio: cuna y sostén del desarrollo", en Israel Cavazos Garza (coord.), *La enciclopedia de Monterrey*, 3 v., México, Grijalbo, 1996, v. III.
- MORADO, César (coord.), *Nuevo León en el siglo XX. Transición al mundo moderno. Del reyismo a la reconstrucción (1885-1939)*, Monterrey, Gobierno del Estado de Nuevo León, 2007, t. I.
- NELSON, Barbara, "La formación de una agenda. El caso del maltrato a niños", en Luis Aguilar Villanueva (comp.), *Problemas públicos y agenda de gobierno*, México, Porrúa, 2003, p. 105-140.
- PÉREZ DANIEL, Gustavo Herón, *La esfera pública en Nuevo León: política y modernización hacia 1933*, tesis de doctorado, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, abril de 2010.
- SACRISTÁN, Cristina y Pablo Piccato (coords.), *Actores, espacios y debates en la historia de la esfera pública en la ciudad de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, 2005.

TAMEZ TEJEDA, Antonio, *El centro de Monterrey. Arquitectura y crecimiento metropolitano*, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León, 2009.

VALDÉS MANRÍQUEZ, Hugo, *El crimen de la calle Aramberri*, Monterrey, Castillo, 1997.