

# La llegada de la modernidad a la ciudad de Colima

María Mestre Martí  
Doctora en arquitectura

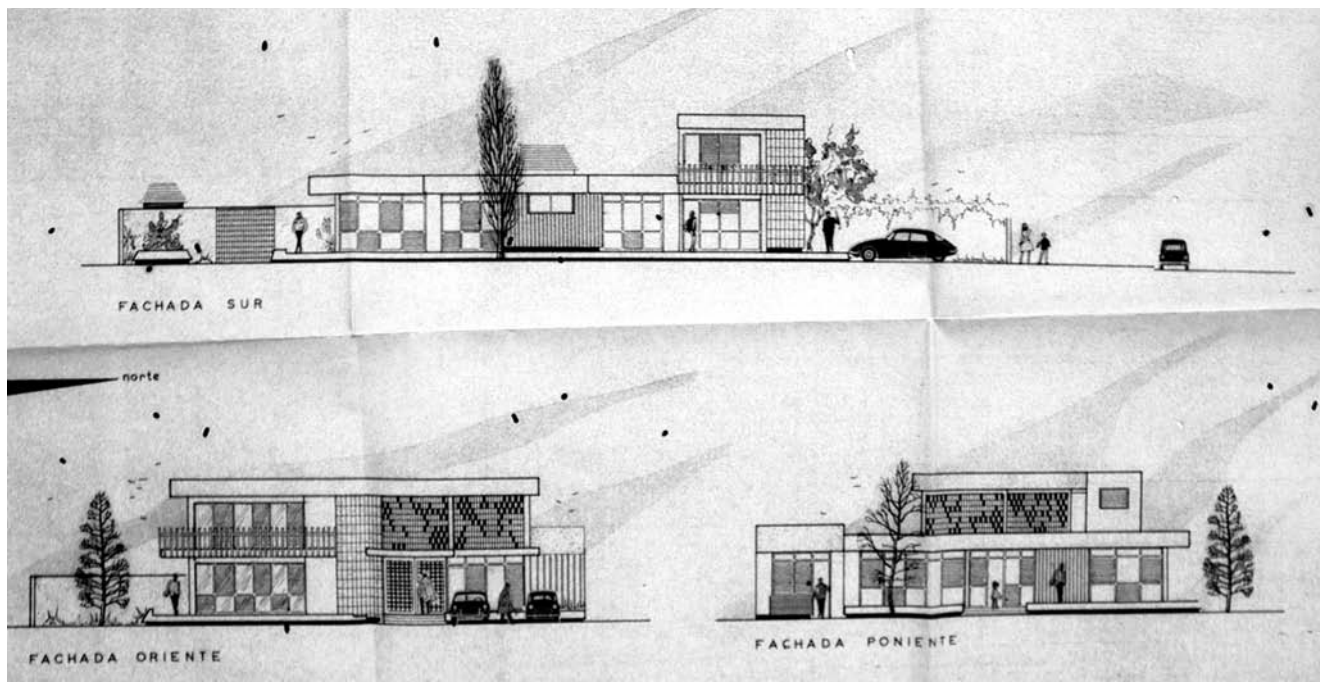


Transcurridos más de 50 años desde que la ciudad de Colima experimentó la introducción de la modernidad en su morfología urbana, y desde la perspectiva que otorga el transcurso del tiempo, este estudio pretende dar a conocer una parte de la historia de la arquitectura colimense poco estudiada hasta hoy en día. A través de las voces de los máximos representantes de la época en materia de urbanismo y arquitectura y de sus reflexiones acerca de la planificación realizada en la ciudad en los años cincuenta y sesenta, esta investigación aborda la introducción de la modernidad en la ciudad.

Aunque los orígenes de la llegada de la modernidad a Colima tienen un precedente en la base agrícola de Tecomán, fundamentalmente en la explotación del salitre y del limón —una ciudad distante de los acontecimientos del resto de la República—, se incorporó a la transformación cultural, social, política y económica que, como una ola, venía desde el inicio europeo con la Revolución industrial en el siglo XIX. El trabajo analiza profundamente qué tipo de intervenciones se realizaron en Colima en esa época, cuáles fueron sus características principales, sus retos y cómo fue acogida esta nueva modernidad entre la población, destacando sobre todo las transformaciones urbanas planificadas que renovaron la imagen de la ciudad.

Palabras clave: arquitectura moderna, Colima, patrimonio del siglo xx

Inauguración del camino a Coquimatlán (De izq. a dcha.) Ing. Rafael Alonso Acuña Salas (representante de la SCOP), Ing. Arq. Rodolfo Chávez Carrillo (gobernador de Colima), Gral. Vázquez (Comandante de la XX zona militar)  
Fotografía: Lic. Mirtea Acuña



Fachada a la calle de la casa-habitación en la Calzada Galván 456, del Arq. Alberto Vázquez Agraz y del Ing. César Jiménez Sedeno  
Fuente: Archivo Histórico Municipal de Colima

## Los inicios del siglo XX. La incipiente cultura de la modernidad en Colima

Además de la incorporación en 1906 del alumbrado público<sup>1</sup> en la ciudad de Colima, el siglo XX despertó con la llegada del ferrocarril. Inaugurada el 12 de diciembre de 1908,<sup>2</sup> la línea ferroviaria conectaba a Guadalajara —primera ciudad en importancia en el comercio occidental de la República mexicana— con Colima y ésta con Manzanillo, que se había consolidado como uno de los puertos comerciales más importantes del Pacífico. La comunicación ferroviaria de Colima con Guadalajara y con el puerto de Manzanillo es fundamental para comprender la llegada de la modernidad a la ciudad: la conexión ferroviaria posibilitó no sólo una actividad comercial más ágil para Colima sino también la llegada de costumbres y productos extranjeros, así como de revistas y publicaciones de otras partes del país, divulgadoras del acontecer arquitectónico del resto de la República.

El ferrocarril permitió también la entrada de materiales nuevos como el acero y el cemento. Existen evidencias de que el cemento empezó a utilizarse en la construcción de algunas banquetas del centro de la ciudad a principios de siglo XX. Como primera obra pública en la que se empleó el acero podemos mencionar la estructura del nuevo mercado principal, llamado Mercado de La Madrid,<sup>3</sup> inaugurado el 15 de julio de 1907.

Además de la introducción de estos nuevos materiales constructivos, se confirma también, desde principios de siglo, una tendencia popular a la sustitución de viviendas edificadas con materiales perecederos (adobe, madera, embarro, varas y otros materiales, perecederos o de desecho) por otras realizadas con materiales pétreos (ladrillo, tabique, *block*, piedra o cemento), más duraderas y resistentes en el tiempo. De hecho, entre 1930 y 1950 el número de viviendas realizadas con materiales pétreos pasó de 1 001 a 4 170.

## Los sismos como propulsores de la arquitectura moderna

Puesto que la ciudad de Colima se sitúa en una zona altamente sísmica, su historia y configuración urbanas están determinadas por el devenir de las catástrofes naturales y meteorológicas. Además de la llegada del ferrocarril, cabe considerar los sismos como un factor determinante en cuanto al cambio de la noción constructiva y de la mentalidad estética que manifestará la arquitectura colimense de la segunda mitad del siglo XX.

Tras varios sismos de intensidad moderada (6.7 grados Richter) en 1925 y en 1931, el año 1932 fue un periodo de destrucción y desgracia para la capital por los cuatro sismos que la cimbraron, tres de ellos en el mismo mes: el 3 de junio, de 8.2 grados Richter; el 18, de 7.8; el 22 de 6.9, y el 7 de diciembre de 6.8 grados. Tan sólo en el mes de junio, además de pérdidas humanas, se derrumbaron unas 1 500 casas, la mayoría construidas con tabiques de adobe o barro cocido, incluidos varios templos y capillas. Nueve años más tarde, en 1941, se repitió una tragedia semejante: el sismo del 15 de abril de 1941, de 7.6 grados Richter, se encargó de dañar más de 80% de las viviendas de la ciudad de Colima.

Después del sismo de 1941, los destrozos de las viviendas mermaron la confianza en los materiales tradicionales como el adobe.<sup>4</sup> Paralelamente, las normativas comenzaron a establecer que las nuevas construcciones debían tener una estructura con sustento de concreto armado. Poco a poco se inició en Colima el progresivo aumento del uso de cemento y del acero en obras posteriores, con la técnica constructiva del concreto armado. La implantación de esta nueva forma de construir se dio gradualmente: mientras las nuevas estructuras se realizaron en un principio sólo con elementos de concreto armado, por otra parte se mantuvo, en fachadas, la construcción mediante muros de carga de ladrillo de barro.

COLIMA	Nº Total de viviendas	Nº de viviendas de materiales pétreos (1)	Nº de viviendas de materiales perecederos (2)	Nº Total de viviendas	Nº de viviendas de materiales pétreos (1)	Nº de viviendas de materiales perecederos (2)
	13,913	1,001 (7,19%)	12,912 (92,81%)	24,988	4,170 (16,69%)	20,818 (83,31%)

Tabla 1: Viviendas en la ciudad de Colima. Fuente: Inegi, 1996. 120 y 155. Notas: (1) Ladrillo, tabique, *block*, piedra o cemento; (2) adobe, madera, embarro, varas y otros materiales perecederos y/o de desecho



Catedral de Colima en 2009, los cantos de las torres, hoy por hoy en color blanco, son de concreto. Fuente: María Mestre Martí

## En Colima el movimiento revolucionario no tuvo consecuencias tan graves como en otras zonas del país en cuanto a la disminución de la población

### Contexto político y económico previo a la instauración de la modernidad

La situación hacia la instauración de la modernidad se consolidó en el año 1934 cuando el general Lázaro Cárdenas asumió la presidencia, y con él comenzó a generarse un criterio de desarrollo en el país.

Debido a su posición geográfica, alejada de los acontecimientos políticos más influyentes del país, en Colima el movimiento revolucionario no tuvo consecuencias tan graves como en otras zonas del México en cuanto a la disminución de la población (ni, por tanto, en la configuración de su capital) ni en cuanto a la economía colimense, aunque el movimiento armado sí ocasionó un descenso de la producción agrícola<sup>5</sup> y ganadera, así como de las inversiones de capital extranjero.

Si bien durante los años treinta la política agraria de Colima fue el eje central de la actividad de los gobiernos, los años cuarenta se estrenaban con la pacificación cristera del estado y con el gobierno del coronel Pedro Torres Ortiz (1939-1943), quien impulsó la agricultura y la ganadería, así como la reconstrucción general del estado.

El general Cárdenas comenzó a llevar a cabo diversas obras de infraestructura de carreteras a lo largo y ancho del país. Desde el centro de la República se tuvo un particular interés por la carretera que llegaba desde México a Manzanillo, pues el general Cárdenas era originario del estado de Michoacán. A pesar de que Colima siempre se mantuvo un tanto a la zaga de todas las transformaciones hacia la modernidad que asumió en aquella época el país, la construcción de la carretera a Manzanillo y, con ella, la construcción de otras tantas de menor interés, fueron justificadas por la importancia que había adquirido el puerto de Manzanillo.

En 1949 arribó como candidato al gobierno del estado el general Jesús González Lugo. Los apoyos económicos desde el centro del país, unidos al bagaje cultural de mejora urbana, social y económica (que González Lugo había observado en otras ciudades de México y en el extranjero), propiciaron la transformación de la ciudad. La llegada de la modernidad se vio favorecida en el plano económico por una fase de alta producción agrícola. Entre 1953 y 1957 se produjo un *boom* algodonerero en el estado, que mejoró la economía cuantiosamente.<sup>6</sup> En 1957, después del

algodón, Tecomán se convirtió en la capital mundial del limón,<sup>7</sup> además de ser productora de ajonjolí (sésamo), coco y plátano.

Podemos resumir que los factores clave de la situación política, económica y cultural previos a la entrada de la modernidad en el estado de Colima fueron:

- 1) La sucesión de fuertes sismos que asumieron el papel de aceleradores del proceso de introducción de nuevos materiales (acero y concreto). Más que la difusión del uso de los nuevos materiales en sí mismos, el hecho que modificó la idea de la nueva arquitectura fue que los sucesivos temblores habían arrasado con la vivienda tradicional, lo que obligó a plantearse un nuevo tipo de construcción arquitectónica, más sólida y resistente, en la que los cálculos estructurales desempeñaban un papel fundamental para el diseño de luces mayores que las que permitían los muros de carga tradicionales de adobe.
- 2) Una agricultura en auge: el *boom* de la producción algodonerera y limonera aportó capital al estado para poder costear la entrada de la modernidad a la ciudad. Los grandes comerciantes tuvieron posibilidades de diseñarse nuevas casas, en las zonas recién habilitadas de la ciudad.
- 3) Un incremento poblacional considerable, primeramente provocado porque el quebranto económico causado por la Revolución no tuvo las dimensiones observadas en otras partes de la República, lo que atrajo a una población emigrante trabajadora a Colima. A partir de esa fecha y hasta 1930 la población disminuyó debido al movimiento cristero. Posteriormente, entre la década de los cuarenta, cincuenta y sesenta, se produjo un gran incremento poblacional en todo el estado. Entre 1940 y 1960 casi se duplicó la población en la ciudad de Colima, lo cual incrementó la demanda de vivienda y exigió un nuevo ordenamiento y una expansión planificada de la ciudad.
- 4) Por último, la política desarrollada en todo el país por el general Lázaro Cárdenas, preocupado por facilitar los recursos para la mejora de las carreteras y, estatalmente, por el general González Lugo, que propició la llegada a Colima de varios arquitectos e ingenieros desde la Ciudad de México, a quienes les propuso ocuparse del nuevo diseño urbano de la ciudad.

Años	Républica Mexicana	Estado de Colima	Municipio de Colima	Ciudad de Colima
1885	12,632,428	55,752	30,780	18,997
1900	13,607,259	65,115	34,572	30,698
1910	14,334,780	77,704	45,238	25,148
1921*	15,160,369	91,749	45,138	28,326
1930	16,555,722	61,923**	26,077	21,117
1940	19,653,552	78,806	28,514	22,601
1950	25,791,017	11,232	36,826	28,658
1960	34,923,129	164,450	53,746	43,518
1970	48,225,238	241,153	72,977	58,450
1980	66,846,833	346,293	100,428	86,044
1990	81,249,645	428,510	116,505	106,967
2000	97,483,412	542,627	129,958	119,639

Tabla 2. Población de la Ciudad de Colima de 1885 a 2000

\* Entre 1910 y 1921 se produjo la Revolución Mexicana. \*\* Disminuye la población en Colima debido al movimiento cristero

### Los comienzos y desarrollo de la modernidad arquitectónica en Colima

La ciudad se había mantenido, hasta llegados los años cincuenta, al margen de las corrientes culturales y arquitectónicas del resto del país y, a consecuencia de ello, del panorama internacional. Cabe destacar que las nuevas corrientes arquitectónicas fueron adoptadas primeramente por las clases sociales más pudientes, ya que las menos adineradas construían con los materiales que tenían más a mano, sin preocuparse demasiado por cuestiones estéticas novedosas: "En Colima se inicia la modernidad, pero muy lentamente. La gente, debido al sismo, reconstruía con lo que tuviera, no había opción de construir con arquitectura moderna."<sup>8</sup>

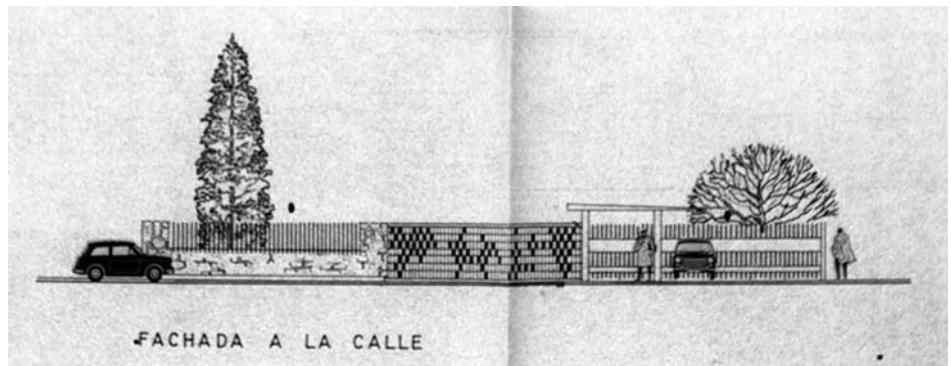
Nombrado por González Lugo director de Obras Públicas, regresó al estado un joven proveniente de la ciudad de México, que cambiaría el panorama de la modernidad en Colima: el ingeniero arquitecto Rodolfo Chávez Carrillo. A la temprana edad de 28 años y designado para un cargo público de gran importancia, Chávez Carrillo se hizo acompañar de un equipo de colaboradores, amigos y compañeros de estudio. Llegaron así a la ciudad los recién egresados: los ingenieros arquitectos Godofredo Gutiérrez y Julio Mendoza Gómez, el arquitecto Jorge Piza Espinoza y el ingeniero Pérez Espinosa Carrillo, entre otros. Éstos volvían a su natal Colima con ganas de cambio y de modernización, algo que ya habían experimentado durante sus años de estudiantes y, así, comenzaron a trabajar en conjunto por encargo del gobernador en el proyecto ideal de diseño.

### Transformación territorial: obras de ingeniería

Uno de los primeros cambios en el estado fue la modernización del transporte y la mejora de los medios de comunicación terrestre. La Colima de los años cincuenta vio la modernidad sobre todo a través de sus carreteras, ampliadas y petrolizadas, y de las nuevas vías de conexión con los municipios circundantes. Estas obras facilitarían la comunicación terrestre con las poblaciones vecinas y un mayor flujo comercial entre ellas.

Habitados al transporte en mulas, a la escasa comunicación terrestre, los caminos se convertían en brechas intransitables en época de lluvias, carentes de petrolización. Una detallada descripción documentada en el acta de recepción de la inauguración del camino Colima-Coquimatlán, ejemplifica la situación: "El acceso por Atentique era un acceso minero, peligroso, lento, de tránsito imposible para vehículos de carga".

La incipiente modernidad de la ciudad quedó plasmada primeramente en el Camino Real de Colima, antiguo camino de herradura que, durante la primera mitad del siglo XX, había sido el único medio de comunicación terrestre con Guadalajara. El Camino Real atravesaba los poblados de El Trapiche, Cuahtémoc, Alcaraces, Quesería, Tonila, San Marcos, Las Barrancas de Beltrán y Atenquique, y cruzaba el volcán sobre caminos de herradura.



Fachada a la calle de la Casa-Habitación en la Calzada Galván 456, del Arq. Alberto Vázquez Agraz y del Ing. César Jiménez Seden  
Fuente: Archivo Histórico Municipal de Colima



Casa-habitación en la C/ Morelos 565, actual Instituto Cambridge, Colima, Col. La losa flotante, así como el tratamiento del diminuto pilar metálico recuerdan las obras del arquitecto alemán Mies van der Rohe  
Fotografía: María Mestre Martí

Las primeras obras en realizarse, durante el mandato de Rodolfo Chávez Carrillo, en coordinación con la Junta Local de Caminos, fueron las carreteras Colima-Coquimatlán, Colima-Comala, Tepames, Armería-El Paraíso, Coquimatlán-Armería, Primavera- Cerro de Aguilar, Valle Nuevo, Primavera-Galage-Chanchopa-Ramal Saucito, Puerta de Caleras, Caleras-Madrid, Tecomán-Tecuanillo, Coquimatlán-Jala-Madrid, Turla-Ixtlahuacán, Alzada-Encinas y Villa de Álvarez-Minatitlán por el Cerro de los Ruanillos.

#### **Transformación urbana: rediseño urbano de la "nueva Colima"**

Colima contaba, en los años cincuenta, con una población aproximada de 28 mil habitantes. Su conformación urbana se asentaba alrededor de los ejes formados por las calles Constitución-Reforma y Madero-Torres Quintero. Su extensión era de aproximadamente diez cuerdas al sur y otras tantas al norte. Entre las cuerdas edificadas había también espacios de huerta y de baños públicos, estanques en los arroyos, donde la gente iba a tomar el baño, y a través de los cuales se regaban los huertos.

En cuanto a la transformación urbana, la modernidad de la ciudad de Colima se entendió como un rediseño de su configuración urbana. Por ser aún una ciudad que conservaba su trama irregularmente cuadrangular, el aumento de flujo rodado observado en la Ciudad de México hizo pensar en una previsión del futuro incremento de tráfico en Colima. Los expertos resolvieron que era necesario ampliar la anchura de diversas calles. La primera obra en la que se pretendió aplicar este nuevo rediseño urbano fue la ampliación, en 4 o 5 m hacia el lado sur, de la calle Madero, que era entonces la muy estrecha Calle Real, lo cual provocó la pérdida de un gran patrimonio arquitectónico del siglo XIX.

En los años cincuenta, existía ya un trazo muy rústico que conectaba la salida hacia Manzanillo desde el Camino Real. La materialización de este trazo fue al mismo tiempo un signo de modernidad y una apertura de la ciudad, ya que evitaba la necesidad de cruzar por el centro si se llegaba desde el Camino Real y conseguía comunicarla más directamente con el ferrocarril y con la salida hacia Manzanillo. El libramiento planificado sobre este trazo fue llamado, en un primer momento,

## Podemos sintetizar que la modernidad llegó a Colima entre 1950 y 1960 con un sentido meramente ingenieril. La mayoría de las obras que se llevaron a cabo en este periodo fueron en el sentido de la transformación urbana

Paseo de la Independencia, posteriormente se le cambiaría el nombre por el de calzada Galván. El impreciso trazado original iba a ser transformado en un paseo-bulevar o un punto de descanso dominical, con embanquetados y bancas, realizado por el gobierno. El diseño de este nuevo libramiento ofrecía la posibilidad de disponer de espacio sobre el cual levantar nuevas y espaciosas viviendas alejadas del cada vez más dinámico centro de Colima. Además, según las normativas, las viviendas sobre este libramiento debían tener unos 3 o 4 m de áreas verdes a cada lado del terreno sobre el que se implantaban, con lo que se conseguía una amplia zona verde a ambos lados. Durante los años cincuenta, la calzada Galván se convirtió en la zona aristocrática por excelencia de Colima.

Luego de la construcción del Paseo de la Independencia, se continuó con el trazado de la "calle Diagonal", otro de los proyectos urbanos que pretendía dotar a la ciudad de una mejor comunicación con las poblaciones vecinas, conectando el "nuevo centro" de Colima (la calle Madero) con la salida a Manzanillo. El trazado de esta avenida, que al cabo del tiempo se llamó avenida del Rey Colimán, creó mucha inconformidad entre la población<sup>9</sup> debido a sus generosas dimensiones y a su forma en diagonal sobre una densa trama urbana de casas viejas y varios pequeños huertos, que dejaba muchos islotes triangulares<sup>10</sup> en las partes posteriores de las casas.

En los años sucesivos, el equipo de profesionales llegados desde la Ciudad de México, hizo más ampliaciones de calles,



Casa-habitación de la Familia Brun, en la Calzada Galván 20, Colima, Colima. Los planos originales de la obra son de Bruno Cadore. La ejecución de la obra corrió a cargo del Ing. Arq. Antonio Ramos Salido  
Fotografía: María Mestre Martí

de acuerdo con el que consideraban debía ser el rediseño urbano de la "nueva Colima". La planificación ordenada de la trama de la ciudad se tradujo en una limitante en la Dirección de Obras Públicas, en la cual se especificaba que toda persona que quisiera reconstruir su casa tenía que ajustarse a las nuevas alineaciones de la ciudad. Esta imposición provocó molestia y malestar entre el vecindario afectado. Para mayor agravamiento del problema, se estipuló que cesaría el pago de las expropiaciones, ya que la planificación urbana propuesta afectaba prácticamente a la totalidad de la ciudad (Madero, Rey Colimán, San Fernando, etcétera).

Frente a esta situación turbulenta contra el nuevo rediseño urbano de las grandes avenidas de Colima, es necesario destacar la figura del ingeniero Jorge Morales Picó. Su labor social como presidente municipal (1956-1958) con la población de Colima fue fundamental: consciente de la disconformidad hacia el gobierno del estado, Morales trabajó para paliar la oposición existente en la regeneración de la ciudad. Hizo algunas labores de convencimiento popular como la construcción de un puente al final de la avenida Rey Colimán; en 1958 construyó el Puente Hidalgo sobre el arroyo Manrique; introdujo las primeras lámparas de luz mercurial; colocó banquetas, empedrados... Gracias a estas acciones, la población de Colima pudo, lentamente, asimilar los cambios y asumir cierta modernidad en la ciudad.

Después de los tres años de la gubernatura de Rodolfo Chávez Carrillo, entró como presidente municipal el arquitecto Antonio Ramos Salido (1959-1961). Chávez Carrillo había negociado en la Ciudad de México con el presidente de la República la autorización de recursos para asfaltar Colima; es decir, hacer las vías de comunicación más transitables, con aplicación de un pavimento asfáltico en vistas de buscar la modernidad, que ya se apreciaba en las grandes ciudades como Guadalajara o México (hasta entonces las calles estaban empedradas). Sin analizar los perjuicios ni beneficios que ello supondría a la ciudad de Colima, ni siquiera la adecuación a su clima (ya que el empedrado permite una mayor transpiración del terreno, un menor recalentamiento de la superficie y una rápida recuperación del nivel freático de las aguas subterráneas que se alimentan del agua de lluvia), durante la presidencia de Ramos Salido comenzó el programa de petrolización

de las calles, sobre todo de las más transitadas, considerando la pavimentación asfáltica de las nuevas avenidas como un símbolo de modernidad.

En los años finales de la gubernatura de Chávez Carrillo (1961), comenzó a construirse la conexión del primer anillo de circunvalación de Colima; empezaron las obras en la avenida San Fernando. Para completar el trazado circular del anillo de circunvalación, era necesario terminar la avenida Pino Suárez. Esta premisa venía de una idea más antigua: conectar el flujo que llegaba desde Villa de Álvarez con el que iba dirigido al Santuario de Rancho de Villa. En un principio se identificó esa incipiente calle como la "calle Nueva", que no dejaba de ser un callejón. Chávez Carrillo tomó el trazado de la calle Nueva y le otorgó las mismas características de amplitud que al resto del trazado del anillo de Colima. La huerta de San Francisco, propiedad entonces de un general, impedía la apertura completa de la vía aunque, tras varias negociaciones, se consiguió completar el total del trazado. Además, la ampliación de la calle Nueva permitió la visión del antiguo Templo de San Francisco de Almoloyán, hasta entonces oculto.

Con esta acción, Chávez Carrillo logró materializar, antes de finalizar su gubernatura, el anillo urbano que rodearía el actual Centro histórico de Colima, dejando enclavada la ciudad en ese circuito periférico, conformado por la calzada Pedro A. Galván, las avenidas San Fernando y de los Maestros, la avenida Pino Suárez y la 20 de Noviembre. También en esta época se construyeron la carretera a Coquimatlán, la carretera Villa de Álvarez-Comala y la carretera Colima-Tonila, entre otras.

Podemos sintetizar que la modernidad llegó a Colima entre 1950 y 1960 con un sentido meramente ingenieril. En aquellos años no existía todavía una arquitectura moderna asimilada. La mayoría de las obras que se llevaron a cabo en este periodo fueron en el sentido de la transformación urbana. Cabe destacar el desarrollo comercial del centro de la ciudad, la ampliación de las calles comerciales (Madero y Maclovio Herrera) y la apertura de la calle Filomeno Medina entre la Madero y la iglesia de la Sangre de Cristo. Dos excepciones a esta generalidad fueron la nueva arquitectura que se pudo observar en el edificio sobre la calle Zaragoza, obra del ingeniero Juan José Ramos y en el edificio ubicado en Revolución 85, un ejemplo



Casa de la viuda de Don Carlos Aguayo en Calzada Galván 200, Colima, Colima  
Fotografía: María Mestre Martí

de innovación en cuanto a la utilización de una terraza plana en altura (deudora de la cubierta-jardín de los cinco principios de Le Corbusier), con una losa de concreto de perfil curvo y horadada, y el empleo de pilotis, generando una de las primeras obras en Colima con el concepto de planta libre.

Tras la gubernatura de Chávez Carrillo, llegó como nuevo gobernador Francisco Velasco Curiel (1961-1967) y una nueva etapa se abrió para la ciudad de Colima. Como presidente municipal, Antonio Ramos Salido dio paso a Abel López Llerenas (1962-1964). En los tres primeros años de este periodo hubo un fuerte apoyo del centro del país, ya que Velasco Curiel había sido senador de la República. Como gobernador de Colima, tomó la decisión de abrir la calle Degollado en dirección sur, desde el Teatro Hidalgo hasta el ya construido anillo periférico, aprovechando que ésa era la zona menos desarrollada de la ciudad, en la que la mayoría de los predios eran todavía huertas.

**Transformaciones arquitectónicas: obras públicas y viviendas**  
Llegó la década de los sesenta y con ella se inició la rehabilitación del entonces abandonado Teatro Hidalgo, que había sido destruido en 1932 a consecuencia del sismo.<sup>11</sup> Después de casi treinta años de abandono, y gracias al trabajo del arquitecto Antonio Ramos Salido, en 1961 el Teatro Hidalgo volvió a inaugurarse. Esta obra fue muy significativa tanto por su belleza como por su repercusión social, ya que permitió un alivio al pueblo, agobiado por las citadas restricciones urbanas, al reanudarse las actividades culturales de una capital de estado.

En cuanto a las obras públicas, también el clero comenzó a reformar sus templos dañados con los nuevos materiales, considerados modernos, como fue el caso de la Catedral de Colima y el Templo de la Merced. Las torres de la Catedral (fig. 2) se derrumbaron en el temblor de 1941, y parte de la cubierta quedó muy dañada. A excepción de la cúpula, prácticamente la totalidad del edificio se restituyó, con la utilización, frente a la antigua tradición de canto rodado para la construcción de muros, de un material considerado resistente y avalado por la nueva normativa: el concreto armado.

Por otra parte, con respecto al transporte empezó a manifestarse la necesidad de construir una central camionera. El



Palacio Municipal, Ayuntamiento de la Ciudad de Colima  
Fuente: <http://www.flickr.com/photos/swigart/2322306718/sizes/l/in/photostream/>  
Fotografía: Michael R. Swigart

gobernador Velasco Curiel, simultáneamente a la apertura de la calle Degollado, decidió situar en 1965 la Central Camionera de Colima en lo que actualmente es el Auditorio Municipal "Miguel de la Madrid". Éste había sido un edificio construido mediante estructura metálica en el porfiriato, con inversión francesa, con motivo de una exposición para el centenario de la independencia inaugurado en 1907.

Durante la Revolución, el mercado se había instalado alrededor del Palacio de Gobierno de forma muy desordenada. Finalizó su mandato Velasco Curiel sin solucionar el caso del mercado ubicado al aire libre, entre la encrucijada marcada por el centro de la calle Abasolo, parte de la calle Medellín y parte de la calle Reforma. El siguiente gobernador, Pablo Silva García (1967-1973) heredó de Velasco Curiel el problema del mercado Constitución. El gobierno del estado compró la propiedad que estaba detrás del Auditorio Municipal y el entonces director de Obras Públicas, Elías Jaik Ceballos, diseñó el mercado. Terminado en 1970, el mercado Constitución es en la actualidad una de las obras más respetadas hasta la fecha respecto al diseño original.

En cuanto a la modernización de las viviendas ya construidas, a partir de 1961 la población comenzó a convencerse de

## Las nuevas casas construidas a partir de los años sesenta muestran una clara evolución en relación con la forma de concebir el espacio. Como ejemplos de obras pioneras en la introducción de la arquitectura moderna a la casa-habitación en la calzada Galván 200, el actual Instituto Cambridge

que no había otra salida para mejorar o reconstruir sus casas que ajustarse a la alineación del nuevo trazado impuesto. Sin otra opción que comenzar a retranquear sus propiedades, tuvieron que disminuir la superficie construida de sus viviendas, para ceder el espacio a las calles ampliadas.

Las nuevas casas construidas a partir de los años sesenta muestran una clara evolución en relación con la forma de concebir el espacio. Como ejemplos de obras pioneras en la introducción de la arquitectura moderna a la casa-habitación en la calzada Galván 200, el actual Instituto Cambridge; en la calle Morelos 565, la casa-habitación de la familia Brun; en la calzada Galván 20 (los planos de la vivienda fueron realizados por Bruno Cadore), y en el cruce de la calle Ignacio Allende con Venustiano Carranza, la casa del arquitecto Enrique Díaz Cosío. ■

### Notas

- <sup>1</sup> Anteriormente se habían empleado faroles de aceite de coco que desprendían un agradable aroma. A partir de 1906 éstos empezaron a sustituirse por los faroles de arco o lámparas incandescentes distribuidas en parques, jardines y calles de la ciudad. Francisco Hernández Espinosa, *El Colima de ayer*, 3ª. ed., Colimán, 1982, p. 183.
- <sup>2</sup> Como consecuencia de las fuertes lluvias de octubre de 1906, la construcción de la línea ferroviaria Colima-Manzanillo quedó temporalmente suspendida, debido al desbordamiento de los ríos Armería y Coahuayana. Datos extraídos de: Varios autores, *Colima, textos de su historia 2*. Secretaría de Educación Pública/ Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, México.
- <sup>3</sup> Para más información sobre este mercado, véase Reyes Garza, Juan Carlos, *Mercado de La Madrid*, Universidad de Colima, 1987.
- <sup>4</sup> El periódico *Ecos de la Costa* publicó el 20 de abril de 1941 un artículo en el que se manifestaba que el uso del adobe era ya un material obsoleto frente a las construcciones modernas, que "han resistido los fuertes sismos":  
"El sistema en vigor utilizado para habitantes, excluyendo las construcciones modernas de concreto y algunas antiguas, se ha venido poniendo en evidencia como carente de sentido en cuanto a disposición de piezas, materiales, cimentación y construcción de muros y techos; ha demostrado la más deplorable rutina en pleno siglo XX copiando fielmente los métodos de la edad media que trajeron los conquistadores en el siglo XVI: los pobres, y aún muchos ricos, empleando el material de adobe, por más barato y porque se ha usado siempre."
- <sup>5</sup> Se sabe que uno de los primeros habitantes que sembró limón en el estado (Tecomán y la Magdalena) fue Jesús de la Torre en 1925, aunque aún habría que esperar algunos años para la prosperidad de la producción limonera que se produjo entre los años cincuenta y sesenta en Tecomán.
- <sup>6</sup> El auge del algodón no duró muchos años y en 1957 una crisis algodonera obligó a buscar una alternativa. Se aluden diversos motivos a la crisis algodonera en Colima: las plagas; la aparición en el mercado internacional de las telas sintéticas, que llegaron a Colima en 1957; el abandono del uso del algodón-pólvora y el excedente de producción de algodón que tenía Estados Unidos en 1956, país que realizó un doping con el consecuente golpe a la producción algodonera de México.
- <sup>7</sup> Se trata de una variedad de lima, muy ácida y jugosa, que da una gran cantidad de aceite esencial. Incluso se le apoda limón de Colima, cuando en realidad es un limón de Tecomán.
- <sup>8</sup> Entrevista realizada con el arquitecto Jorge Piza Espinoza (julio de 2009).
- <sup>9</sup> Según testimonio del ingeniero arquitecto Godofredo Gutiérrez, mientras se hacía la nivelación de las calles con maquinaria, se derrumbaron muchas de las casas de la actual avenida Rey Colimán. Se cuenta que una señora perdió prácticamente todo su terreno, que fue absorbido por la nueva avenida, a excepción de un pequeño triángulo que allí quedó. Ésta fue a reclamárselo al entonces gobernador, Rodolfo Chávez Carrillo, y además a decirle que le correspondía quedarse en propiedad al menos del pequeño triángulo, que ya había sido regalado a un político. Al parecer la señora iba armada y le tiró un balazo al gobernador que, por suerte, llevaba un chaleco antibalas. Finalmente, a la señora le fue entregado su terreno.  
Anécdotas como ésta dan cuenta de la inconformidad existente entre los habitantes de la ciudad cuando se abrió la avenida Rey Colimán en 1952.
- <sup>10</sup> Como ejemplo de baldío triangular, se puede ver en la imagen el proyecto, para Enrique Morentín, en la calle Rey Colimán, realizada por el arquitecto J. Alberto Vázquez Agraz (10 de junio de 1968).
- <sup>11</sup> El sismo de 1932 tuvo una magnitud de 8.2 en la escala de Richter. Las zonas de ruptura de este sismo alcanzaron alrededor de 200 km de longitud.

### Fuentes

- C. Silva, Manuel, *Colima, víctima de terremoto del 15 de abril de 1941*. Club del libro colimense, Colima, México, 1978, pp. 58-59 y 71.
- Mendoza Jiménez, Julio, tesis doctoral inédita. *Los sistemas estructurales de la arquitectura habitacional de la ciudad de Colima en el siglo XX. Transformación constructiva y vulnerabilidad sísmica*, Universidad de Colima, México, 2005, p. 106.
- Romero, José Miguel, *Breve historia de Colima*, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, México, 1994.
- Periódico *El Clarín*, Argentina, 10 de julio de 1932, año 1, núm. 52.
- Inegi, México, 2001. Tabla de datos estadísticos globales, censos de población y vivienda 1895-1970; X, XI, XII y Censos generales de población y vivienda, México 1980, 1990 y 2000.
- Oseguera Velázquez, Juan, *Quién es quién en Colima*, Colima, Gobierno del Estado de Colima y Universidad de Colima (eds.), Colima, México, 1995.