

El Centro Histórico de la Ciudad de México al Acecho. Proyectos Urbanísticos en el Siglo XX

The Historic Center of Mexico City on the Lookout. Urban Projects in the 20th Century



Gerardo G. Sánchez Ruiz
Universidad Autónoma Metropolitana, México

gsr@azc.uam.mx
ORCID: 0000-0001-7719-3558

Recibido: 16/01/2025
Aceptado: 13/05/2025

Resumen

Este trabajo es parte de una investigación relativa a ejercicios de planeación generados para la Ciudad de México a mediados del siglo XX. Estos pretendieron mejorar espacios para la realización de las actividades, al apostar el país por la industrialización y transitar hacia una nueva modernidad. Se abordan los proyectos: Rama Norte del Anillo de Circunvalación, Planificación para la Zona Centro, Circuitos de Circulación Acelerada e Ininterrumpida, Renovación y Revitalización Urbana del Núcleo de la Ciudad de México y el Plan Director para el Desarrollo Urbano del Distrito Federal. Todos son ideados entre los años cuarenta y setenta para descongestionar al Centro, debido a que había conflictos por el número de automotores que afectaban con tráfico, emisión de gases y ruido a la ciudad. El objetivo fue rescatar contextos, actores sociales, profesionales y ejecutores de tales; para ello, se buscaba responder las preguntas: ¿Cuál era el contexto social y urbano dominante en la ciudad entre los años cuarenta y setenta? ¿Cuáles son los problemas observados particularmente en su Centro? ¿Qué caracteres asumieron los proyectos? Para cumplir con lo trazado, se determinaron los grandes rubros a ser analizados junto a sus indicadores, los cuales se obtuvieron al acceder a documentos donde se plasmaron los proyectos, así como a material bibliográfico y hemerográfico de la época.

Palabras clave: automóvil, centro histórico, movilidad, proyectos, ruido.

Abstract

This work is part of an investigation related to planning exercises generated for Mexico City in the mid-20th century. These were intended to improve spaces for activities, as the country was focusing on industrialization and moving towards a new modernity. The following projects are addressed: The Northern Branch of the Ring Road, Planning for the Downtown Area, Accelerated and Uninterrupted Circulation Circuits, Urban Renovation and Revitalization of the Mexico City Core, and the Master Plan for Urban Development of the Federal District. All of these projects were conceived between the 1940s and 1970s with the aim of decongesting the city center, which was affected by traffic, gas emissions, and noise due to the large number of automobiles. The objective was to document the contexts, social actors, professionals and executors of these projects. To this end, we sought to answer the following questions: What was the dominant social and urban context in the city between the 1940s and 1970s? What problems were observed, particularly in its downtown area? What form did the projects take? To accomplish this, the major areas to be analyzed were determined, along with their indicators. These indicators were obtained by accessing documents that outlined the projects, as well as bibliographic and newspaper material from the period.

Keywords: car, historic center, mobility, projects, noise.

Introducción

La Ciudad de México, como el espacio urbano de mayor dinamismo en el país, siempre ha sido objeto de proyectos e intervenciones. Algunos quedaron como ideas en los archivos, otros modificaron algunas de sus partes, y los menos modificaron grandes extensiones; no obstante, en todos se externó el propósito de modificar para el mejor desarrollo de actividades y con la perspectiva de sustentar modernidades. Planteados entre los años cuarenta y setenta, sobre todo para dinamizar a su parte central, algunos proyectos fueron los de: La Rama Norte del Anillo de Circunvalación (1949), Planificación para la Zona Centro (1950), Circuitos de Circulación Acelerada e Ininterrumpida con un Sistema Especial de Transporte (1950), Renovación y Revitalización Urbana del Núcleo de la Ciudad de México (1970) y el Plan Director para el Desarrollo Urbano del Distrito Federal (1976).

Afortunadamente, varias de las propuestas no se realizaron, al pretender el derribo de edificios antiguos. Sin embargo, mostraron el interés por un territorio que crecía en actividades, población flotante y como un nuevo fenómeno: los automotores con sus conveniencias e inconveniencias. Por ello, se planteó modificar trazas y relaciones entre el Centro y el conjunto de la ciudad. Para abordar la realización o no de los proyectos señalados se partió de las preguntas: ¿Cuál era el contexto social, urbano que dominaba en la ciudad entre los años cuarenta y setenta? ¿Cuáles eran los problemas observados en la ciudad y de manera particular en su Centro? ¿Cuáles eran las perspectivas teóricas que, sobre la ciudad, en ese entonces dominaban? ¿Qué caracteres asumieron los proyectos realizados y de qué manera influyeron en la ciudad?

Un Encuadre Teórico para Sustentar Metodología y Resultados

Al finalizar la década de los años cuarenta del siglo pasado, el mundo resentía un abrumador crecimiento de las ciudades. Las intervenciones impulsadas en las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del veinte, que seguían los principios del urbanismo de personajes como Reinhard Baumeister, Joseph Stübben, Camille Sitte y otros, habían permitido aceptables niveles de vida entre sus habitantes –aún en su condición desigual– pero esos principios ya no operaban ante la expansión de aquellas. Había que modificar perspectivas y, por supuesto, acciones; se requerían intervenciones para que aquellas funcionaran y permitieran la realización de actividades sobre todo económicas. Esta era una situación crítica, dados los nuevos fenómenos como el crecimiento de los automotores, los cuales simbolizaban progreso.

En la Ciudad de México, las preocupaciones eran similares. Las ideas construidas en torno a la planificación, particularmente las apropiadas por los arquitectos Carlos Contreras Elizondo y José Luis Cuevas Pietrasanta, fueron paulatinamente sustituidas por otras que reivindicaron las bondades del urbanismo; sin embargo, este fue un concepto utilizado para caracterizar sólo lo realizado en las ciudades. La organización del territorio en niveles de lo nacional, lo regional y las ciudades se vino a menos, aunque no dejaron de sucederse importantes intentos. Además, las intervenciones se hicieron coyunturales. Ya desde inicio de siglo, las vistas hacia el progreso habían colocado al automóvil como uno de sus objetos más preciados, pues este se convirtió, junto a los transportes de carga, pasajeros y motocicletas, en factor para la modificación de espacios.

Las nuevas perspectivas respecto al urbanismo fluían y el apropiamiento por parte de profesionales ocurría. En el caso de México, algunas se ventilaron en el Séptimo Congreso Nacional de Sociología, celebrado en 1956 en la ciudad de Monterrey y que estaba dedicado a la sociología urbana¹. En el congreso, se observaron algunas vertientes: una estaba interesada en el papel asumido por la disciplina en su entendimiento de las ciudades; otra, centrada en los estudios de sociología provenientes sobre todo de Europa y Estados Unidos; y la última ponía énfasis sobre trabajos realizados para atender problemas puntuales en las ciudades. Es interesante leer la convocatoria a la reunión, ya que muestra los deseos por hacerla incluyente, al convocarse a sociólogos, urbanistas y arquitectos, catedráticos de sociología, urbanismo, ingeniería civil y arquitectura, expertos en el estudio de los problemas urbanos y a interesados en el planteamiento y resolución de problemas de la ciudad y con su relación con el campo (Instituto, 1958).

Se plantearon dieciséis grandes temas, entre los que destacaron: *Obras generales, La urbe como objeto de la sociología, Las ciudades y el ambiente físico, Ecología Urbana, Demografía urbana, La economía y las formas económico-sociales de la vida urbana. El trabajo y el ocio urbanos, Grupos y cuasi-grupos de la sociedad urbana y Psicología social urbana*. Para alentar la participación, se preparó una bibliografía que recomendaba autores como: Nels Anderson, Ernest W. Burgess, R. D. McKenzie, Robert E. Park, Louis Wirth, Patrick Geddes, Lucio Mendieta y Núñez, Edmund S. Brunner, Rolland R. Warren, Walter F. Willcox, William L. Kolb, Robert Redfield, René Maurier, C. B. Purdom, Paul Meadow, Kingsley Davis, Norman S. Wayner, James A. Guin, Edmundo O'Gorman, Frederick Osborn, Warren S. Thomson, Donald J. Bogue, E. W. Zimmerman, Stuart

A. Queen, etcétera (Instituto, 1958). Estos eran autores cuyas ideas muestran la perspectiva teórica existente en ese momento, en gran parte dirigida a entender razones de la expansión de la ciudades, la cuestión demográfica, el medio ambiente y otras situaciones generadas por su gigantismo.

Se buscaba enfrentar problemas en las ciudades, por lo que había que atisbar en quienes reflexionaban al respecto, para así lograr su mayor entendimiento, en tanto resaltaban condiciones, discriminaban determinantes y señalaban efectos entre pobladores. De ahí aparecen perspectivas como las de Wirth (1938), quien destacó la manera en cómo las nuevas tecnologías inducían el desarrollo urbano, al señalar que la evolución de los transportes y sus vías habían acentuado "el papel de las ciudades como elementos dominantes de la civilización", al extender "enormemente el modo urbano de vida más allá de los confines de la ciudad misma" (p. 12).

Sert (1942), el compañero de Le Corbusier en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (1928-1959), señalaba, respecto a la transformación de ciudades como consecuencia de la renovación de los sistemas de transporte:

La utilización de nuevas fuerzas motrices en el transporte ha provocado cambios de gran alcance en las condiciones de vida urbanas. Estos cambios son relativamente recientes. La tracción animal, dependiente de la fuerza muscular, es tan antigua como nuestras ciudades y perduró hasta nuestros días. Luego de un plumazo desapareció de nuestras carreteras y calles, casi ante nuestros ojos. El vapor, la electricidad y la gasolina llegaron tan rápidamente a nuestras ciudades que en dos décadas vimos una transformación completa del tráfico, pero sin darnos cuenta de sus enormes consecuencias para nuestra civilización. (p. 156)

¹ Cabe apuntar que la disciplina se desarrolló como tal al fundarse la Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales en 1951, aunque la presencia de la sociología era ya una manera de visualizar a las ciudades desde las perspectivas de ingenieros, arquitectos, abogados y otros.

De igual manera, Le Corbusier (1942), quien desarrolló sus ideas sobre arquitectura y urbanismo desde el racionalismo, en la Carta de Atenas derivada del Congreso del CIAM de 1933², resaltó la existencia de los caminos asfaltados y los automotores, lo que señalaba posibilidades para el ensanche de las agrupaciones humanas y de comunicación entre ellas, pero también sus efectos negativos.

Los vehículos mecánicos deberían ser agentes liberadores y aportar, con su velocidad, una ganancia de tiempo estimable. Pero su acumulación y su concentración en determinados puntos se han convertido en una dificultad para la circulación y, a la vez, en ocasión de peligros permanentes. Además, han introducido en la vida ciudadana numerosos factores perjudiciales para la salud. Sus gases de combustión difundidos por el aire son nocivos para los pulmones, y su ruido determinan el hombre un estado de nerviosismo permanente. (p. 123)

Neutra (1957) quien combinó su trabajo de arquitecto con el de urbanista, en 1950 y al referirse a la manera en que se estaban generalizando los problemas causados por los automotores de Estados Unidos, decía "dos millones de vehículos motorizados se mueven y descargan sus escapes en la atmósfera de Los Ángeles, y ocho millones de llantas gastan y embarran su hule en el pavimento de esa metrópoli" (p. 14). A la vez, apuntaba que las excavadoras embestían al paisaje al aplastarlo "para subdividirlo en lotes comerciables, ligados por alambrados a los postes de teléfono", lo que reemplazó "a los árboles de sombra refrescante". Lamentaba que el progreso hubiera arrancado vegetación, ahuyentado a bestias, aves y a espíritus de los lugares.

En México había que interpretar esto, pero no se podía dejar esa actitud en la mera crítica, pues había que transformar. De ahí surge el ímpetu de

ingenieros y arquitectos, quienes continuaron analizando los fenómenos urbanos y se apropiaron de perspectivas teóricas, con el fin de atender los problemas. Gutiérrez (1950), quien presentó uno de los proyectos aquí expuestos, destacó que Alomar Esteve decía que una deficiente circulación podía afectar "peligrosamente al cuerpo de la ciudad", como una circulación sanguínea defectuosa podía "ser fatal en un cuerpo humano"; además, decía que su Centro, como una máquina gastada, arrastraba "a sus trabajadores con máximo gasto de energía y pérdida de tiempo" (p. 410).

Ante lo ocurrido en la parte central de la ciudad de México, y la necesidad de intervenirla, decía: "no debemos pecar de conservadores, queriéndonos constreñir a un proyecto raquítrico y mediocre que sólo sea un paliativo de poca duración y resulte, a la postre, inútil e inaprovechable" (p. 411). Además, al recordar a Le Corbusier, decía que el plano a ejecutar debía ser completo, desarrollado paulatinamente para no violentar a la población y a sus intereses, porque al ser planeado no ocasionaría grandes trabajos ni grandes costos.

Metodología

El encuadre teórico abordado derivó en la definición de la metodología, la cual destaca una serie de rubros junto a sus indicadores a ser atendidos: 1. El desarrollo de la ciudad como consecuencia del modelo de desarrollo adoptado y, por consiguiente, de las políticas económicas y sociales puestas en práctica por el Estado. 2. Las formas de expansión adoptadas, dados el incremento de actividades, población y viajes en la ciudad, particularmente en el Centro Histórico. 3. Los problemas generados por la concentración a las actividades económicas y a los habitantes, al generar traslados lentos e inconveniencias a la salud. 4. Las políticas urbanas de las que

² Aquí cabe una acotación: El Congreso de Atenas fue celebrado en 1933, pero las primeras publicaciones del evento aparecieron en *Can our cities survive?* De José Luis Sert y Principios de Urbanismo (La Carta de Atenas) ambas escritas en 1942.

derivaron los proyectos, junto a sus pretensiones de actuar contra hacinamiento, lentitud de los traslados, pérdidas económicas e imagen de la ciudad.

Para atender esos aspectos, se hizo una revisión de las principales propuestas con las que se intentó descongestionar el Centro Histórico y activar la movilidad en el conjunto de la ciudad. Lo anterior llevó a consultar preponderantemente documentos oficiales de la época, los proyectos originales y las descripciones realizadas por sus autores. La investigación se complementa con la revisión de autores, quienes han tratado cuestiones del desarrollo de ciudades, de la irrupción de los automotores en las urbes y de los problemas que han causado en cuestiones de contaminación y de la misma movilidad.

Resultados y Discusión

El Contexto Económico Social y Proyectos Urbanos Generados para la Ciudad

Hacia la cuarta década del siglo XX, las condiciones de vida en el país habían evolucionado positivamente, si se considera que los avances en la economía repercutían en el conjunto de la población. En el territorio, operaba una mejora de condiciones o, si se quiere, se materializaban aspiraciones y situaciones de progreso, al impulsarse la construcción de caminos, puentes, presas y otros elementos necesarios para la producción agropecuaria e industrial. Ocurrió la expansión de servicios de agua potable y alcantarillado en las ciudades, una mayor cobertura de unidades sanitarias, equipamiento escolar, etc. El

Milagro Mexicano estaba teniendo lugar; objetivamente, se habían acercado más elementos y beneficios de la nueva modernidad a la población, aunque con disfrutes desiguales.

Así, en el maremagno de aspiraciones, los grupos empresariales fueron instalando sus industrias donde se ofrecían las mejores condiciones: un aceptable nivel de infraestructura, un núcleo concentrado de fuerza de trabajo y un mercado cautivo para sus productos; estas últimas, en mayor cuantía, eran proporcionadas por las ciudades, en especial Puebla, Guadalajara, Monterrey y la capital. Sin embargo, pese a los avances, el país fue presentando contradicciones, ya que estos no eran homogéneos entre entidades y regiones. Esta situación empezó a prefigurar diferencias y desequilibrios que afectaron a la Ciudad de México³, ya que ella era receptora de grandes oleadas de migrantes.

Para promover la desconcentración, hubo intentos de impulsar el desarrollo de otras regiones con proyectos como los de las ciudades industriales de Ciudad Sahagún (1953). Sin embargo, la resistencia de empresarios a instalar sus negocios fuera de las grandes urbes, y especialmente de la Ciudad de México, ahondó los problemas en esta ciudad. Como datos, hay que considerar que su población llegó a 13'271,354 en 1980, con un crecimiento exponencial en décadas anteriores (Instituto, 1994, p.3). No eran simples datos, en tanto cada habitante utilizó espacios para dormir, comer, trabajar, educarse, medicarse, etc. Por supuesto, cada persona se transportó en alguna modalidad para tales efectos. Ahí se explica la expansión (ver Figura 1).

³ Esos desequilibrios los muestra un estudio del Banco de México encargado a Paul Lamartine Yates denominado *El desarrollo regional en México* publicado en 1961, donde, a partir de analizar desplazamientos de población, localización de industrias, generación de servicios, Lamartine Yates señalaba que entre 1940 y 1955 mientras el promedio de la producción industrial en el país era de 960 pesos per cápita, en el Distrito Federal y en Nuevo León había sido tres veces mayor, y que en el extremo, y en casos como los de Chiapas y Tabasco había sido un 10 por ciento inferior; por lo que apuntaba: "Las entidades más industrializadas están divididas en dos grupos: a) el Distrito Federal y México [...] b) las siete entidades fronterizas que son: Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila, Chihuahua, Sonora y las dos Californias" (Lamartine; 1965, p. 41).

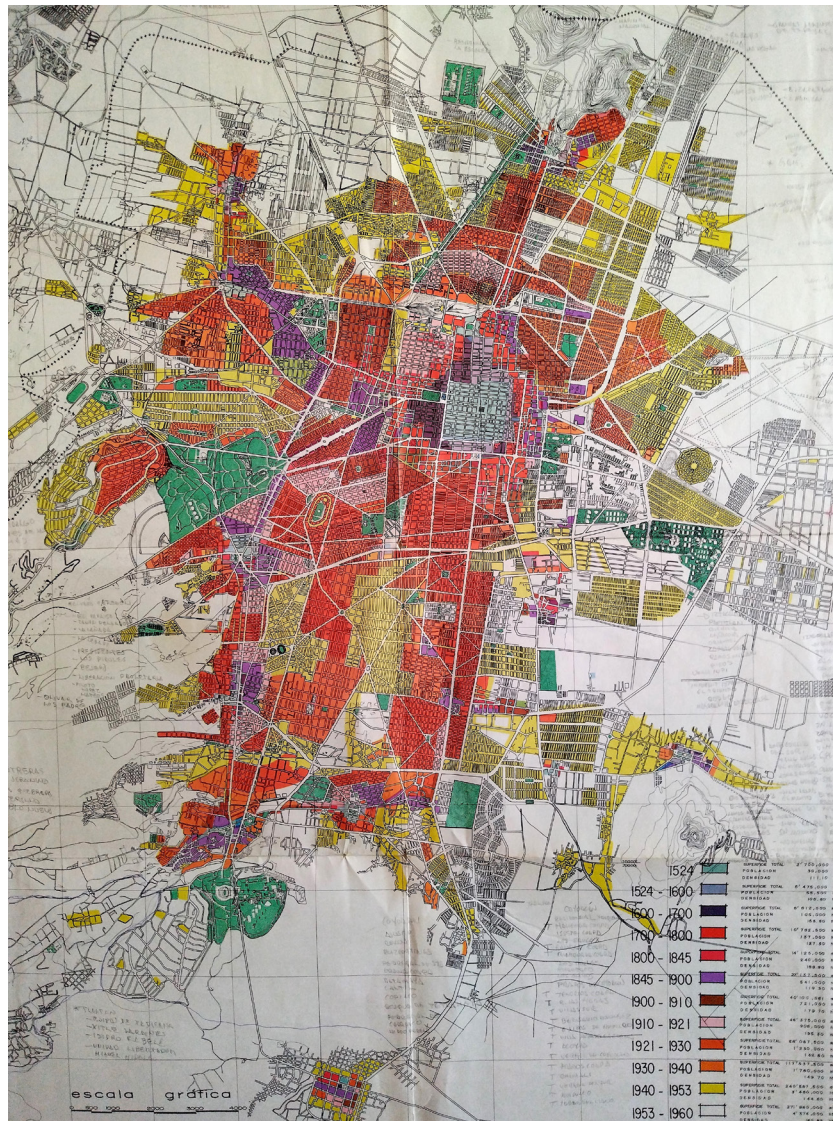


Figura 1. La ciudad de México, 1960

Nota. De Departamento, (1960).

Indudablemente, esa población en crecimiento, al movilizarse para realizar alguna actividad, utilizó algún medio de transporte. Esto obligó al incremento del parque automotor. Este pasó de 48,134 vehículos en 1940 a 1'869,808 vehículos en 1970 (Coordinación, 1984, pp.10-11). Correlativa-

mente, esos vehículos fueron un factor para que la salud de habitantes fuera peor, debido al tráfico y la creciente contaminación producidas por gases y ruido, particularmente en el Centro de la ciudad, donde acechaban los proyectos (ver Figura 2).



Figura 2. Centro de la ciudad de México, ca. 1960

Nota. De Villasana y Gómez (2019).

Por supuesto, los problemas de aquella concentración motivaron la atención de autoridades y profesionales. De ahí surge la elaboración de una serie de proyectos que pretendían disminuir dicha concentración. Sin duda, algunos de ellos, después de siete décadas de implementación, se muestran endeble y criticables; sin embargo, no dejan de ser reflexiones o realizaciones que deben ser revala-

loradas en sus contextos, en tanto sus proponentes, particularmente arquitectos e ingenieros, no se conformaron con criticar. Pasaron de las interpretaciones a las transformaciones⁴. Nace de esa perspectiva la necesidad de reflexionar en torno a algunos que quedaron como propuesta, otros que se aplicaron en ciertas partes del Centro del otrora Distrito Federal, hoy Ciudad de México (ver Figura 3).

⁴ Esa actitud bien cae en la recomendación dada por Marx en su onceava tesis sobre Feuerbach al establecer: "Los filósofos no han hecho más que interpretar de diversos modos el mundo, pero de lo que se trata es de transformarlo" (Marx, 1845, p.7).

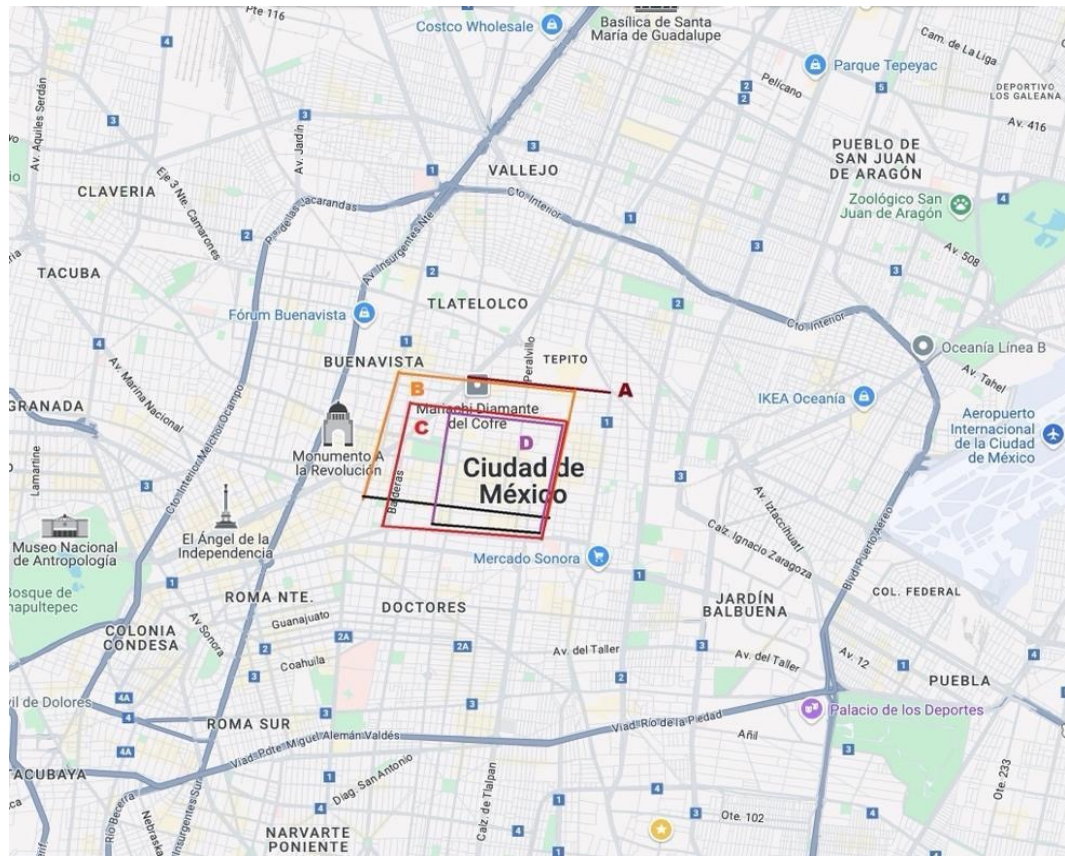


Figura 3. Emplazamiento de los proyectos. A. Rama Norte. B. Planificación para la Zona Centro. C. Sistema de Transporte de Circulación Acelerada e Ininterrumpida. D. Renovación y Revitalización Urbana del Núcleo de la Ciudad de México.

Nota. Elaboración propia con base en Google, 2025.

La Rama Norte del Anillo de Circunvalación (1949). Carlos Contreras, al irrumpir en México con sus propuestas, no dejó de reflexionar y proponer proyectos. Algunos fueron registrados en *Planificación y Arquitectura* del periódico Novedades, donde hizo propuestas para Acapulco, Aguascalientes, Altamirano, Coyoacán de Catalán; no obstante, sus inquietudes fueron mayormente dirigidas hacia la capital. Uno de sus intereses fue completar el Anillo de Circunvalación iniciado en los años treinta. Respecto a este, describe cómo se estructuró, los problemas encontrados y su nueva propuesta para completarlo.

En el escrito, decía que durante los años de 1944 a 1945 había habido varios proyectos para la realización de lo que dio en llamarse "La Rama norte del Primer Anillo de Circunvalación", con el fin de completar el marco compuesto de cuatro avenidas de cuarenta metros, cuyo origen fue la ampliación de las calles San Juan de Letrán, impulsado por el Primer Comité del Plano Regulador, aprobado por la Comisión Planificadora del Distrito Federal en 1933 con decreto firmado por el entonces presidente de la república, Pascual Ortiz Rubio (Contreras, 1949).

De acuerdo con Contreras, en el primer proyecto se ampliaban las calles de Bolivia y desaparecía la Arena Coliseo. Sin embargo, esto fue cancelado debido a la oposición de "intereses creados alrededor de este organismo comercial-deportivo". En un segundo momento, se trazaba una bayoneta formada en la esquina de las calles del Apartado del Brasil para salvar la Arena Coliseo, pero la Fundación de Beneficencia Privada "Rafael Donde" y otros propietarios afectados se opusieron, por lo que se canceló.

El tercero se presentó "sin "bayoneta" pero con "quiebre" al norte de la iglesia de San Sebastián pasando al sur de la Casa de Moneda, llevándose la Arena "Coliseo" en dirección al eje del Teatro Follies" (Contreras, 1949, p.69). Nuevamente, hubo oposición, ahora por parte del Comité de Defensa contra la Planificación de la Rama Norte del Primer Anillo de Circunvalación Proyecto Bolivia-Perú, por lo que, una vez más, fue abandonado.

La crónica de Contreras señalaba que, en febrero de 1945, había mandado al presidente Manuel Ávila Camacho y al, en ese momento, regente de la ciudad Javier Rojo Gómez, un croquis donde apuntaba la solución para la misma Rama Norte del Primer Anillo de Circunvalación. Esa solución se describió de la siguiente manera:

1. DEZPLAZAR hacia el norte el trazo de la Rama Norte hasta las calles de Honduras y Nicaragua; 2. CONSERVAR casi en su totalidad el PARAMENTO NORTE –que ve al sur– de las citadas calles RESPETANDO Y CONSERVANDO los edificios de valor arqueológico arquitectónico que existen en ese alineamiento; 3. PASAR AL NORTE de la Casa de Moneda –sin afectarla– y con la posibilidad de valorizar este edificio con jardines laterales; 4. Aprovechar como desfogue de tránsito de esta

arteria las calles del Perú, 5. Llevar el eje de la Rama Norte –con este trazo– a la iglesia de Santa María la Redonda; 6. Como parte del Proyecto construir en el crucero del eje de la Rama Norte con la calle de San Juan de Letrán, al norte una glorieta, para acentuar este importante crucero urbano; 7. VALORIZAR las plazas jardines existentes así como la IGLESIAS para darle un CARÁCTER MONUMENTAL URBANO MEXICANO a este cuarto tramo del marco urbano del primer cuadrado de la TRAZA española de la capital de la República. (Contreras, 1949, pp. 69-70)

Por supuesto, la propuesta no prosperó por el impedimento generado por quienes resultarían afectados en sus propiedades, lo que mostraba su incomprensión de lo significado por la planeación. Se hacía de lado uno de sus principios de dicha planeación: sobreponer los intereses colectivos sobre los individuales. Así, el ansiado Anillo de Circunvalación quedó aplazado casi tres décadas, si se considera que, al ejecutarse el proyecto de los Ejes Viales, el Eje 1 Norte completó el cuadro de avenidas (ver Figura 3).

El Proyecto de Planificación para la Zona Centro (1950), ajustándose a las normas establecidas por la Ley de Planificación del Distrito Federal, fue dado a conocer por la Comisión de Planificación del Departamento del Distrito Federal el 26 de julio de 1950⁵ y, en su papel de Asesor Técnico de la Comisión, tocó al ingeniero Luis Ángeles Gutiérrez presentar el Proyecto. Ángeles, a la vez de remarcar la necesidad de organizar al Distrito Federal a través de un ejercicio de planificación con arterias que rodearan al Centro, insistía en integrar necesidades de los grupos sociales que hacían en este su espacio de vida y trabajo.

⁵ Debe destacarse el gran trabajo de crónica de la ciudad y en particular en el ámbito de la planeación que fue realizado en esa época por el periodista Adrián García Cortés en el periódico El Universal, el cual se utilizó para documentar buena parte del proyecto. Este, por sus pretensiones y la discusión generada, se denominó como "El Proyectazo" (Ver: García, 1972).

De ese modo, en el preámbulo de la memoria del proyecto, el ingeniero sostenía que las obras de planificación, al realizarse, valorizarían propiedades inmuebles y le inyectarían al Centro nuevas fuerzas vitales. Esto daría fluidez al tránsito, sin que con ello perdieran su tranquilidad las áreas internas circundadas por las arterias; además, se mejorarían las relaciones entre espacios “pudiendo los niños ir a las escuelas y las amas de casas y servidumbre a realizar sus compras domésticas, y todos a sus prácticas religiosas sin los peligros que causa el atravesar arterias de tránsito” (Ángeles, 1972, p. 411).

El Proyecto integrado al Plano Regulador existente se estructuró con la consideración de una base de datos sobre población, predios, edificios, vialidades, tránsito, infraestructura subterránea, situaciones a futuro, así como sus relaciones con el resto de la ciudad. La propuesta abarcaba una zona limitada:

Al norte por las calles de Manuel González; al sur por la avenida Juárez, avenida Madero, Plaza de la Constitución y Corregidora; al oriente por Correo Mayor, Carmen, Aztecas hasta Fray Bartolomé de las Casas, siguiendo por ésta y continuando por Jesús Carranza hasta la Glorieta de Peralvillo; (y) al poniente por las calles de Rosales y Guerrero. (Ángeles, 1972, p. 410) (Ver Figura 3)

Como principales intervenciones, el proyecto proponía: 1. Llevar el Paseo de la Reforma desde la avenida Juárez hasta Peralvillo e integrar cuatro glorietas. 2. Prolongar la avenida Hidalgo desde Guerrero hasta Correo Mayor, donde se proponía la afectación de los paramentos norte de las calles de Tacuba y Guatemala, lo que seguía un alineamiento con el edificio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. 3. Ensanchar las calles de Violeta y Bolivia desde la calle de Soto, para convertirlas en uno de los anillos de circunvalación y parte de una de las áreas comerciales a impulsar. 4. Ampliar la calle de Mosqueta hasta Granaditas. 5. Continuar la avenida La Luna para conectarla, a través de una glorieta, con la calle de Matamoros. 6. Prolongar Nozalco hasta Matamoros. 7. Llevar Manuel González hasta Canal del Norte. 8. Extender Guerrero por Rosales hasta Bucareli, con la introducción de pasos a desnivel en el cruce con Reforma. 9. Alargar hacia el norte las calles de Valerio Trujano y Lerdo para conectarlas con Manuel González. 10. Llevar San Juan de Letrán hasta Vallejo, y 11. Prolongar la Avenida 20 de noviembre a partir de la calle de Guatemala detrás de la Catedral para continuarla hasta la glorieta de Peralvillo (Ángeles, 1972) (Ver Figuras 3 y 4).

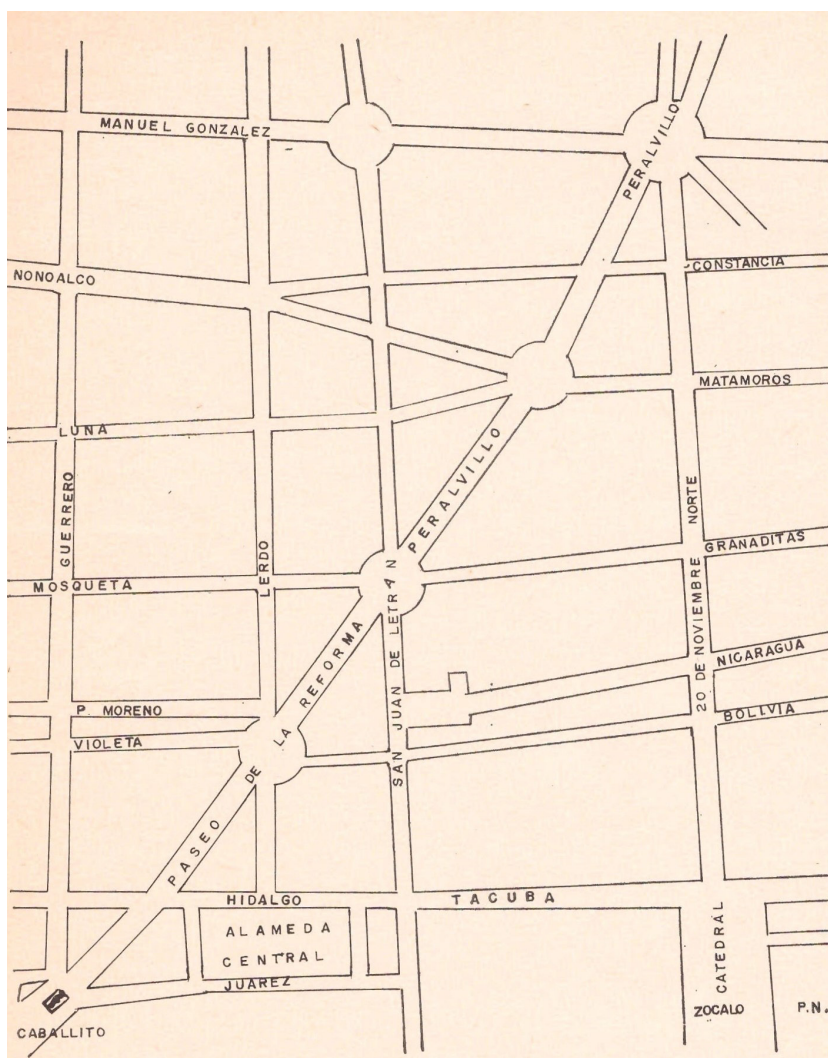


Figura 4. Proyecto de Planificación para la Zona Centro

Nota. De García, (1972, p. 14).

Las modificaciones propuestas para la Zona Centro, aparte de la ya señalada intención de las autoridades de integrarlas a un verdadero plano regulador para la ciudad, con la apertura de calles, prolongación de avenidas y construcción de estacionamientos en los alrededores, buscaban renovar estilos de vida e inducir una transformación profunda de la zona, al derrumbar edificios viejos y sustituirlos

por otros más modernos, reorganizar actividades comerciales e industriales, reacomodar habitantes de las viejas vecindades en otras partes de la ciudad e impulsar un uso más peatonal de la zona.

Ligado a la propuesta estaba el intento por influir en la estructura de los barrios que circundaban al área delimitada por el proyecto, de manera que las transformaciones a realizarse incidieran en mejoras

en su estructura e imagen. Al respecto, el ingeniero Ángeles señalaba que las obras de planificación debían “restringirse a lo absolutamente indispensable para no destruir sus principales características; pero sin que el querer conservar todas (condujeran) a la muerte de la ciudad” (Ángeles, 1972, p. 410). El proyecto abarcaba una zona muy dinámica de la ciudad, por sus actividades comerciales y de servicios, en esos momentos concentrados en avenidas como San Juan de Letrán, Juárez y Veinte de Noviembre.

Respecto a esas condiciones, Ángeles (1972) argumentaba que lo ideal era impulsar a nuevos centros comerciales en otras zonas sin descuidar la zona central; de ese modo, se revalorizaría al conjunto de la ciudad. Señalaba que: “Es incomparablemente más barato replanificar que soportar el derrumbe de valores, además de tener la sobrecarga exagerada del derroche de gasolina, aceite, deterioro de vehículos y horas-hombre de trabajo perdidas por la lentitud del transporte” (Ángeles, 1972, p. 74).

En el Proyecto de Planificación existía la influencia de las propuestas hechas por el arquitecto Carlos Contreras para la ciudad en los años veinte y treinta, a través de su Plano Regulador. Más aún, tocó al arquitecto Contreras participar en las discusiones que llevaron a la ulterior aprobación del Proyecto. Estas discusiones, según la crónica de Adrián García Cortés, abarcaron treinta y dos sesiones a través de las cuales el proyecto fue analizado y cuestionado.

De entre las críticas, sobresalieron las que reclamaban la afectación de sus propiedades, las que señalaban la pertinencia de realizarlas para así solucionar algunos de los problemas que padecía la zona y aquellas que reclamaban los efectos sobre el patrimonio. Entre las señaladas, sobresalía una, la del arquitecto Mario Pani (citado en García, 1972), quien señalaba:

Es incuestionable la necesidad de la apertura de la prolongación norte de Veinte de Noviembre y el ensanche de Tacuba-Guatemala, por constituir una retícula de muy grande alivio para el tránsito, siempre que se establezcan restricciones muy severas dentro del Primer Cuadro, para evitar que se aumenten los volúmenes de construcción y que crezca, por consiguiente, la población diurna. (p. 81)

Y otra, la de don Manuel Toussaint (citado en García, 1972), al sostener:

Los proyectos elaborados en el Departamento del Distrito Federal, para la ampliación de calles y avenidas en el Centro de la Ciudad de México, lo que llaman el “Primer Cuadro”. Vienen a destruir no sólo un gran número de monumentos de primer orden sino el aspecto típico de la ciudad. (p. 167)

Las discusiones en el seno de la Comisión de Planificación se extendieron hasta octubre de 1952, cuando fue aprobado el proyecto (Ángeles, 1972); sin embargo, como resultado de las críticas de la opinión pública y la falta de disposición de recursos, su aplicación fue sistemáticamente pospuesta y su ejecución fue realizada de manera parcial. En efecto, con los años, algunas de las propuestas del proyecto tuvieron lugar más como actitud decidida de Ernesto P. Uruchurtu, regente de la ciudad, que como acciones discutidas en la Comisión de Planificación⁶, aunque esta última las tuviera que sancionar. De ese modo se ampliaron Reforma hasta Peralvillo y la avenida Pino Suárez hasta Tlalpan, las cuales se abrieron a la circulación iniciados los años sesenta.

⁶ García Cortés, al referirse a las discusiones en torno al Proyecto de Planificación de la Zona Centro y de los trabajos de la Comisión de Planificación, y de manera específica de la del 15 de octubre de 1952, sostuvo: “Ésta fue la última sesión de la Comisión de Planificación para el estudio del Proyecto de la Zona Centro, y la última, también, del año de 1952 [...]. No se volvió a reunir la Comisión sino hasta 1956 y 1958, o sea, dos veces durante los 14 años de gobierno del Licenciado Uruchurtu” (García, 1972, p. 371).

El principal defecto era que el proyecto pretendía atentar contra monumentos arquitectónicos legados por las épocas colonial y republicana. El esfuerzo reflejaba el momento histórico vivido por la ciudad, los problemas que le aquejaban y la necesidad de adelantarse al futuro. En la inquietud de los impulsores, se observaba la convicción de incidir en un proceso de planificación integral. Por eso, el Proyecto se incluía en los derroteros del Plano Regulador del Distrito Federal manejado en la oficina de este. Por supuesto, y como en otros intentos de planeación en torno al "Proyectazo", brotaron una serie de intereses que, si bien no lo desecharon, limitaron su acción.

El Sistema de Transporte de Circulación Acelerada e Ininterrumpida en el Centro (1950). Realizado bajo auspicios del Banco de México y registrada en *El problema del tránsito en el Distrito Federal* del ingeniero Salazar (1950), se hizo una semblanza de los problemas afrontados por la ciudad en cuestión de tráfico, con lo que se argumentó la necesidad de proyectar un sistema de transporte para dinamizar el flujo de viajes en el Centro. Se resalta que la Ciudad de México, como obra de la concentración y de la diversificación de actividades, vivía "una crisis con caracteres de desastre" (p. 11), lo que demandaba una solución urgente y radical.

El ingeniero señaló que el problema debía observarse desde varias perspectivas, y había que descentralizar actividades para evitar nodos conflictivos. Apunta que, en el transporte, dominaban tres condiciones: 1. Un servicio lento, incómodo, inseguro e ineficaz, y que "más que un servicio" constituía "una calamidad pública y un oprobio para la capital de la República", además de "un agente de muertes y tragedias de toda clase". 2. Un elevado porcentaje de pérdidas por "tránsito retardado", al observar en algunas partes del transporte situaciones ruinosas, y. 3. Una situación muy irregular entre obreros del transporte (Salazar, 1950, p. 11-12).

Señalaba que la cantidad de vehículos que circularon en la ciudad en 1946 había sido de 38,370, incluidos particulares, ruleteros, camiones y tranvías, los cuales transportaban, en un día, un promedio de 2'523,065 personas. Indicaba, además, que los muertos y lesionados sólo en el mes de enero de 1949 habían pasado de 600 y que de las zonas y cruceros conflictivos destacaban el Centro, Insurgentes-Reforma, Insurgentes-Coahuila, Chiapas-San Luis y otros.

Además, dividió la densidad de tráfico en tres sectores delimitados de la siguiente manera: el primero, de intensidad máxima, se situaba "en su cabecera N por Donceles, Justo Sierra y Mixcalco. En las S por Venustiano Carranza; al E por Correo Mayor y al W por Gante y Filomeno Mata"; la Segunda, de intensidad media, la circunscribía "al N por las calles de Moctezuma, Ecuador y Costa Rica. Al S por Fray Servando y Río de la Loza; al E por la Calzada de Circunvalación, y al W por Balderas y Héroes"; la Tercera, de intensidad mínima, la fijaba para el resto de la ciudad. Para complementar lo anterior, señalaba que, en la zona central, se movilizaban 53 por ciento de los 2'523,065 pasajeros, en la segunda zona, 35%, y en la tercera, 12% (Salazar, 1950, pp. 19-21).

Por ser la primera la zona de máximo tráfico y, por ende, la de mayores problemas, en ella concentró su interés. Argumentó que, si el sistema a proponer resolvía el problema en el Centro, "con mayor razón" lo haría en las otras dos zonas. De manera que, al considerar las características de los automotores existentes en la época, aunado a la imposibilidad de abrir calles en el Centro, por el riesgo de lesionar su integridad, describía su propuesta de arreglo a partir de: a) la reorganización de rutas, b) la adopción de nuevas técnicas de operación de sistemas, y c) la utilización de vehículos apropiados (Salazar, 1950). Esos aspectos los desarrolló al proponer dos circuitos concéntricos y el uso de un sistema de circulación acelerada e ininterrumpida superficial, con cruzamientos semienterrados de un claro suficiente (Ver Figuras 3 y 5).

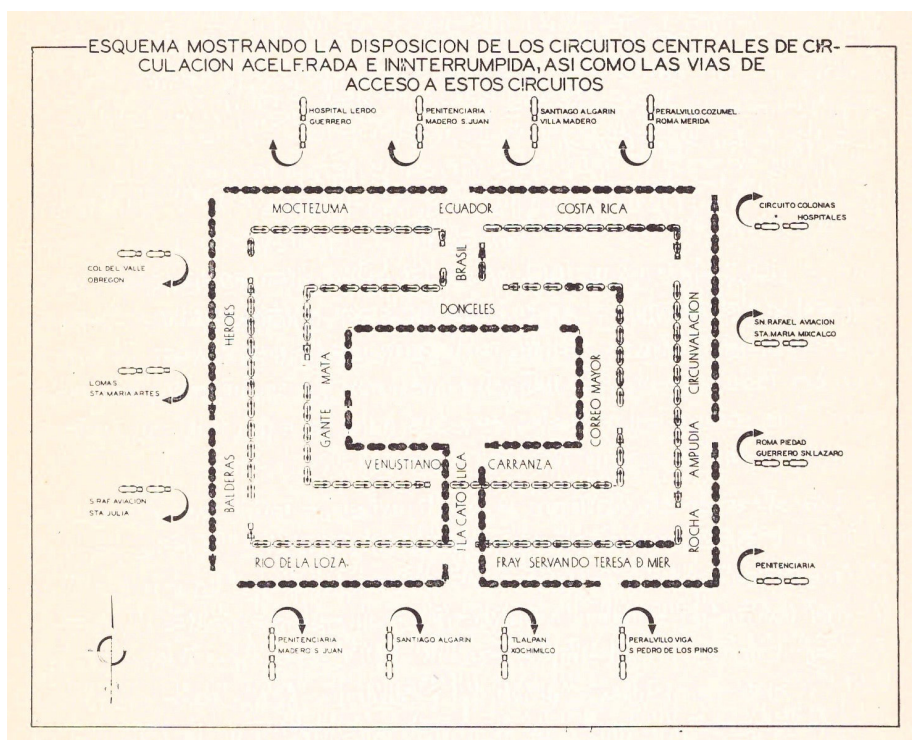


Figura 5. Circuitos propuestos para el Centro

Nota. De Salazar (1950, p. 37).

Los circuitos desempeñarían funciones esenciales: 1. limitar zonas de máxima y mediana densidad de tráfico en las que no podrían circular autobuses y tranvías, a menos que ocurrieran imprevistos. 2. Albergar dos canales exclusivos para la circulación acelerada e ininterrumpida de un sistema especial de transporte que se encargaría de introducir y evacuar a pasajeros de las zonas de congestamiento, en horario entre las ocho de la mañana y las nueve de la noche; lo que prometía una "distribución uniforme en los canales de tránsito disponibles y su utilización racional al máximo de su capacidad" (Salazar, 1950, p. 33), lo que evitaría congestamientos.

Para complementar el sistema, el ingeniero Salazar señalaba que el servicio exterior al perímetro a ser atendido quedaría a cargo de líneas de tranvías y autobuses existentes mediante un transbordo. Por ello, habría que "planear un reajuste de rutas a satisfacción de los interesados", que procure no alterar la generalidad del proyecto, y adoptar un "concepto de canales reticulares según los ejes cardinales de la ciudad, hasta donde lo (permitieran) las condiciones topográficas" (Salazar, 1950, p.35).

Respecto al funcionamiento del nuevo tipo de transporte, el ingeniero apuntaba que "el problema clave" era movilizar, en el lapso de una hora, dentro de los circuitos centrales a "medio centenar de miles de personas –como máximo–". De ese modo, aventuraba datos del sistema para aten-

der esa demanda: una longitud de los circuitos de alrededor de 28 kilómetros, donde se colocaría una serie de estaciones –cubiertas– para ascenso y descenso de pasaje, colocadas con un espaciamiento de 400 metros una de otra. Calculó que eran necesarias cerca de 70 estaciones.

En cuanto a la nueva modalidad de transporte, apuntaba que los convoyes se construirían de 1.20 metros de ancho, 1.70 de altura. Cada vagón tendría siete metros y el convoy de 35 metros en total; se pretendía lograr una capacidad 80-140

pasajeros sentados (ver Figura 6). Estos convoyes circularían a una velocidad media de 30 kilómetros por hora, por lo que su número, a la hora de máxima demanda, sería de 90-130. En ese sentido, el ingeniero aspiraba que, en las horas pico, un convoy circulara a una distancia de 145-230 metros entre cada convoy (Salazar, 1950, p. 46-47). Un ejemplo de este tipo de transporte articulado en Latinoamérica inició en 1974, con la Red Integrada de Transporte (RIT) en Curitiba, Brasil.

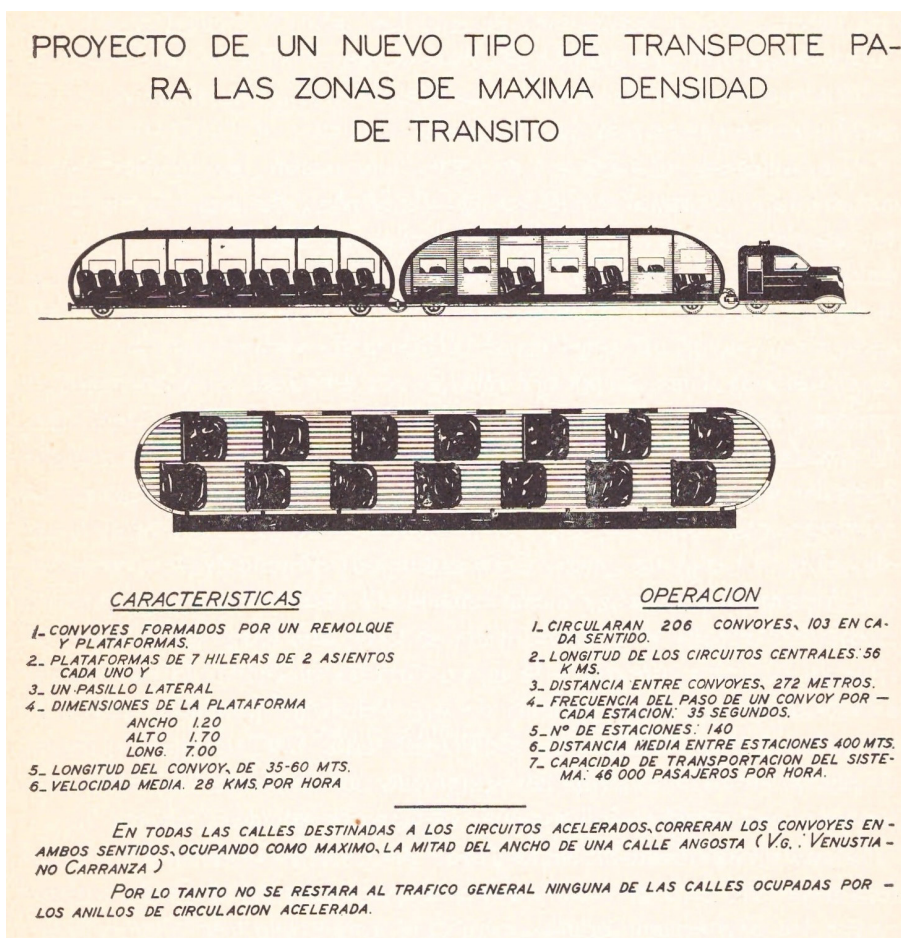


Figura 6. Transporte articulado para los circuitos

Nota. De Salazar (1950, p. 37).

Los llamados –desde hacía varias décadas atrás– a evitar la construcción de un sistema de transporte a profundidad por las características del subsuelo, cuidar el legado histórico plasmado en los edificios del Centro y la propuesta del ingeniero Salazar Viniegra son situaciones que merecen valorarse. Hay que situarse en la época, ya que en los datos ofrecidos en su texto se muestra una ciudad que progresaba –aunque de manera desigual– y exigía nuevos satisfactores. Entre ellos, se menciona un transporte acorde con las aspiraciones de sus millones de habitantes.

Seguramente, el peso de las líneas de autobuses –el “pulpo camionero”–, las variaciones económicas en que se sumía al país y la falta de acuerdos entre entidades gubernamentales archivaron el proyecto. No obstante, la propuesta quedó como muestra de los deseos de no sólo interpretar sino también de transformar. De ahí parte el siguiente señalamiento del ingeniero: “no nos podemos permitir el lujo de que el prurito de la imitación de sistemas aplicados con más o menos éxito en el extranjero nos impida considerar nuestro propio problema a la luz de las necesidades locales” (Salazar, 1950, p. 17).

El Proyecto de Renovación y Revitalización Urbana del Núcleo de la Ciudad de México (1970). El centro de la ciudad, pese a haber sido remozado para recibir a quienes asistieron a la celebración de los Juegos Olímpicos celebrados en 1968, para estos años era un espacio que sufría el deterioro de edificios históricos, problemas de hacinamiento en vecindades y difícil circulación. De ahí que, en 1970, el Instituto Nacional de la Vivienda pusiera a consideración del entonces presidente Gustavo Díaz Ordaz el *Proyecto de Renovación y Revitalización Urbana del Núcleo de la Ciudad de México*, en cuya elaboración participaron los equipos del Raúl Cacho Álvarez –miembro de la Unión de Arquitectos Socialistas en los años treinta– y Gregorio Ramírez Montaña.

En la introducción del documento, se justificó el proyecto al señalar que el carácter de la Ciudad de México como el mayor centro político, económico, cultural y técnico del país, había provocado “la concentración e incremento constante de la población” situando a ésta en ocho millones de habitantes en permanente crecimiento, y ya en una área de carácter metropolitano, por lo que invitaban a encontrar soluciones para aprovechar la zona central, integrando servicios y evitar el deprimente espectáculo de las zonas decadentes, de la herradura de tugurios que envuelve al núcleo urbano. (Instituto, 1970)

Se hizo énfasis en la necesidad de atender cuestiones de las vialidades, rescate de inmuebles y vivienda. Para ello, se planteaba: resolver problemas viales al impulsar la apertura de avenidas y el envío de algunas actividades como las desarrolladas en la zona del mercado de la Merced a lugares menos conflictivos; disminuir la polución atmosférica a través de activar el tráfico y desalojar las terminales ocupadas por autobuses urbanos, foráneos y de carga; incrementar el interés en el centro de la ciudad a partir de rescatar inmuebles con cierto interés histórico; y modificar usos del suelo e incrementar sus áreas verdes y generar espacios con vivienda nueva (Instituto, 1970).

La estructura base del proyecto consistía en dos anillos, uno denominado interior, formado por las calles de José María Izazaga, San Juan de Letrán, República del Perú y Leona Vicario; y el exterior, definido por las avenidas Fray Servando Teresa de Mier, Anillo de Circunvalación, Héroes de Granaditas. Además, había un eje al que se le denominaría Constitución, el cual pasaría por la calle de Dolores a un lado del Palacio de Bellas Artes. Entre esos anillos –según el estudio con lotes baldíos y edificios poco aprovechados–, se planteaban vivienda, servicios y estacionamientos; y rodeados por los anillos, se redefinían los barrios de Cupepoan, Atzacualco, Moyotlán y Zoquipan (Instituto, 1970) (Ver Figuras 3 y 7).

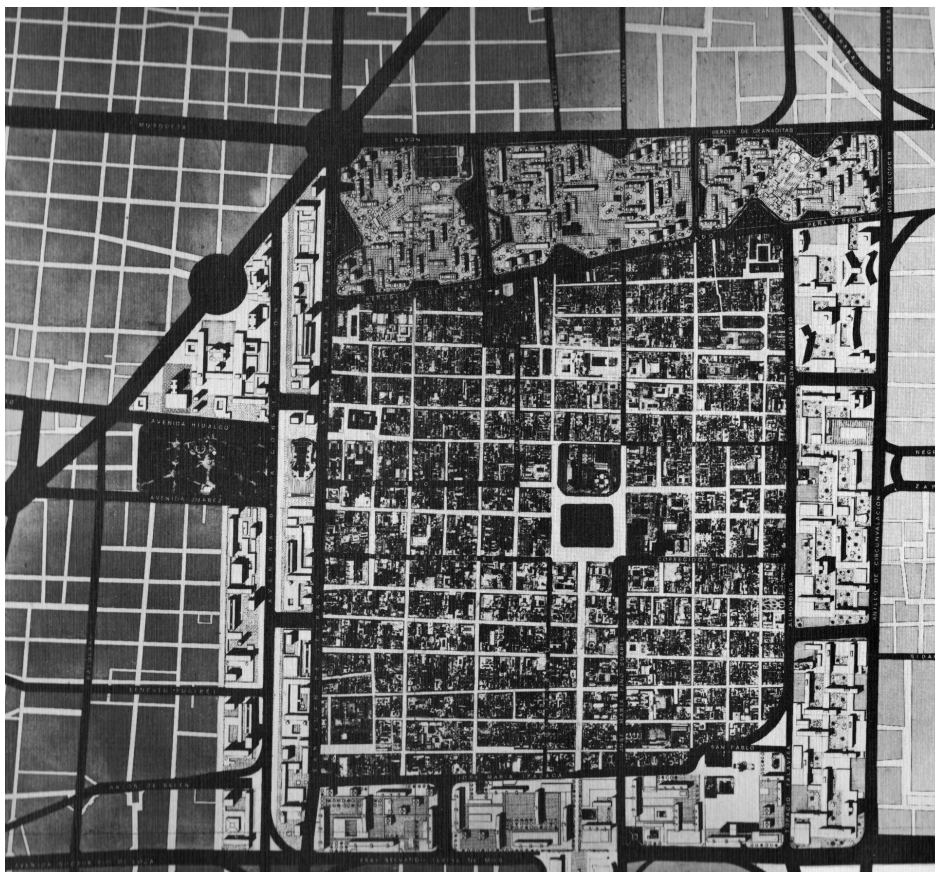


Figura 7. Anillo para la renovación del Centro

Nota. De Instituto (1970, lám. 5).

Se argumentó que, al generar amplias y bien situadas áreas entre los anillos propuestos, era posible aprovecharlas para edificar "vivienda nueva, humana, complementada urbanísticamente con edificios de otros géneros tales como comercios, oficinas, educativos, recreativos y sus correspondientes áreas de estacionamiento"; esto ayudaba a la solución de ese problema que crecía, por lo que se

remarcó: "Se necesita habitación sana, bien planeada a la altura de la capacidad económica del pueblo" (Instituto, 1970) (ver Figura 8). La ejecución del proyecto quedó en manos del siguiente sexenio; sin embargo, finalmente no se realizó, por lo que, por fortuna, quedó intacto el Centro.



Figura 8. Vivienda nueva y edificios administrativos
Nota. De Instituto (1970, lám. 7).

Pese a la demoledora intervención proyectada, de la propuesta se pueden extraer tres situaciones. Una es el interés de la iniciativa privada y del gobierno por rescatar la parte central de la ciudad, la cual tendía al deterioro; la segunda es que se delimitaban problemáticas específicas, las cuales era imprescindible atender –los casos de las terminales de autobuses y las actividades de la zona de la merced–; y tres, continuaban generándose propuestas de notoria seriedad por parte de profesionales, a quienes inquietaban los problemas de la capital del país.

El Plan Director para el Desarrollo Urbano del Distrito Federal (1976). Este se empezó a elaborar desde 1973 en la Dirección de Planeación del Distrito Federal con la guía del arquitecto Enrique Cervantes. Se expresó como el instrumento cúspide de las acciones del gobierno en esta época, al modificar la estructura de la ciudad y darle una mayor orientación hacia la realización de actividades terciarias. En la presentación del documento, se decía

que al Plan Director tenía que ser concebido como “un instrumento de planeación integral, flexible y participativa, orientada a mejorar las condiciones de bienestar de los habitantes del Distrito Federal y de sus futuras generaciones, a través de la ordenación y regulación de su crecimiento y desarrollo” (Departamento del Distrito Federal, 1976). Se debía reglamentar el uso del suelo, racionalizar sistemas viales y traslados, y reducir “el deterioro ecológico de la cuenca del Valle de México”.

El Plan calculó, para el año de su emisión, una población 12.7 millones en la capital y una proyección, para 2020, de 27 millones, con la serie de problemas que la concentración suponía. El Plan era sólido en argumentos y claro en su manera de asumir la problemática de la ciudad, al considerar que esta no podía ser enfocada dentro del territorio del Distrito Federal –situación ya expresada por profesionales del porfirismo y de los primeros años de la paz que siguió a las batallas revolucionarias–, sino

que requerían un enfoque nacional y metropolitano (Departamento del Distrito Federal, 1976).

De ahí se emiten objetivos como: ordenar el desarrollo de México a partir de determinar usos, destinos y reservas de su territorio; preservar un medio ambiente sano; mejorar condiciones de vida de la población rural y urbana; promover el desarrollo económico de sus zonas agrícolas y forestales; fomentar una adecuada interrelación socioeconómica del Distrito Federal con el resto del país nacional; y procurar una habitación digna para sus habitantes (Departamento del Distrito Federal, 1976).

El Plan Director se integró por un Plan General, Planes Parciales y un Sistema de Evaluación. Estos, años más tarde, normarían los criterios de planeación de los organismos abocados a su aplicación. En el Plan General, se determinaron objetivos, estrategias, procedimientos y programas a corto, mediano y largo plazo para el cumplimiento del Plan Director. Partieron de un diagnóstico de la situación imperante en la ciudad, donde destacaron los desequilibrios sociales, físicos y ambientales; a la vez, señalaron la relación con el resto del territorio nacional. En ese sentido, se concluía que gran parte de la solución de los problemas de la ciudad estaba en función de atender su contexto nacional y, en particular, de sus zonas aledañas (Departamento del Distrito Federal, 1976).

El Plan General definió estrategias para actuar sobre la ciudad, al colocar como aspectos que lo definían, a los siguientes:

1. Zonificación Primaria. 2. Zonificación Secundaria. 3. Regiones de Comportamiento Diversificado. 4. Reglamentos de la Ley del Desarrollo Urbano del Distrito Federal. 5. Reestructuración Administrativa. 6. Reestructuración Legal. 7. Reestructuración Socioeconómica. 8. Programas Especiales. 9. Implementación del Plan Director: Declaratorias, Normas Técnicas y Disposiciones Administrativas (Departamento del Distrito Federal, 1976).

Así, en la visión físico-espacial del Plan General –sin olvidar que un plan es el resumen gráfico de estudios económicos y sociales– destacó el intento de organizar a la ciudad dividiéndola en “diez regiones autosuficientes” en materia de empleos, servicios y recreación –la zonificación primaria–. Luego, hubo 141 zonas con grados de homogeneidad en actividades y estado físico, denominadas “Zonas de Comportamiento Diferenciado”. Para relacionar esa zonificación, se proponían 100 articulaciones urbanas como Chapultepec, Reforma, Tacubaya, San Ángel, Insurgentes-Félix Cuevas, Portales, La Villa y las Centrales de Autobuses (Departamento del Distrito Federal, 1976).

Con relación a la estructura vial, el documento señaló la necesidad de disminuir la cantidad de viajes, particularmente individuales, integrar otras modalidades de transporte y reorganizar la vialidad con base en una red vial primaria consistente en “dos anillos concéntricos de acceso controlado, ligados por vías radiales y por numerosos ejes N-S y E-W en forma cuadrícula irregular” (Departamento del Distrito Federal, 1976). Esas articulaciones y la red vial, por la dinámica observada en la ciudad y el señalamiento de actividades comerciales y financieras frente a industriales, serían los que darían otra estructura a la ciudad. Por consiguiente, surgen nuevas formas de comportamiento.

Por último, en su parte social, el Plan matizó la necesidad de fomentar la participación ciudadana a través de las juntas de vecinos, espacios donde ellos –de acuerdo al documento– podían emitir opiniones respecto a los Planes Parciales que atendían:

Aspectos sectoriales del funcionamiento de la ciudad –transporte, agua, hospitales, etcétera–, o bien programas de acción o de cambio de uso del suelo de áreas parciales de su territorio, situación que de acuerdo a los grados de comprensión de estos instrumentos pudieran ser manejados por grupos activos desde sus intereses al interior de la ciudad. (Departamento del Distrito Federal, 1976)

Desde el Plan, a mediados de los setenta, se fueron ejecutando algunas obras como el traslado de las actividades de la zona de la Merced a la Central de Abastos construida al Oriente de la ciudad y el cierre de terminales de autobuses en el Centro. Estas se concentraron en cuatro centrales camione-
ras –Norte, Sur, Oriente y Poniente–; sin embargo, la parte fuerte, la apertura de los Ejes Viales, se ini-

ció en 1978 (Ver Figura 9) y fue llevado a la práctica dadas las posibilidades políticas y las económicas existentes. Esto generó una nueva estructura para la urbe, lo que alivió, en cierta manera, a la zona céntrica. La postmodernidad se consolidaba en la ciudad, al plantearse los Ejes como corredores comerciales e inducir nuevas cotidianidades en las superman-
nas formadas.

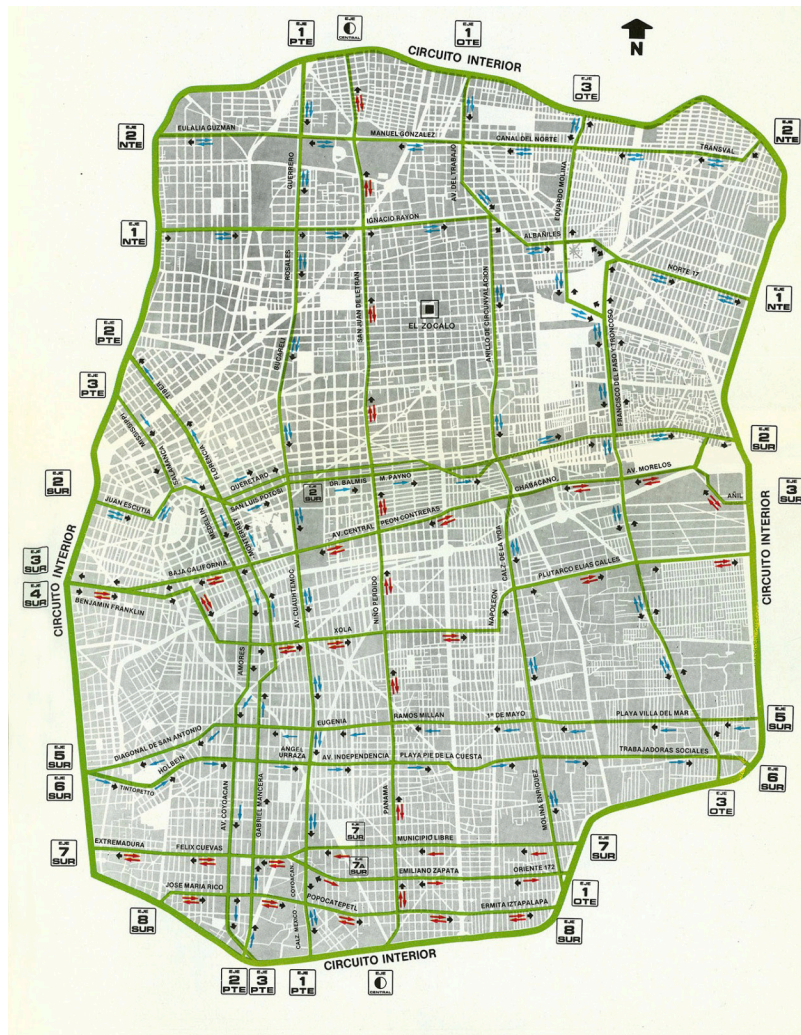


Figura 9. Los Ejes Viales
Nota. De Facultad (2019).

Cabe apuntar que, en 1969, se había inaugurado Plaza Universidad; en 1971, Plaza Satélite; y en 1980, Perisur. Estos eran centros comerciales que mostraron nuevas formas de agrupar comercios y servicios en una misma área, con buenos ambientes y generalmente bajo techo. Fue de ese modo que la nueva retícula provocó un boom de plazas y corredores comerciales, lo que transformó el comportamiento económico de la ciudad, a la vez que generaba grandes espacios para el mercado de automóviles, con los consecuentes contaminantes en gases y ruido (Instituto, 2024).

Por supuesto, los efectos de la reestructuración de la ciudad generaron otros problemas, como es el caso de la contaminación acústica. Efectivamente, en una investigación de la Procu-

raduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la CDMX, se apunta que, entre 2007 y 2010, se realizaron mediciones en 120 sitios del Centro Histórico de la Ciudad de México, que encontraron que "los niveles sonoros de 30 sitios sobrepasan los 75 dB al menos en alguna ocasión" y cinco como los más conflictivos con "niveles de 75 dB a 86 dB". Se destaca a comercios formales e informales y al tránsito vehicular como las fuentes más contaminantes. Además, se señaló que calles y avenidas como Anillo de Circunvalación, el Eje 1 Norte, el Eje Central y Corregidora (ver Figura 10), eran los lugares donde la situación es la más crítica (Procuraduría, 2011). También se pueden agregar calles como Bolívar, Isabel la Católica o Correo Mayor y avenidas como Insurgentes, Tlalpan o Ignacio Zaragoza.

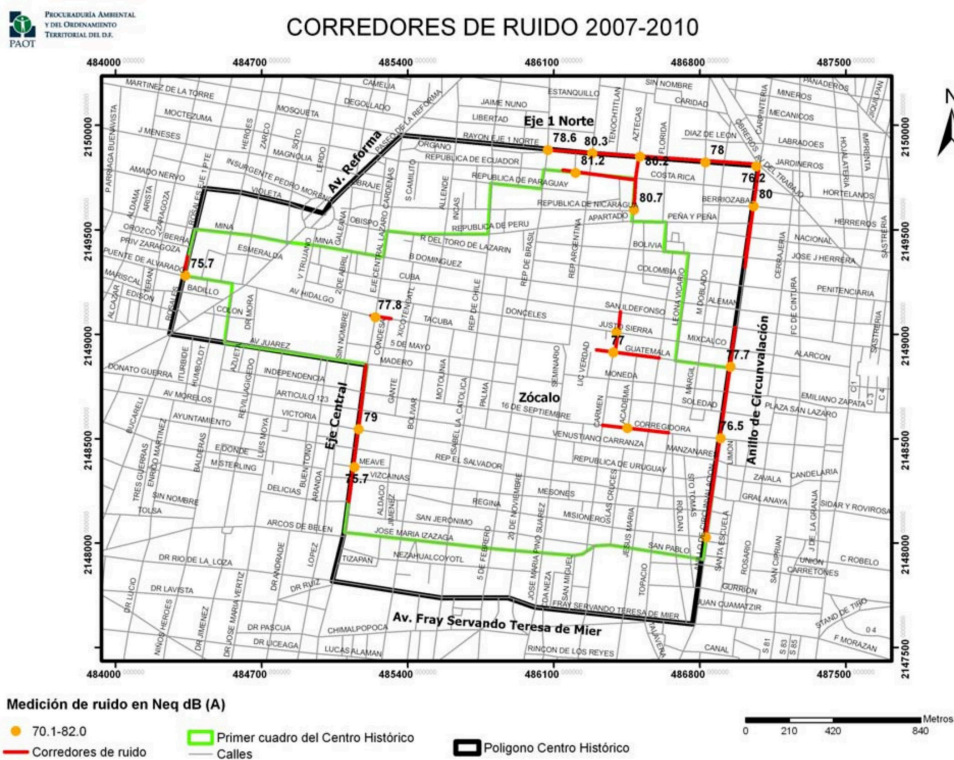


Figura 10. Ruido en el Centro de la Ciudad, 2007-2010

Nota. De Procuraduría (2011).

En los proyectos reseñados, indudablemente se destacaban problemas y cualidades en las que se desenvolvía la ciudad, se planteaba acortar distancias y resolver de mejor manera los traslados de personas y mercancías. De los reseñados, como ya se apuntó, fue el Plan Director el de más trascendencia, por llevar a cabo una transformación profunda en la ciudad, aunque sin aplicarse en su totalidad. Esto se debió a que, por ejemplo, la propuesta de ampliar y mejorar el transporte colectivo fue obstaculizado. Pese a los límites impuestos al implementarse, modificó la estructura de la urbe y tendió a una nueva modernidad; sin embargo, se generaron otras contradicciones al modificar espacios, cotidianidades y al dar pie a una mayor expansión.

Debe reflexionarse el hecho de que, si bien para los años en que fueron planteados los proyectos, las inconveniencias no adquirirían tonos alarmantes, las actividades económicas, población, número de automóviles y mancha urbana ya crecían permanentemente, por lo que se exigían intervenciones. De ahí nacen las inquietudes de profesionales y gobiernos para generar propuestas como las analizadas, con el fin de corregir lo que, en esos momentos, se visualizaban como problemas. Además, se lo hacía con la intención de adelantarse a nuevos fenómenos. De esas condiciones deriva la valía de las propuestas analizadas.

Conclusiones

Las ideas, propuestas y acciones generadas para la capital de México a mediados del siglo XX permiten entender el desenvolvimiento que esta venía adquiriendo, pues se visualizaba una concentración de actividades, la cual, en su momento, empezaba a generar dificultades a población y actividades. Como en todo proceso de evolución de las ciudades, su centro fue, en su momento, el límite y el total del conjunto; sin embargo, dadas las permanentes adendas impulsadas por industria, comercio, habitación, administración, etc., se generó una serie de contradicciones que, junto al ensanchamiento adquirido, se tenían que atender. Sin embargo, se exigían intervenciones de fondo y que consideraran futuros escenarios.

Es entendible el actuar del Estado en propuestas como las reseñadas. Era el representante de los intereses de los grupos dominantes y garante del mejor desenvolvimiento de la ciudad para los negocios de estos grupos. Ante los problemas que abrumaban a su Centro, se obligaba a atenderlos para disminuirlos. Por ello, con ayuda de profesionales, analizaba, proponía, valoraba y ejecutaba acciones; empero, lo hacía de manera lastimera, como señalaba Carlos Contreras. Lo hacía con acciones a manera de "parches", porque las intervenciones, pese a idearse de manera integral, no se aplicaron como tales. Ineludiblemente, siempre ha pesado la actitud de aquellos grupos que siempre pretenden los máximos dividendos en sus negocios.

Entre los reseñados proyectos, el Plan Director de 1976 con su máxima expresión, los Ejes Viales, fue con el que se realizó una amplia transformación de la ciudad en recorridos, actividades económicas, cotidianidades. De ese modo, se sustentaba a una nueva modernidad que se deslizaba desde los años sesenta de ese siglo XX; sin embargo, los problemas se acrecentaron al incrementarse el espacio para la circulación de vehículos y atraer nuevos habitantes, lo que engendró, a la postre, más problemas de tráfico, además de que generó un gran consumo energético, con la consecuente emisión de contaminantes, ruidos no deseados, etc.

Sin lugar a dudas, los gobiernos involucrados en la conducción de la gran metrópoli son quienes deben continuar intentando corregir anomalías, aunque también la ciudadanía debe cambiar actitudes y patrones de comportamiento. Por citar ejemplos, la gente puede: 1. Evitar la invasión de vías peatonales

para colocar puestos de comercios, talleres mecánicos, ampliar el área de restaurantes, etcétera. 2. Evitar la expansión de sus viviendas sobre vialidades o espacios públicos. 3. Limitar el uso extensivo de vehículos individuales y reducir el uso del claxon o los “arrancones” que hacen sonar motores e incrementan el ruido. 4. Faltas al desobedecer reglas de tránsito.

También, se sugieren maneras de visualizar los problemas en la ciudad y, por lo tanto, de acciones para tornarla más funcional, más estética, limpia y amigable requiere: 1. Acciones integrales donde la planeación debe significar el análisis de problemas, opiniones de especialistas involucrados en las cuestiones, generación de alternativas para las intervenciones, selección de las más viables y con mayores posibilidades de éxito, aunado a la ejecución de acciones que privilegien el bien colectivo sobre el individual. 2. Mayor participación de los diversos sectores que la habitan, en tanto gran parte del malestar sufrido es consecuencia del actuar –y del no actuar– de los mismos, y. 3. Considerar que el progreso o el acceso a nuevas modernidades implica una continua modificación de sus sustentos, como es el caso de la infraestructura y el equipamiento.

Declaración de conflicto de intereses: El autor declara no tener conflictos de interés.

Declaración de contribución del autor: A continuación, se menciona la contribución del autor, en correspondencia con su participación, utilizando la Taxonomía Crédit:

- Gerardo Guadalupe Sánchez Ruiz: Administración del proyecto, Adquisición de fondos, Análisis formal, Conceptualización, Curaduría de datos, Investigación, Metodología, Recursos, Redacción-borrador original, Redacción-revisión y edición, Software, Supervisión, Validación y Visualización.

Referencias

- Ángeles, G. L. (1950). Documento Número 1. Preámbulo de la Memoria Descriptiva. En García C. A. (Ed). *La reforma urbana de México*. Bay Gráfica y Ediciones.
- Contreras, C. (1949). Los problemas de la Ciudad de México, la Rama Norte del Anillo de Circunvalación. En G. Winner (Ed.) *Novedades-Carlos Contreras planos reguladores 1946-1953*. Universidad Autónoma Metropolitana-A/Universidad Nacional Autónoma de México.
- Departamento del Distrito Federal (1960). *Plano de la Ciudad de México*. Departamento del Distrito Federal.
- Departamento del Distrito Federal (1976). *Plan Director para el Desarrollo Urbano del Distrito Federal*. Diario Oficial. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4856695&fecha=30/11/1976#gsc.tab=0
- Facultad de Arquitectura (2019). “Ejes viales de la ciudad de México”. En Arquitectos Universidad Nacional Autónoma de México (Eds.) *Escenarios de Transformación*. <https://www.escenarios.muca.unam.mx/index.php/infraestructura/sistema-de-ejes-viales-de-la-ciudad-de-mexico/>.
- García Cortés, A. (1972). *La reforma urbana de México*. Bay Gráfica y Ediciones.
- Hinojosa, J. (2015). Los ejes viales de Hank. *Zona Franca*. <https://zonafranca.mx/sin-categoria/los-ejes-viales-de-hank/>
- Lamartine Yates, P. (1965). *El desarrollo regional de México*. Banco de México, S. A.

- Le Corbusier (1993)[1942]. *Principios de Urbanismo. La Carta de Atenas*. Planeta-Agostini.
- Marx, C. (1895). Tesis sobre Feuerbach. En (s.e) *Obras Escogidas*. Progreso.
- Neutra, R. (1957). *Planificar para sobrevivir*. Fondo de Cultura Económica.
- Salazar, V. G. (1950). *El problema del tránsito en el Distrito Federal*. Banco de México, S. A.
- Sert J. L. (1942). *Can our cities survive?* University Press.
- Villasana, C. y Gómez, R. (2019). ¿En dónde empezó a trazarse la Ciudad de México? *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/mochilazo-en-el-tiempo/en-donde-empezo-trazarse-la-ciudad-de-mexico/>.
- Wirth, L. (1962)[1938]. *El urbanismo como modo de vida*. Ediciones 3.